WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych MAJ 2013

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

NOWE PATENTY
Żeglarz, sternik i kapitan

PIERWSZA DAMA OCEANÓW
Krystyna Chojnowska-Liskiewicz

ZEW PÓŁNOCY
Okrążyć biegun

PORTY BAŁTYKU
Kołobrzeg i Kamień Pomorski

DRAGONFLY™

„NOWY GATUNEK" SONARU

Dragonfly™ Sonar/GPS z CHIRP DownVision™

Zobacz podwodny świat z fotograficzną dokładnością za pomocą sonaru Dragonfly DownVision™, pierwszej kompaktowej echosondy rybackiej wysokiej rozdzielczości, korzystającej z technologii CHIRP. Dragonfly posiada dwuzakresowy sonar CHIRP, pozwalający na odkrywanie struktury i śledzenie ryb, tak jak nigdy wcześniej.

Zobacz możliwości Dragonfly na stronie:
www.raymarine.com/ga

Eljacht

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

Raymarine®

INNOVATION • QUALITY • TRUST

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

6819 czytelników*
bezpłatnych e-wydań.
Dołącz do załogi
i czytaj „Wiatr” na ekranie.

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy za okres X 2012 – III 2013).

Mamy nowe patenty

Ministerstwo Sportu i Turystyki opublikowało w połowie kwietnia rozporządzenie w sprawie uprawiania turystyki wodnej. Reguluje ono zasady uzyskiwania nowych stopni żeglarskich i motorowodnych.

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: JACHT „JETHOU”, GIRAGLIA ROLEX CUP 2012, FOT. ROLEX / KURT ARRIGO

Mamy teraz trzy stopnie żeglarskie: żeglarz jachtowy, jachtowy sternik morski i kapitan jachtowy oraz cztery patenty motorowodne: sternik motorowodny, motorowodny sternik morski, mechanik motorowodny i kapitan motorowodny. Zachowano też dwie licencje: na holowanie narciarza wodnego oraz na holowanie statków powietrznych. Odpowiednie patenty muszą posiadać osoby chcące prowadzić jachty żaglowe o długości przekraczającej 7,5 m lub motorówki o mocy silnika powyżej 10 kW.

Żaglarz jachtowy i sternik motorowodny

Patenty żeglarza jachtowego i sternika motorowodnego może zdobyć każdy, kto skończył 14 lat i zdał egzamin (osoby niepełnoletnie muszą mieć zgodę rodziców lub prawnych opiekunów). Posiadacze tych stopni mogą prowadzić:

- na śródlądziu: jachty żaglowe lub motorowe (bez ograniczenia mocy silnika, w tym skutery) o długości do 20 metrów, przewożące nie więcej niż 12 pasażerów
- po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do 2 mil od brzegu: jednostki żaglowe lub motorowe (bez ograniczenia mocy silnika, w tym skutery) o długości kadłuba do 12 metrów, w porze dziennej

Sternicy motorowodni do 16. roku życia mogą pływać na jednostkach z silnikiem o mocy do 60 kW (nieco ponad 80 KM). Morskie wody wewnętrzne to Zalew Wiślany, Jezioro Nowowarpieńskie, Zalew Szczeciński wraz ze Świną i Dziwną, Zalew Kamieński, Odra między Zalewem Szczecińskim a Szczecinem oraz część Zatoki Gdańskiej ograniczona linią łączącą latarnię Hel i latarnię Kuźnica.

Jachtowy sternik morski i motorowodny sternik morski

Patenty te mogą uzyskać osoby pełnoletnie, które odbyły co najmniej dwa rejsy po wodach morskich (łącznie minimum 200 godzin żeglugi). Staż musi być poświadczony opiniami, a w wypadku rejsów samodzielnych kartą rejsu lub innymi dokumentami potwierdzonymi przez armatora. Należy także zdać egzamin. Posiadacze tych stopni mogą prowadzić:

- na śródlądziu: jachty żaglowe lub motorowe (bez ograniczenia mocy silnika, w tym skutery) o długości do 20 metrów, przewożące nie więcej niż 12 pasażerów ▷

BAVARIA DUFOUR YACHTS Fountaine Pajot CATAMARANS Greenline The Hybrid. GRAND SOLEIL CATANA CATAMARANS

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ
CENTRUM TESTOWE W SOPOCIE

SPRZEDAŻ, SERWIS I OPIEKA NAD JACHTAMI
FINANSOWANIE, PROGRAMY YACHT OWNERSHIP
USŁUGI PROJEKTOWE I DORADCZE
REJESTRACJE W KRAJU I ZA GRANICĄ

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

YACHTS & YACHTING
UL.PIASKOWA 3, 81-864 SOPOT
T: 58.554.65.22 LUB 23
M: 517.282.241, 601.897.779
INFO@YACHTSANDYACHTING.PL
WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

MAZURSKIE CZARTERY.PL
Czarter jachtów na Mazurach Port Piękna Góra na Kisajnie
- czartery **indywidualne**
- **imprezy** integracyjne
- **usługi** doświadczonych **sterników**
- spotkania **firmowe**

Sprawdź na www.mazurskieczartery.pl
infolinia: 882 066 585
reklama

- na morzu: jachty żaglowe lub motorowe o długości kadłuba do 18 m
- jachtowy sternik morski może prowadzić takie motorówki jak motorowodny sternik morski, a motorowodny sternik morski może prowadzić takie jachty, jak jachtowy sternik morski, o ile posiada patent żeglarza jachtowego

Kapitan jachtowy i kapitan motorowodny

Zdobycie tych stopni nie wymaga zdawania egzaminu. Trzeba jednak wcześniej posiadać patent motorowodnego sternika morskiego lub jachtowego sternika morskiego, a także staż morski: 1200 godzin w co najmniej sześciu rejsach, a w tym minimum 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtów o długości powyżej 7,5 metra, co najmniej 100 godzin na jachtach o długości powyżej 20 metrów, minimum 100 godzin na wodach pływowych z zawinięciem do co najmniej dwóch portów. Kapitanowie mogą prowadzić:

- na śródlądziu: jachty żaglowe lub motorowe (bez ograniczenia mocy silnika, w tym skutery) o długości do 20 metrów i przewożące nie więcej niż 12 pasażerów
- na morzu: jachty żaglowe i motorowe bez ograniczenia mocy silnika (w tym skutery)
- kapitan jachtowy może też prowadzić takie jachty motorowe jak kapitan motorowodny, a kapitan motorowodny może prowadzić takie jachty żaglowe jak kapitan jachtowy, o ile posiada patent żeglarza jachtowego

Licencje

Licencję na holowanie narciarza wodnego lub innych obiektów pływających służących do uprawiania sportu lub rekreacji (z wyłączeniem jachtów żaglowych i jachtów motorowych) lub licencję na holowanie statków powietrznych może zdobyć osoba pełnoletnia, która posiada co najmniej stopień sternika motorowodnego i zdała egzamin.

Egzaminy

Część teoretyczna, w formie testu jednokrotnego wyboru, zawiera 75 pytań. Przez 90 minut trzeba prawidłowo odpowiedzieć na 65 pytań (86 proc.). Przyszli jachtowi sternicy morscy i motorowodni sternicy morscy będą musieli dodatkowo rozwiązać zadanie nawigacyjne (ich egzamin trwa łącznie dwie godziny). Osoby ubiegające się o licencje będą musiały prawidłowo odpowiedzieć na 20 z 25 pytań testowych.

Część praktyczna obejmować będzie manewry: podejście i odejście od kei, człowiek za burtą, kotwiczenie (o wyborze manewrów decyduje komisja). Każdy będzie miał prawo do jednego powtórzenia źle wykonanego manewru. W wypadku niezdania egzaminu (całości lub jednej części) będzie trzeba przystąpić do ponownego zdawania całości egzaminu (po ponownym uiszczeniu opłaty egzaminacyjnej). Koszty egzaminu: żeglarz jachtowy i sternik motorowodny – 250 zł, jachtowy sternik morski i motorowodny sternik morski – 350 zł, mechanik motorowodny – 250 zł, licencje – 250 zł. Koszt wydania każdego z patentów to 50 zł. Osoby uczące się (do 26. roku życia) za patent i egzamin zapłacą połowę stawki. W celu otrzymania patentu trzeba będzie złożyć w PZMiNW lub PZŻ następujące dokumenty: zaświadczenie o zdaniu egzaminu (chyba że egzamin nie był wymagany), potwierdzenie dokonania opłaty za wydanie patentu, zdjęcie o wymiarach 35 mm na 45 mm, wniosek, potwierdzenie odbycia stażu (o ile jest to wymagane), zgodę rodziców lub opiekunów prawnych na uprawianie turystyki wodnej (o ile jest wymagana).

Wymiana patentów

Posiadacze dotychczasowych uprawnień po dokonaniu odpowiednich opłat będą mogli je wymienić na nowe. Sternicy motorowodni i żeglarze jachtowi mogą się ubiegać o patent nowego sternika motorowodnego lub żeglarza jachtowego. Starsi sternicy motorowodni oraz dotychczasowi morscy sternicy motorowodni i sternicy jachtowi oraz morscy sternicy jachtowi będą mogli uzyskać stopień nowego motorowodnego sternika morskiego lub jachtowego sternika morskiego. O wydanie patentu kapitana motorowodnego lub kapitana jachtowego będą mogły się ubiegać osoby posiadające dotychczas uprawnienia kapitana motorowodnego, kapitana motorowodnego żeglugi bałtyckiej i kapitana motorowodnego żeglugi wielkiej lub analogicznie kapitana jachtowego, kapitana jachtowego żeglugi bałtyckiej i kapitana jachtowego żeglugi wielkiej.

Sternicy motorowodni i żeglarze jachtowi, którzy zdobyli patenty na starych zasadach, do momentu ukończenia 14 lat będą mogli realizować swoje uprawnienia jedynie pod nadzorem (żegluga w porze dziennej po akwenie, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja i zapewniona jest możliwość podjęcia natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej i odpowiedniego sprzętu. Osoba prowadząca nadzór musi posiadać uprawnienia co najmniej sternika motorowodnego lub żeglarza jachtowego).

Wiele elementów zawartych w rozporządzeniu budzi wątpliwości co do ich interpretacji. Będą one wyjaśniane w najbliższej przyszłości. Pamiętajmy jednak, że to nie patent czyni z nas odpowiedzialnych sterników, ale wiedza i umiejętności.

Krzysztof Piwnicki
Autor jest kapitanem prowadzącym Szkołę Żeglarstwa 4winds: www.4winds.pl

Sprzedam lub wydzierżawię
jacht typu Bruceo
posiadający aktualną kartę bezpieczeństwa
na żeglugę oceaniczną.
Zainteresowanych proszę o kontakt pod numerem tel.
602 745 805
reklama

Wygraj rejs żaglowcem

Kręcisz filmy z rejsów, regat, treningów, kursów lub innych żeglarskich wydarzeń? Zmontuj krótki obraz, wyślij na konkurs i wygraj rejs żaglowcem „Fryderyk Chopin" lub kamerę GoPro.

Konkurs pod hasłem „A morze kręci mnie..." ogłosił organizator Przeglądu Filmów Żeglarskich JachtFilm. Mogą w nim wziąć udział zarówno profesjonaliści, jak i amatorzy. Termin nadsyłania krótkich produkcji nakręconych kamerami, aparatami fotograficznymi czy popularnymi kamerami GoPro upływa 30 września. Autorzy mogą zgłaszać na konkurs wszystkie gatunki filmów: od dokumentów i reportaży po impresje i animacje związane z żeglarstwem. Liczy się przede wszystkim pomysł i ciekawa realizacja. – Chcemy, aby nasz konkurs pokazywał możliwości nowoczesnych urządzeń dla amatorów i promował amatorską twórczość filmową o tematyce marynistycznej i żeglarskiej. Będą nagrody i wyróżnienia. Najlepsze prace zobaczymy w listopadzie w Warszawie, podczas trzeciej edycji przeglądu – mówi Andrzej Minkiewicz, organizator i dyrektor Przeglądu Filmów Żeglarskich JachtFilm.

Z plaży czy z pokładu? Filmy na konkurs można kręcić z dowolnego miejsca.

FOT. WWW.SXC.HU

Filmy nie mogą trwać dłużej niż 15 minut (łącznie z napisami). Muszą zawierać napisy początkowe i końcowe, w tym tytuł obrazu i nazwę producenta. Można zgłaszać prace zrealizowane w dowolnej technice, zarejestrowane na nośnikach MiniDV, DV, DV CAM, HDV lub DVD (w formacie umożliwiającym projekcję ze stacjonarnego odtwarzacza DVD/DivX, dopuszczalne są formaty mpg i avi). Każdy zgłoszony film powinien być nagrany na osobnym nośniku. Płyty muszą być opisane (autor, tytuł, czas trwania filmu) i zapakowane w twarde opakowania z opisem (dane autora: adres, telefon). Do filmów należy dołączyć zdjęcie (kadr z filmu) w wersji cyfrowej (format JPG, rozdzielczość 300 DPI) bądź na papierze fotograficznym (format 10 x 15).

Nagrodę główną, statuetkę JachtFilm oraz dziewięciodniowy rejs po Bałtyku na żaglowcu „Fryderyk Chopin" (ufundowany przez armatora jednostki, firmę 3Oceans), przyzna jury. Nagrodę publiczności, statuetkę JachtFilm oraz kamerę GoPro Hero 3 Silver Edition, przyznają widzowie przeglądu konkursowego, oddając głosy na kartach do głosowania.

Wszelkie materiały na płytach DVD prosimy przesyłać na adres: Dobre Wiatry, Andrzej Minkiewicz, ul. Ks. Bolesława 5B/39, 01-493 Warszawa (dopisek: konkurs). Termin zgłaszania filmów upłynie 30 września. Więcej informacji oraz regulamin konkursu na www.jachtfilm.pl. Pytania można kierować na adres kontakt@jachtfilm.pl.

Wszystkie ręce na pokład

Adwokaci, lekarze, architekci, bankowcy, informatycy i dziennikarze szykują się do branżowych regat. Pierwsze w sezonie imprezy środowiskowe odbędą się w czerwcu. Przedstawiamy kalendarz najważniejszych wydarzeń.

Adwokackie Mistrzostwa Polski w Żeglarstwie odbędą się w Węgorzewie. Fot. Marek Wilczek

Żeglarstwo to sposób na życie, na urlop, a także doskonały pomysł na integrację aktywnych grup zawodowych. Branżowe regaty cieszą się coraz większą popularnością – niektóre przyciągają nawet kilkuset uczestników i gości. Takie imprezy są także doskonałą okazją do promocji żeglarstwa oraz firm, które wspierają regaty lub wystawiają swoje załogi. Magazyn „Wiatr" nawiązał współpracę z organizatorami kilku wydarzeń. O najważniejszych będziemy pisać w kolejnych wydaniach pisma. Poniżej przedstawiamy kalendarz branżowych regat sezonu 2013.

ADWOKACI

Adwokackie Mistrzostwa Polski w Żeglarstwie odbędą się w Węgorzewie od 5 do 8 września. Organizatorami imprezy są Komisja Klubowa przy Okręgowej Radzie Adwokackiej w Warszawie oraz firma Sailing Event z Iławy prowadzona przez znanego regatowca Karola Górskiego.

Mistrzostwa rozgrywane na kabinowych jachtach typu Twister 800 są najważniejszym i najbardziej prestiżowym projektem żeglarskim w środowisku adwokatury; w tym sezonie organizatorzy spodziewają się udziału około 100 adwokatów. W ubiegłym roku w ceremonii zakończenia regat udział wzięli między innymi Andrzej Lagut, skarbnik Okręgowej Rady Adwokackiej w Warszawie, oraz Andrzej Schuetz, dyrektor firmy Henri Lloyd Polska. Mistrzostwa zyskują międzynarodowy charakter – organizatorzy zaprosili na Mazury adwokatów z zagranicy. Więcej o regatach na stronie internetowej organizatora (www.sailingevent.pl) oraz na stronie Adwokackiego Klubu Żeglarskiego z Warszawy (www.akz.org.pl).

LEKARZE

Żeglarskie Mistrzostwa Polski Lekarzy to najstarsze branżowe regaty w kraju. W tym roku rozegrane zostaną po raz 23. Zapraszamy do portu Wrota Mazur od 6 do 8 września. Akwen mistrzostw to jezioro Roś. Załogi będą rywalizować na jachtach kabinowych Delphia 21 z floty Wrót Mazur. Na starcie staną zespoły z całej Polski, między innymi silne ekipy ze Szczecina, Lublina, Łodzi, Wrocławia, Katowic, Krakowa, Poznania i Kalisza. Startują załogi czteroosobowe, w każdej musi być co najmniej dwóch lekarzy (jeden z nich pełni funkcję sternika). Organizatorem regat jest Komisja Kultury i Sportu Warmińsko-Mazurskiej Izby Lekarskiej w Olsztynie, a komandorem Bogdan Kula. Ostatniego dnia

REJSY MORSKIE
KURSY ŻEGLARSKIE
SZKOLENIA MORSKIE
Szkoła Żeglarstwa MORKA
10 lat na wodzie!
www.morka.pl / biuro@morka.pl / facebook.com/morka.sailing.school
reklama

SAPHIRE pure sailing!

Szwajcarska firma poszukuje producenta

prostego teleskopowego systemu podnoszenia masztu o nazwie „Teleskop-Mastlift-System" wykonanego ze standardowych rur aluminiowych i wyposażonego w bloczek oraz układ linek.

Całkowita długość urządzenia to < 6 m, po złożeniu < 3 m, waga < 15 kg.

Podobny produkt znajduje się na stronie *www.compass24.com*, jednak docelowy ma być dostosowany do 27-stopowej łodzi. Planowane są zamówienia kilka razy w roku w partiach po 5 sztuk.

Więcej informacji można uzyskać pisząc na adres e-mail: **info@saphireboats.com,** proszę o przesłanie oferty cenowej w j. niemieckim lub angielskim.

reklama

mistrzostw rozegrany zostanie memoriałowy wyścig długodystansowy poświęcony pamięci doktora Władysława Lipeckiego, który był pomysłodawcą tych regat. Więcej o mistrzostwach i zgłoszeniach na stronie www.regaty.wmil.olsztyn.pl.

W zachodniopomorskim organizowane są regaty izb lekarskich. VII Mistrzostwa Okręgowej Izby Lekarskiej w Szczecinie rozegrane zostaną w Morzyczynie (jezioro Miedwie) w sobotę 8 czerwca. Załogi będą się ścigać na omegach. Tydzień później, od 14 do 16 czerwca, odbędą się X Ogólnopolskie Mistrzostwa Izb Lekarskich w Żeglarstwie (także na omegach). Regaty rozegrane zostaną na jeziorze Dąbie w Szczecinie. Więcej o tych imprezach na stronie www.oil.szczecin.pl (zakładka: Sport, kultura i rekreacja).

Lekarze ścigają się także w Zatoce Puckiej. Okręgowa Izba Lekarska w Gdańsku oraz Harcerski Ośrodek Morski zapraszają na IV Ogólnopolskie Regaty Żeglarskie Lekarzy, które odbędą się od 22 do 23 czerwca. Na łodziach klasy Puck wystartują załogi trzy- lub czteroosobowe. Zgłoszenia można przesyłać na adres: oil@gdansk.oil.org.pl.

INFORMATYCY

Międzynarodowe Żeglarskie Mistrzostwa Polski Branży Teleinformatycznej IT Cup rozegrane zostaną na Jeziorze Mikołajskim od 20 do 23 czerwca. Organizatorami są Polski Związek Żeglarski oraz Biuro Inicjatyw Koncept z Olsztyna. Patronat honorowy sprawują Polskie Towarzystwo Informatyczne oraz Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji.

Regaty IT Cup (w tym roku odbędą się po raz osiemnasty) są ważnym wydarzeniem żeglarskiego sezonu – co roku w imprezie uczestniczy kilkaset osób, dotychczas we wszystkich edycjach mistrzostw wzięli udział przedstawiciele 300 firm informatycznych z Polski i z zagranicy. W regatach uczestniczą żeglarze z firm teleinformatycznych, jak również pracownicy wydzielonych działów IT dużych organizacji. Zawodnicy będą rywalizować na omegach z floty Wioski Żeglarskiej. Załogi składać się będą z czterech osób.

Podczas imprezy organizatorzy tradycyjnie wydawać będą okazjonalną „Gazetę Regatową", która jest kolportowana wśród uczestników i widzów oraz dostępna na stronie internetowej mistrzostw. Organizatorzy oczekują na zgłoszenia załóg i osób towarzyszących do 16 maja. Więcej informacji oraz zawiadomienie o regatach na stronie internetowej www.itcup.pl.

DZIENNIKARZE

Otwarte Żeglarskie Mistrzostwa Polski Dziennikarzy obchodzą w tym roku piękny jubileusz – rozegrane zostaną po raz dwudziesty. Impreza odbędzie się w drugi weekend sierpnia (9-11 sierpnia). Tradycyjnie załogi z całej Polski ścigać się będą na omegach z floty Wioski Żeglarskiej w Mikołajkach. Organizatorem mistrzostw jest Warmińsko-Mazurskie Towarzystwo Żeglarskie, a komandorem Jerzy Iwaszkiewicz.

Zgłoszenia można wysyłać do 30 czerwca na adres bostojska@wp.pl. W każdej załodze muszą być co najmniej trzy osoby. Ważne jest, by sternik był dziennikarzem posiadającym patent co najmniej żeglarza jachtowego. Na uczestników czekają upominki, imprezy towarzyszące, wieczory żeglarskie i wyjątkowa atmosfera. Więcej o mistrzostwach dziennikarzy, program oraz zaproszenie na stronie internetowej www.regatydziennikarzy.pl.

AKTORZY

W ostatni weekend czerwca (29-30 czerwca) rozegrane zostaną XI Żeglarskie Mistrzostwa Polski Aktorów Wrota Mazur Cup 2013. Organizatorami są PZŻ oraz Związek Zawodowy Aktorów Polskich. Przed rokiem rywalizowali między innymi Dorota Kamińska, Tomasz Stockinger, Sebastian Świerszcz, Andrzej Ferenc i Tomasz Sobczak. Związek Zawodowy Aktorów Polskich, instytucja wspierająca środowisko aktorskie, całą kwotę pochodzącą z wpisowego przeznacza na Fundusz Pomocy Wzajemnej działający przy zarządzie głównym ZZAP.

ARCHITEKCI

Ogólnopolskie Regaty Architektów organizuje na Mazurach popularny branżowy portal Archimania.pl. W minionym sezonie w regatach uczestniczyło około 80 architektów z całej Polski. W tym roku, we wrześniu, odbędzie się druga edycja imprezy. O miejscu rozgrywania tych regat oraz o dokładnym terminie poinformujemy w kolejnych wydaniach „Wiatru".

BANKOWCY

X Regaty Żeglarskie o Puchar Prezesa Związku Banków Polskich zorganizuje we wrześniu Klub Bankowca Związku Banków Polskich działający w Warszawie. Przed rokiem regaty rozegrano na Zalewie Zegrzyńskim. Wkrótce Klub Bankowca podejmie decyzję o tegorocznej lokalizacji imprezy. Więcej informacji na stronie www.klubbankowca.pl.

FIRMY FARMACEUTYCZNE

Żeglarskie Mistrzostwa Polski Firm Farmaceutycznych i Medycznych PharmaSailCUP oraz MedicaSailCUP odbędą się w Zegrzynku nad Zalewem Zegrzyńskim. Regaty rozegrane zostaną od 31 maja do 1 czerwca.

Uczestnicy będą rywalizować na łodziach klasy Sigma 600 dostarczonych przez organizatora. Załogi startują w zespołach trzy- lub czteroosobowych. Więcej informacji oraz zawiadomienie na stronie www.pharmacup.pl.

FIRMY SPEDYCYJNE

Regaty o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki ShipCup 3.0. to trzecie żeglarskie mistrzostwa branży TSL (transport, spedycja, logistyka). Odbędą się na jeziorze Niegocin od 13 do 16 czerwca.

Bazą regat będzie marina PTTK Wilkasy. Załogi (od 3 do 5 osób) będą rywalizować i nocować na jachtach kabinowych typu Maxus 24 (chętni mogą zamówić nocleg w pobliskim hotelu). Osoby bez doświadczenia żeglarskiego mogą wynająć do załogi sternika.

Organizatorem regat ShipCup 3.0 jest firma Sail Roman Paschke oraz żeglarze pracujący w firmach spedycyjnych. O bezpieczeństwo zadbają ratownicy MOPR. Strona internetowa regat: www.ShipCup.pl.

Setką przez Atlantyk 2016

Janusz Maderski, konstruktor jachtu Setka, opowiada o swoim rejsie przez ocean i o przygotowaniach do drugiej edycji atlantyckich regat samotników.

Janusz Maderski: „Oceaniczny rejs takim jachtem może być przyjemny i bezpieczny".

Jachty nazwane „Lilla My" i „Skwarek", drewniane łodzie o długości pięciu metrów, dowodzone przez Janusza Maderskiego i Szymona Kuczyńskiego, ukończyły atlantycki wyścig samotników. Dwa inne jachty tego typu zostały zbudowane do regat, ale z uwagi na braki w wyposażeniu nawigacyjnym ich kapitanowie nie zdecydowali się wyruszyć na ocean. Pierwszy etap wyprawy rozpoczął się w portugalskim Sagres i zakończył na Teneryfie (Wyspy Kanaryjskie). Drugi prowadził przez ocean na Martynikę (Karaiby). Szymon pokonał oba etapy w łącznym czasie 44 doby i 36 minut, a Janusz – 45 dób, 10 godzin i 36 minut. Setka to konstrukcja sprzed 27 lat. Janusz Maderski prototypowy jacht zbudował w 1986 roku. Do dziś powstało ponad sto jednostek tego typu.

Magazyn „Wiatr": Płynął pan przez ocean małą łódką własnej konstrukcji. Czy podczas tego rejsu coś pana zaskoczyło?

Janusz Maderski: Raczej nie. Utwierdziłem się w przekonaniu, że oceaniczny rejs takim jachtem może być przyjemny i bezpieczny. Setka żegluje sucho. W każdym przechyle, niezależnie od wielkości kąta, ma dodatnią stateczność. To znaczy, że wstanie nawet po wywróceniu się masztem w dół. Taka sytuacja jednak się nie przydarzyła. Sztorm podczas pierwszego etapu trwał tydzień. Fale miały sporo czasu, by się rozbudować. Przy uderzeniach wiatru, gdy przechył mocno się zwiększał, łódka stawała się wyraźnie sztywniejsza. Dzięki temu, mimo trudnych warunków, miałem poczucie dużego bezpieczeństwa. Czasem na grzbiecie fali kadłub przechylał się o 90 stopni. Nie czułem zagrożenia, lecz frajdę, bo zapas stateczności był wyraźny.

Dobrą zabawą było wyszukiwanie płatów świeżo spienionej wody. Jest w niej mnóstwo bąbelków powietrza. Gdy płynący w ślizgu „Skwarek" wpadał na taki płat piany, następowało zmniejszenie tarcia o dno i jacht jeszcze przyspieszał. Jakby ktoś w samochodzie dynamicznie wcisnął pedał gazu do podłogi. Podczas żeglowania z wiatrem i falą sprawdziła się konstrukcja dna, które w środkowej części kadłuba jest płaskie. Kiedy nadciągająca z tyłu fala unosi rufę, łódź zaczyna przyspieszać i wchodzić w ślizg. Dzięki wyporowi hydrodynamicznemu powstającemu z przodu jachtu, na płaskim pasie stępkowym, zanurzanie dziobu jest niewielkie.

Z jaką prędkością można żeglować przez Atlantyk takim jachtem?

Precyzyjnie nie odpowiem na to pytanie. Przy silnym wietrze GPS miałem schowany pod pokładem, nie mogłem śledzić zmian prędkości. Ale pewnego sztormowego dnia spotkałem katamaran typu Catana 42 żeglujący pod małym fokiem w tym samym kierunku. Setka całe popołudnie dotrzymywała mu kroku, ślizgając się na stromych zboczach i spienionych grzbietach wysokich sztormowych fal. Później w porcie spotkałem załogę katamaranu. Mówili, że tego dnia podczas zjazdów płynęli z prędkością do 22 węzłów.

Czy „Skwarek" był wcześniej testowany w takich warunkach?

Nie, łódkę zbudowałem tuż przed regatami według dokumentacji z 1986 roku.

Czy na Martynice miejscowi żeglarze byli zdziwieni, że ktoś rzucił się przez ocean tak niewielką drewnianą łajbą?

Nie byli zdziwieni, ale czuli się w obowiązku złożyć gratulacje.

Podobno tuż po przepłynięciu Atlantyku sprzedał pan swój jacht.

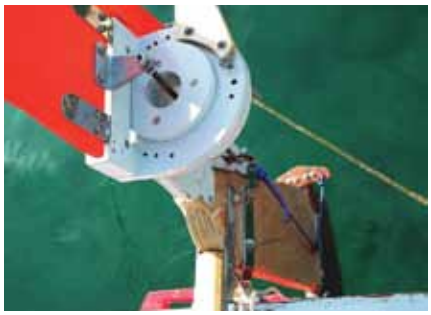
reklama

FOT. JANUSZ MADERSKI (2)

Nie sprzedałem, tylko podarowałem. Spotkałem tam Grzegorza, młodego Polaka, ojca czworga dzieci, trenera kolarstwa, który wciąż jest czynnym zawodnikiem startującym w wyścigach. Opowiadał mi o rodzinnych marzeniach związanych z żeglowaniem. Teraz on, żona, syn i trzy córki zdobywają na „Skwarku" doświadczenia, żeglując po wodach Martyniki. A ja dostaję e-maile z opowieściami o ich przygodach.

Co dalej z regatami Setką przez Atlantyk? Czy będą kolejne edycje?

Tak. Druga edycja wyścigu odbędzie się w 2016 roku. Chcemy dać sternikom czas na zbudowanie i opływanie własnych jachtów. Na razie na liście startowej, którą publikujemy na mojej stronie internetowej www.maderski.com (zakładka Setką przez Atlantyk) zapisanych jest siedmiu żeglarzy: Arkadiusz Pawełek, Jakub Raszowski, Robert Banek, Piotr Czarniecki, Jakub Elsahen, Wojciech Maros i Piotr Dobrowolski. Kolejni są w trakcie podejmowania decyzji. Moim zadaniem w drugiej edycji regat będzie prawdopodobnie sędziowanie. Nie wiemy jeszcze, czy ponowny start planuje Szymon Kuczyński, który po przepłynięciu Atlantyku rozpoczął karaibską przygodę i przygotowania do rejsu powrotnego z Dobrochną Nowak.



Samoster jachtu „Skwarek".

Sternicy popłyną w 2016 roku na tych samych łódkach?

Stare setki będą mogły wziąć udział w wyścigu, ale specjalnie do drugiej edycji regat narysowałem trochę unowocześnioną łódkę, nazywa się Setka A (miała już być na pierwsze regaty, ale do udziału przymierzali się żeglarze dysponujący starszymi setkami, więc by wszyscy mieli jednakowe szanse, startowały łódki w wersji B-A). Kadłub nowej setki ma pionową dziobnicę, nieco szerszą pawęż, bardziej wypłaszczone dno i o dziesięć centymetrów dłuższy pokład dziobowy. Trochę zmienił się krój grota. Niewielkie zmiany nastąpiły również w położeniu i obrysie płetwy balastowej oraz w kokpicie, który w nowej łódce jest nieco wygodniejszy. Rysunki już zostały wysłane do uczestników regat. Mam też pomysł na wyrównanie szans starych i nowych jednostek, ale o tym będziemy rozmawiać, gdy okaże się, że oba typy jachtów staną na starcie.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik
Współpraca: Kamila Ostrowska

Jak żegluje setka

Szymon Kuczyński: Łódka jest stabilna, płynie sucho i szybko. W etapie na Wyspy Kanaryjskie najwyższa prędkość, jaką zanotowałem na pokładzie, to 14,6 węzła. W sztormie, po zrzuceniu żagli, z dryfkotwą w wodzie, setka płynęła z prędkością czterech węzłów. W drugim etapie, z Teneryfy na Martynikę, godzinami praktycznie płynęła sama. W silnym wietrze jacht wymaga aktywnego stylu żeglowania, nie można zostawić steru i pójść spać. Trzeba pracować żaglami i stabilizować łódkę dryfkotwą. Ale nawet przy szkwałach do 8 stopni Beauforta „Lilla My" radziła sobie pod żaglami bardzo dobrze. Przy dużej prędkości płetwa sterowa wpadała w rezonans i wydawała charakterystyczne dźwięki. Podczas zjeżdżania z długich atlantyckich fal łódka sunęła ponad 14 węzłów. Takie zjazdy trwały nawet kilkanaście sekund.

Festiwal Port Wola 2013

Warszawski Festiwal Szantowy Port Wola odbędzie się pod koniec września w amfiteatrze w Parku Sowińskiego. Organizatorzy spodziewają się kilku tysięcy widzów i kilkudziesięciu wykonawców z całej Polski.

To druga edycja tego festiwalu (pierwsza odbyła się przed dwoma laty). Imprezę organizują wspólnie Urząd Dzielnicy Warszawa Wola, Ośrodek Kultury im. Stefana Żeromskiego oraz żeglarze z klubu „Przechyły" związani ze studenckim środowiskiem szantowym warszawskich uczelni (SGGW, SGH i Politechniki Warszawskiej).

Areną festiwalu będzie amfiteatr w Parku Sowińskiego przy ul. Elekcyjnej 17 (między Wolską i Górczewską). Obiekt ma pokaźną zadaszoną scenę oraz zadaszoną widownię mogącą pomieścić 2,5 tys. osób (dwa tysiące miejsc siedzących). Zapowiada się więc duża plenerowa impreza żeglarska w centrum stolicy, która będzie dobrą okazją do spotkań i wspólnej zabawy wieńczącej letni sezon 2013 roku (festiwal odbędzie się w sobotę 28 września). Port Wola będzie ważnym wydarzeniem przede wszystkim dla młodych zespołów i amatorów poszukujących scenicznego doświadczenia. Każdy wykonawca, który zgłosi się do festiwalu, weźmie udział w konkursie wykonawców na scenie Klubu Żeglarskiego „Przechyły". Od maja do września uczestnicy będą mogli dwa razy zaprezentować swój repertuar. Dla młodych grup, które jeszcze niepewnie czują się przed publicznością, załoga „Przechyłów" przygotowała warsztaty sceniczne. Zwycięzcy konkursu zagrają podczas finałowego koncertu w amfiteatrze.

Organizatorzy zaplanowali trzy nagrody. W konkursie „Głos z szuwarów" na ulubionych wykonawców głosować będzie publiczność (głosy wrzucane będą do urny w klubie „Przechyły" przez cały czas trwania etapu konkursowego). W internetowym konkursie „Me Gusta" internauci będą głosować na nagrania koncertów zarejestrowane podczas przesłuchań. Wygra ten wykonawca, który otrzyma najwięcej „lajków". Po koncercie finałowym jury festiwalowe przyzna Grand Prix. Każdy z uczestników ma więc szansę zdobycia aż trzech nagród.

Więcej o imprezie na stronie internetowej www.przechyly.pl/festiwal.

Kapitanowie własnych dusz

Przegląd Filmów Żeglarskich JachtFilm gościł w kwietniu w auli Wydziału Filologicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Gospodarzami imprezy byli Aleksander Gosk i Andrzej Minkiewicz.

Spotkanie rozpoczął pokaz filmu „Karol Olgierd Borchardt – kapitan własnej duszy". Przed projekcją autor Michał Dąbrowski wspominał znanego pisarza i marynarza, opowiadając o okolicznościach powstawania filmu. Kolejne obrazy były kontynuacją opowieści o polskich jachtach i kapitanach. Przypomniano sylwetkę Kazimierza Jurkiewicza, wieloletniego kapitana „Daru Pomorza", oraz historię „Generała Zaruskiego" i „Zawiszy Czarnego". Duże wrażenie zrobiła na widzach opowieść o największym oszustwie w regatowym żeglarstwie z 1968 roku. Przypomniano też gorzkie zwycięstwo kapitana „Kuby" Jaworskiego, czyli historię jachtu „Spaniel", który po powrocie do kraju po regatach OSTAR decyzją władz stoczni miał zostać sprzedany. Zobaczyliśmy ponadto tragikomiczną wręcz historię jachtu „Raczyński II" pokazującą absurdy czasów PRL blokujące inicjatywy i spełnianie marzeń. Po projekcji tego filmu brat Czesława Gogołkiewicza opowiedział o dalszych tragicznych losach jachtu i jego kapitana. Spore emocje i salwy śmiechu wywołał „Berserk w Antarktyce" opowiadający o norweskim żeglarzu i jego przygodach na dalekim południu. Film „Kruzenshtern" wzbudził natomiast marzenia o dalekich podróżach na największych żaglowcach.

Pokazom towarzyszyły konkursy. Nagrody ufundowali patroni i sponsorzy przeglądu. Dzięki firmom Henri Lloyd, Eljacht, Teknos Oliwa, Delphia Yachts, Morka, Buff i Eurolot widzowie wygrywali podręczniki żeglarskie, zniżki na czartery jachtów i odzież. Dzięki firmie Boatcraft, która ufundowała piękny model jachtu na aukcję charytatywną, Fundacja Ocean Marzeń pozyskała kolejne pieniądze na swoje działania. Dwie osoby wygrały bilety lotnicze do Chorwacji oraz rabaty na czarter od Yachting Holidays. Spotkania z żeglarskimi filmami zakończyły się premierowym pokazem obrazu „Tabarly" w sali gdańskiego kina „Neptun".

Przegląd Filmów Żeglarskich JachtFilm odbył się przy współpracy i wsparciu Urzędu Miasta Gdańska, Związku Miast i Gmin Morskich oraz firm Henri Lloyd, Eljacht, Teknos, Delphia Yachts, Morka, Buff, Eurolot, Yachting Holidays, 3Oceans, TanieRejsy.pl i Boatcraft. Współorganizatorami byli Akademickie Centrum Kultury UG i Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS.

Andrzej Minkiewicz

reklama

Krystyna Chojnowska-Liskiewicz udziela wywiadu podczas otwarcia nowego sklepu Henri Lloyd w Szczecinie. Fot. Marek Wilczek / saillens.pl

Pierwsza dama

W kwietniu minęło 35 lat od zakończenia rejsu Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz. Pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła świat, wspomina swą okołoziemską wyprawę w rozmowie z Markiem Słodownikiem.

Krystyna Chojnowska-Liskiewicz urodziła się w Warszawie w 1936 roku. Po wojnie przeprowadziła się wraz z rodziną do Ostródy. Ukończyła Wydział Budowy Okrętów i Maszyn Okrętowych Politechniki Gdańskiej. W rejs dookoła świata wyruszyła w marcu 1976 roku. Żeglowała trasą na wschód przez Kanał Panamski. Pętlę zamknęła po dwóch latach, w marcu 1978 roku. Do Las Palmas, skąd wyruszyła na ocean, powróciła w kwietniu. Nowozelandka Naomi James, konkurentka Polki, zamknęła pętlę swojego okołoziemskiego rejsu miesiąc później.

Marek Słodownik: Pani Krystyno, jaki był cel tamtej wyprawy?

Krystyna Chojnowska-Liskiewicz: Współcześni żeglarze są trochę pokrzywdzeni przez los, ponieważ na morzu wszystko zostało już odkryte kilka wieków temu. Nie możemy organizować wypraw odkrywczych, więc poszukujemy innych celów. Mój był oczywisty – chciałam być pierwszą kobietą, która opłynęła świat samotnie.

Jak przebiegały przygotowania?

Zapadła decyzja o organizacji kobiecego rejsu. Niektórzy twierdzą, że zgłosiło się aż dwanaście kandydatek, inni mówią, że było ich tylko sześć. Ponieważ do startu zostało niewiele ponad sześć miesięcy, największym problemem było zdobycie jachtu. Osoby reprezentujące gdańskie Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego zadeklarowały, że mogą wybudować dla mnie jacht w dość krótkim czasie. Miałam szczęście, bo w zjednoczeniu pracowało wtedy sporo moich znajomych ze studiów...

Miała pani wpływ na wybór jachtu?

Nie do końca. Postanowiono wykorzystać istniejącą formę jachtu klasy Szmaragd i właśnie taką łódź zaczęto dla mnie budować. Miałam wpływ na kształt pokładu budowanego systemem one-off. Zdecydowałam się na płaski pokład, bez nadbudówek i okien, które w trakcie trudnego i długiego rejsu mogłyby spowodować dodatkowe komplikacje.

Czy „Mazurek" był przystosowany do samotnej żeglugi?

Tak, sporo czasu poświęciłam na dostosowanie go do moich oczekiwań, oczywiście na tyle, na ile było to możliwe w tamtych warunkach. Pracowałam przy jachcie już na etapie budowy kadłuba. Chciałam go jak najlepiej poznać. To ważne, by podczas długiego rejsu znać łódź od podszewki.

Nie wyruszyła pani z polskiego portu, lecz z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Czy taki był plan?

Chciałam wypłynąć z Polski, ale zabrakło czasu. Chcąc rozpocząć rejs w kraju, musiałabym opuścić port latem. W tym czasie jednak jacht dopiero powstawał, nie było więc szans na realizację takiego zamierzenia. Do Las Palmas „Mazurek" popłynął statkiem.

Tuż po starcie zawróciła pani na Wyspy Kanaryjskie, by ponownie wyruszyć w rejs. Czy było to konieczne?

Po tygodniu spędzonym w oceanie popsuła się kuchenka. Zdecydowałam się zawrócić, ponieważ długa żegluga bez sprawnej kuchenki byłaby niezwykle trudna. Urządzenie naprawiła ekipa z fińskiej łodzi serwisowej, wspaniała rodzina żyjąca z obsługi statków i jachtów. Później kuchenka popsuła się jeszcze raz, na Atlantyku. Do Karaibów dopłynęłam, używając prymusa.

Czy z jachtem były podczas rejsu kłopoty?

Psuł się silnik. Z powodu niewielkiego budżetu zamontowano na „Mazurku" prototypowy napęd, w którym wybijało zawory. ▷

reklama

Pierwszy raz silnik popsuł się w Panamie, miałam też z nim kłopoty w Australii. Naprawiali go przedstawiciele firmy, ale później i tak działał krótko.

Obawiała się pani żeglugi przez najtrudniejsze odcinki trasy?

Nie, jestem tak skonstruowana, że jeśli się czegoś boję, nie biorę się do tego. Skoro zdecydowałam się na rejs dookoła świata, to znaczy, że czułam się na siłach go ukończyć.

Pod koniec wyprawy rywalizowała pani z Naomi James. Stawka była wysoka: tytuł pierwszej kobiety, która samotnie opłynęła świat. Czuła pani presję?

O rejsie Naomi James dowiedziałam się podczas postoju w Durbanie na wschodnim wybrzeżu RPA. Wcześniej nawet nie znałam tej żeglarki. W porcie usłyszałam, że Naomi płynie na jachcie prawie dwukrotnie dłuższym niż „Mazurek". Był to dawny „British Steel", na którym słynny Chay Blyth pierwszy opłynął świat samotnie trasą ze wschodu na zachód. Było więc jasne, że rejs Naomi będzie szybki. Miałam jednak swój plan i nie zamierzałam go zmieniać.

Myśli pani, że Naomi James wyruszyła w podróż, by wyprzedzić Polkę i uprzedzić ją w zdobyciu miana pierwszej damy oceanów?

Bez wątpienia termin jej rejsu nie był wybrany przypadkowo. Kiedy zachorowałam w Australii, konieczna była hospitalizacja. Pomocy udzieliło mi tamtejsze lotnicze pogotowie ratunkowe, które wówczas nie było finansowane przez państwo, a poprzez dobrowolne składki obywateli. Dlatego władze pogotowia postanowiły nagłośnić swoją akcję. Wiadomość o przerwaniu mojego rejsu obiegła świat i zapewne dotarła też do Naomi James. Dalej wydarzenia potoczyły się błyskawicznie: przygotowanie doskonałego jachtu, szybki start i rejs najkrótszą trasą. Zabrakło tylko sukcesu, bo na szczęście zdołałam wrócić na „Mazurka" i dokończyć zadanie.

Odczuwała pani jakieś naciski polskich władz, aby przyspieszyć rejs i zostać pierwszą?

Nie, nie było takich nacisków. Robiłam swoje i płynęłam zgodnie z planem.

Spotkała się pani po rejsie z Naomi?

Tylko raz, w Kanadzie. Była z mężem, słynnym żeglarzem Robem Jamesem. Unikali mnie, jak tylko mogli. A kiedy zostałyśmy zaproszone do telewizji, nie powiedziała mi o tym. O terminie nagrania dowiedziałam się przypadkiem od trzeciej uczestniczki spotkania, żeglarski z USA. To była nieprzyjemna sytuacja.

Uważa pani, że trasa wokół przylądka Horn, którą wybrała James, czyni z jej rejsu trudniejsze wyzwanie?

Żaden samotny rejs okołoziemski nie jest rzeczą łatwą, a trasa zawsze jest sprawą mniejszej wagi.

Kto zdecydował o trasie „Mazurka"?

Nie było nacisków z góry. Sama wybrałam trasę. Postanowiłam płynąć przez Kanał Panamski z uwagi na brak dostatecznej ilości wody pitnej na jachcie. W tamtym czasie odsalarki nie były jeszcze w powszechnym użyciu, więc trasę rejsu dopasowałam do możliwości jachtu. Inny wariant praktycznie nie był możliwy.

Sporo zamieszania spowodowała pani deklaracja zakończenia rejsu na Karaibach, a nie na Wyspach Kanaryjskich...

To zabawna historia. Na południowym Atlantyku zeszłam mocno w kierunku zachodnim, co oznaczało, że czeka mnie żegluga na Wyspy Kanaryjskie ostrym kursem do wiatru. Podczas rozmowy z Tadeuszem Siwcem za pośrednictwem stacji Gdynia Radio zażartowałam, że lepiej byłoby płynąć na Karaiby korzystniejszym kursem. Ten żart zaczął szybko żyć własnym życiem, a ja później musiałam się z niego tłumaczyć.

Pomniejszano znaczenie pani osiągnięcia. W wielu źródłach można było prze-

czytać, że to Naomi jest pierwszą kobietą, która samotnie opłynęła świat.

To nie było przyjemne, ale trudno było z tym walczyć. Dopiero po latach poczułam się doceniona.

Miała pani wówczas jakieś wsparcie w odkłamywaniu rzeczywistości i promocji własnego sukcesu?

Niestety, nie miałam. Zostałam z tym rejsem sama. Oczywiście miałam wiele spotkań w kraju, do dziś zresztą jestem czasem zapraszana przez różne środowiska. Ale wsparcia w promocji mojego rejsu nie było.

Sztormiak Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz sprzed 35 lat.
Fot. Artur Jung / saillens.pl

A PZŻ? Czy władzom związku nie zależało na sprzedawaniu tego sukcesu?

Ówczesny zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego zaniedbał sprawę. Zresztą tak samo jak władze Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, którym z oczywistych względów powinno zależeć na nagłośnieniu tego projektu. Zaprzepaszczono szansę na promocję polskiej stoczni, polskiego jachtu – miałam wrażenie, że nikomu na tym nie zależy.

To był dla mnie dość dziwny czas. Z jednej strony, powinnam się czuć doceniona, bo przecież otrzymywałam odznaczenia i fetowano mój sukces. Ale z drugiej strony, byłam zaskoczona postawą PZŻ. Już dwa dni po zakończeniu rejsu przyjechał samochód, aby zabrać wyposażenie jachtu. Wyglądało to tak, jakby ktoś się obawiał, że przywłaszczę sobie różne rzeczy z „Mazurka". Kilka dni później jacht zabrano do stoczni, by dokonać przeróbek mających przystosować jednostkę do żeglugi załogowej. Zaskoczyło mnie to ekspresowe tempo. To była pochopna decyzja, bo przecież bezpowrotnie zmarnowano szansę na promocję rejsu, także za granicą, a poza tym „Mazurek" nie nadawał się do pływania czarterowego. Był jachtem niewielkim, ciasnym, a centralne miejsce w kabinie zajmowała obudowa silnika. Decyzja armatora jednak zapadła błyskawicznie i nie miałam na nią wpływu.

Pani rejs zakończył się w 1978 roku, w szczytowej fazie propagandy sukcesu. Wiele wydarzeń sportowych z tamtych czasów było wykorzystywanych przez władzę. Czuła pani, że jest elementem promocji systemu?

Zawsze powtarzam, że na pokładach naszych jachtów nie było polityki. Mój rejs nie miał charakteru politycznego, to była wyprawa żeglarska.

Czy później pływała pani jeszcze w dalekie rejsy?

W 1979 roku wracałam z mężem ze Stanów Zjednoczonych przez Atlantyk. Żeglowaliśmy na „Spanielu". Chcieliśmy wziąć udział w atlantyckich regatach załóg dwuosobowych. Podczas rejsu robiliśmy notatki, które miały nam pomóc w wykonaniu niezbędnych zmian na jachcie. Niestety, gdy wróciliśmy do kraju, szczecińscy szkutnicy z Morskiej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi odnieśli się do naszych uwag krytycznie, a gdańska stocznia nie chciała się podjąć prac. Problem rozwiązał się sam rok później, kiedy „Spaniel" zatonął na Morzu Północnym.

Jakie ta łódka miała niedoskonałości?

Słabo spisywała się na kursach pełnych – to był najpoważniejszy problem, który chcieliśmy rozwiązać. Kazimierz „Kuba" Jaworski wspominał, że jacht dobrze pływał na północnym Atlantyku, ale przecież „Spaniel" właśnie do warunków tam panujących był projektowany. Przy wiatrach wiejących od rufy żeglował znacznie gorzej.

Teraz żegluje pani z mężem na swoim jachcie...

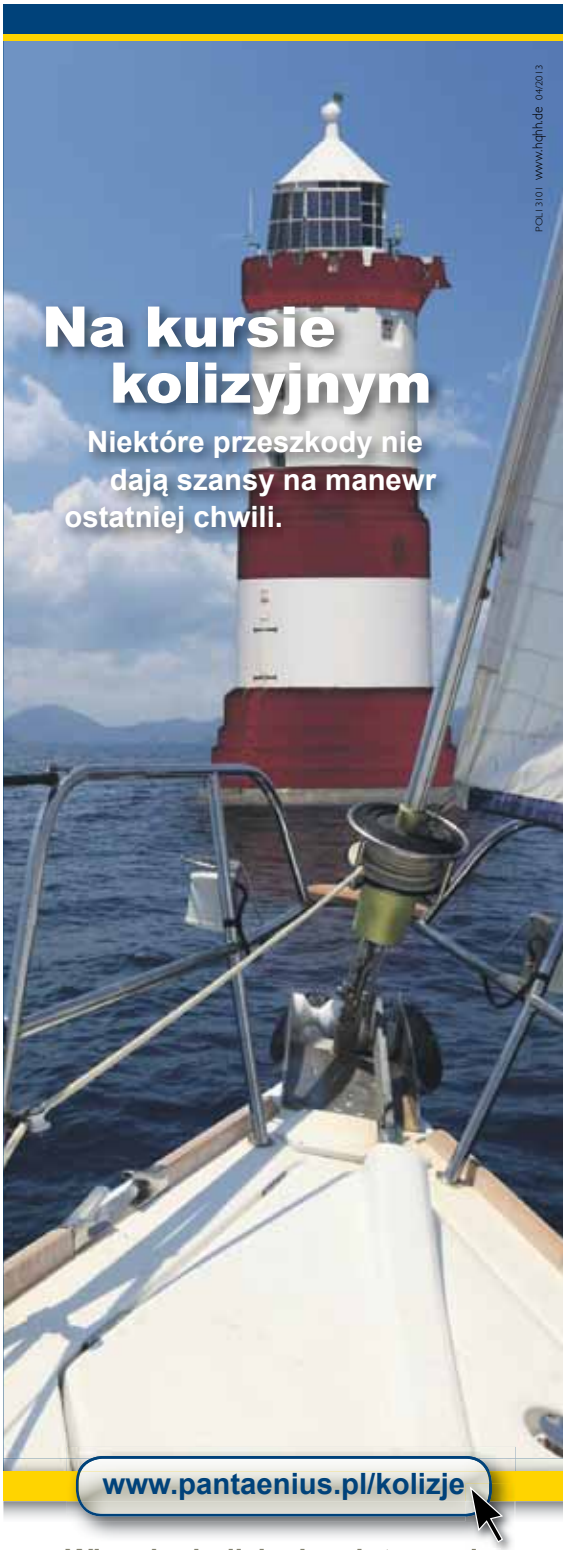
To oczywiście zmienia podejście do żeglarstwa. Mamy swobodę. Sami decydujemy o tym, dokąd płyniemy i z kim. Spędzamy na pokładzie sporo czasu i daje nam to wiele satysfakcji. Przy okazji chcę powiedzieć, że nie rozumiem napaści na PZŻ i zarzutów o blokowaniu liberalizacji przepisów. Przecież dziś każdy może żeglować, gdzie chce, jak chce, system jest dość liberalny. Na małym jachcie można pływać bez patentów, możemy też do woli żeglować na przykład po Adriatyku bez patentu kapitańskiego.

Od pierwszej edycji konkursu Kolosy zasiada pani w jego kapitule. Jest pani również członkiem jury konkursu Rejs Roku. Jak z tej perspektywy ocenia pani współczesne polskie żeglarstwo?

Dość krytycznie. Wydaje mi się, że dużo jest rywalizacji, komercji, niespełnionych ambicji, a w tym wszystkim samo żeglowanie się gubi. Kluby są słabe, zerwano ciągłość pokoleniową pomiędzy starszymi żeglarzami a młodzieżą, brakuje pieniędzy i dawnego zapału, a wiele przedsięwzięć ma charakter fasadowy.

Rozmawiał Marek Słodownik

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA
JACHTÓW



Więcej o kolizjach w internecie.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia

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

www.pantaenius.pl

ŻEGLARSKI PUCHAR TRÓJMIASTA
EDYCJA · 2013

LOTOS

24-26 MAJA 2013

www.zeglarskipuchartrojmiasta.pl

GDAŃSK | GDYNIA | SOPOT

TRZY DNI REGAT - TRZECH GOSPODARZY

ORGANIZATOR

GOSPODARZE

PATRONAT HONOROWY

PARTNERZY

PATRONI MEDIALNI

Atrakcje regat w zatoce

Spotkajmy się w Trójmieście w ostatni weekend maja. Warto, bo organizatorzy pierwszej edycji Żeglarskiego Pucharu Trójmiasta przygotowują wyjątkowe atrakcje i specjalne udogodnienia dla debiutujących regatowców.

Ambicją organizatorów jest zachęcenie do udziału w regatach nie tylko profesjonalnych załóg, ale także (a może nawet przede wszystkim) amatorów oraz tych żeglarzy, którzy do tej pory nie ścigali się na wodach Zatoki Gdańskiej, ani na żadnym innym morskim akwenie. Przed wyścigami, oprócz odpraw sterników, odbywać się będą odprawy meteorologiczne. Takie spotkania zaplanowano w Marinie Gdańsk i Marinie Gdynia (25 i 26 maja). Podczas odpraw meteo analizowane będą prognozy na dany dzień regat, ze szczególnym uwzględnieniem prognoz dotyczących siły i kierunku wiatru. Każda z ekip, która jeszcze niepewnie czuje się w regatowej rywalizacji, może się zwrócić o pomoc w skompletowaniu załogi lub o przydzielenie do zespołu skippera, który pomoże odnaleźć się podczas procedury przedstartowej oraz w trakcie wyścigu. To doskonała okazja, by w doborowym towarzystwie i na świetnym akwenie oszlifować swe żeglarskie umiejętności. Wszystkie pytania, także w tej sprawie, uczestnicy mogą kierować na adres: info@zeglarskipuchartrojmiasta.pl.

Aby upewnić się, czy posiadane ubezpieczenie jest odpowiednie do startu w regatach, zachęcamy do kontaktu z partnerem ubezpieczeniowym regat, przedstawicielem firmy Pantaenius: info@nauticanord.pl.

Żeglarski Puchar Trójmiasta to wydarzenie, które otworzy sezon regatowy w Zatoce Gdańskiej. Od 24 do 26 maja uczestnicy będą gośćmi trzech miast, które są współorganizatorami wydarzenia. Impreza rozpocznie się uroczystym otwarciem regat w Gdańsku. Gospodarzem sobotniego wieczoru będzie Gdynia, a ceremonia zakończenia odbędzie się w Sopocie. Do udziału zaproszono jachty turystyczne, morskie oraz katamarany wszystkich klas. Każdy dzień zmagań zakończy się imprezą żeglarską prowadzoną przez Dariusza Urbanowicza, dziennikarza i telewizyjnego komentatora wydarzeń żeglarskich. W programie są koncerty, zaplanowano poczęstunki oraz loterię, podczas której losowane będą atrakcyjne nagrody ufundowane przez partnerów regat. Żeglarski Puchar Trójmiasta wspiera między innymi marka odzieży żeglarskiej D.A.D.

Na stronie internetowej regat (www.zeglarskipuchartrojmiasta.pl) zamieszczono formularz zgłoszeniowy, dokładny plan imprezy oraz zawiadomienie. Zapraszamy też do odwiedzenia strony regat na Facebooku.

Jak walczyć z osmozą

Osmoza niszczy kadłuby wykonane z laminatów. Jak ją rozpoznać i jak z nią walczyć? Przedstawiamy kolejny poradnik dla armatorów i opiekunów łodzi.

Osmoza w kadłubach to przenikanie wody przez warstwę żelkotu do laminatu. Woda reaguje tam z substancjami, które pozostały w laminacie po procesie produkcji, tworząc roztwory soli. Nawet najlepiej wykonany 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 i przyspiesza degradację. 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). Niszczeniu ulegają połączenia między włóknami zbrojenia szklanego a lepiszczem. Woda rozprzestrzenia się wzdłuż włókien zbrojenia, oddzielając je od lepiszcza. Efektem tego zjawiska jest stopniowa degradacja laminatu objawiająca się powstawaniem pęcherzy wypełnionych specyficznie pachnącą 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 stanu 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.

Lepiej zapobiegać niż leczyć

Do ochrony przed osmozą nie nadaje się żelkot ani topkot poliestrowy. Mimo że z tych produktów wykonana jest łódź, ich użycie do naprawy nie odbuduje struktury i 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, którą odbieramy ze stoczni. Zabezpieczenie można wykonać samodzielnie lub zlecić szkutnikowi. Używając farb dwuskładnikowych, należy zachować zalecane przez producentów proporcje składników. Trzeba również stosować zalecane rozcieńczalniki. Ważne jest zachowanie odpowiednich przerw pomiędzy nakładaniem kolejnych warstw. Szczegółowe informacje znajdują się w kartach technicznych produktów, które zazwyczaj są dostępne na stronach internetowych producentów i dystrybutorów.

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

Aby zabezpieczyć dno jachtu, możemy na czysty zmatowiony żelkot nałożyć jedną warstwę epoksydowej farby kontaktowej Lightprimer GFK Sea-Line, która zapewnia dobre przyleganie farby barierowej do kadłuba, a następnie dwie warstwy Epoxy Primer Antiosmotic HS Sea-Line. Na koniec ponownie nakładamy farbę kontaktową Lightprimer GFK Sea-Line, która stanowi znakomity podkład dla farby przeciwporostowej. Można też wykonać zabezpieczenie złożone z pięciu warstw podkładu epoksydowego Lightprimer GFK Sea-Line, uzyskując warstwę 300 mikronów. Ta metoda jest prostsza do realizacji w warunkach amatorskich, ponieważ farba Lightprimer GFK Sea-Line 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 Lightprimer GFK Sea-Line nałożonego wałkiem to około 60 mikronów, natomiast utwardzona warstwa Epoxy Primer Antiosmotic HS Sea-Line to 100-150 mikronów.

Naprawa kadłuba wymaga cierpliwości.

Naprawa kadłuba

Naprawa łodzi wymaga cierpliwości. Po zdiagnozowaniu ognisk osmozy pracę dzielimy na etapy: usunięcie starych warstw, rozwiercenie pęcherzy osmotycznych, osuszenie kadłuba i w końcu aplikacja farb oraz szpachlówek.

Etap pierwszy to usunięcie wszystkich starych warstw lakierów i farb, w tym przeciwporostowych. Farby przeciwporostowe są toksyczne, dlatego przy ich usuwaniu należy zwrócić uwagę na środki ochrony osobistej i na ochronę środowiska. 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. Czas schnięcia łodzi zimującej w hangarze (dobrze ogrzewanym) możemy poświęcić na inne naprawy i remonty. W czasie suszenia warto kilkakrotnie powtórzyć mycie ciepłą wodą oraz dogrzać kadłub od wewnątrz.

Osuszony kadłub przemywamy na przykład zmywaczem Cleaner Sea-Line lub innym środkiem o właściwościach odtłuszczających. Na czystą powierzchnię nanosimy warstwę podkładu epoksydowego Lightprimer Sea-line. Rozwiercone otworki i inne ubytki pokrywamy szpachlem epoksydowym, którego typ dobieramy w zależności od wielkości ubytku. Duże ubytki można wypełnić szpachlem epoksydowym z włóknem szklanym Sea-Line, a pozostałe miejsca i duże powierzchnie – szpachlem epoksydowym lekkim Sea-Line. 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 podkład epoksydowy Antiosmotic HS Sea-Line (od 2 do 4 warstw).

Epoksydy bezrozpuszczalnikowe po utwardzeniu tworzą powierzchnię przypominającą polerowane szkło. Aby zapewnić przyczepność kolejnej warstwy, trzeba zachować czasowy odstęp zalecany przez producentów. Jeśli maksymalny czas do nałożenia kolejnej warstwy zostanie przekroczony, powierzchnia musi być dokładnie zmatowiona (zalecane papiery: P240-P400). Wykonując prace malarskie samodzielnie, należy pamiętać, że większość produktów epoksydowych wymaga odpowiednich warunków i nie utwardzi się w temperaturze poniżej 10°C. Niektóre epoksydy mogą wiązać się w temperaturze około 5°C. Jednak większość farb i szpachlówek epoksydowych wymaga, aby 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.

opracowała Joanna Janiak

Ekran SailSteer

Unikatowy ekran SailSteer w bardzo przejrzysty sposób prezentuje aktualne informacje. Dzięki niemu można prowadzić łódź najlepszym kursem, osiągając cel szybciej niż dotychczas. Ekran SailSteer, który posiadają urządzenia B&G Zeus Touch, doskonale sprawdzi się na jachtach regatowych i turystycznych.
Źródło: www.parker.com.pl

Przewody Marinco

Nowe przewody firmy Marinco z uniwersalnym systemem podłączeń NEMA oraz z systemem zabezpieczającym EEL ShorePower. Zostały tak zaprojektowane, by służyć nawet w trudnych morskich warunkach. Na końcówce są podświetlenia LED, ułatwiające podłączanie przewodów nocą. Kontrolki LED umieszczone na obu końcach informują o przepływie prądu. Przewody nie ulegają korozji i są wodoodporne.
Źródło: www.eljacht.pl

Mapy NV-Verlag

Mapy wydawnictwa NV-Verlag wydawane są na papierze odpornym na wilgoć. Do większości dołączony jest przewodnik po portach zawierający schematy oraz płytę CD z mapą i programem nawigacyjnym.
Źródło: www.sklep.sail-ho.pl

Koszulka Ocean One

Coś na lato. Damska koszulka marki Ocean One ma modne paski, ciekawą aplikację i kołnierzyk. Materiał: 100 proc. bawełna.
Źródło: www.bakista.pl

Szperacze Marinco

Nowe szperacze Marinco sprawdzą się nawet w ekstremalnych warunkach. Nie zaszkodzi im wilgoć i sól. Posiadają bezprzewodowy pilot pozwalający kontrolować strumień światła z dowolnego miejsca na pokładzie. Podświetlane przyciski kontrolne są doskonale widoczne w nocy. W razie poważnych kłopotów jednym przyciskiem możemy nadać sygnał SOS. Szperacze dostępne są w kolorach białym, czarnym lub chromowanym. Moc: 100W.
Źródło: www.eljacht.pl

Rękawiczki Tribord

Neoprenowe rękawiczki bez dwóch palców marki Tribord chronią dłonie przed otarciami i chłodem. Cena: 69,99 zł.
Źródło: www.decathlon.pl

Szelki do kamery

Chesty to regulowane szelki do mocowania kamery GoPro na klatce piersiowej. Idealne do nagrywania podczas jazdy na nartach, motocyklu lub rowerze, a także podczas żeglugi czy spływów kajakowych. Pozwolą wreszcie uwolnić ręce. Cena: 179 zł.
Źródło: www.freeway.com.pl

Buty piankowe Tribord

Buty DG500 marki Tribord przeznaczone są dla dzieci i dorosłych. Wzmocnienia na podbiciu chronią but przed otarciem o pasy balastowe. Podeszwy zapewniają dobrą przyczepność, a but pewnie trzyma kostkę podczas żeglugi. Cena 119,99 zł.
Źródło: www.decathlon.pl

Suchy sztormiak Marinepool

Sztormiak Racing Drysuit II wkładamy na bieliznę, dres lub polarowy kombinezon jednoczęściowy nazywany przez zawodników śpiochem. Sztormiak wykonany jest z trzywarstwowej oddychającej tkaniny. Ma nylonowe wzmocnienia. Z przodu znajduje się wodoszczelny miękki zamek. Zakończenia rękawów oraz kołnierz wykonano z neoprenu. Nogawki zakończone są lateksowymi skarpetami chroniącymi stopy przed wodą. Przepuszczalność pary wodnej: 20000 g/sqm/24h. Wodoodporność: 20000 mm. Rozmiary dla dzieci: 140 – 164. Cena: 1800 zł. Sztormiak oferowany jest także w rozmiarach dla dorosłych (od XS do XXL).
Źródło: www.sztormiak.eu, www.kevisport.pl

Mieczówką dookoła Europy

Iwona (67 lat) i Marek (75 lat) Tarczyńscy przepłynęli w małżeńskim rejsie z Morza Śródziemnego na Morze Północne. Małym jachtem mieczowym pokonali Gibraltar, wody Atlantyku, Zatokę Biskajską i Kanał Angielski. Przedstawiamy ich relację z tej niezwykłej wyprawy.

Chcieliśmy potwierdzić, że przy dobrze opracowanej strategii i przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa małym jachtem mieczowym można realizować poważne projekty. Nasz rejs nie wymagał wielkiego wysiłku i dużych pieniędzy. Przez trzy i pół miesiąca mazurską łódką przepłynęliśmy 3410 mil, okrążając prawie całą zachodnią Europę.

Trasa, załoga i jacht

Nie znaleźliśmy w literaturze żeglarskiej zapisu, który by świadczył, że polski jacht mieczowy kiedykolwiek pokonał tę trasę. Możemy więc powiedzieć, że nasza „Cerberyna-Mila 2" (łódź typu Antila 24 z 2010 roku, ze wzmocnionym kadłubem, powiększonym balastem i dwoma silnikami zaburtowymi o mocy 10 KM) otworzyła atlantycki szlak dla polskich mieczówek. Tak jak 85 lat temu poznańska „Rybitwa", z kapitanem Ludwikiem Hermelem, przetarła drogę do Danii.

W załodze jak zawsze mieliśmy suczkę Milę, 35 kg żywego balastu, która na komendę przemieszczała się w różne części pokładu, broniła burty w portach i strofowała Neptuna, gdy ocean dawał nam się we znaki. Trasę podzieliliśmy na cztery etapy: śródziemnomorski, atlantycki, biskajski i północny.

Przez Morze Śródziemne

Przygodę rozpoczynamy na Zalewie Zegrzyńskim w pierwszych dniach czerwca 2012 roku. Z Jacht Klubu Politechniki Warszawskiej płyniemy do portu YKP. Tam ładujemy łódź na lawetę i przez Wrocław, Zgorzelec, Drezno oraz Lyon po dwóch dobach docieramy na południe Francji, do La Grande-Motte. Tam wodujemy łódkę i po sklarowaniu opuszczamy port.

Ruszamy w kierunku Gibraltaru ostrymi kursami, przy wietrze do 5 stopni Beauforta. Osłonięci od północy i zachodu, nie mamy większych problemów z zafalowaniem. W pobliżu granicy hiszpańskiej zaczynają nam dokuczać wiatry spadowe, nawet do 7 stopni Beauforta. Przenosimy część bagaży na tył jachtu, co pozwala dociążyć rufę i ułatwia wchodzenie na falę przy ostrych kursach. Po trzech dniach żeglugi wzdłuż wybrzeża Francji dopływamy do leżącego na granicy hiszpańsko-francuskiej przylądka Cerbere i portu o tej samej nazwie. Miejscowi witają nas serdecznie. Są przekonani, że „Cerberyna-Mila 2" nosi imię na cześć ich portu (nie wyprowadzamy ich z błędu). Zatoka, otoczona stromymi skałami i linią białych domów wkomponowanych w urwiska, wywiera niezapomniane wrażenie.

Z Cerbere kierujemy się na południe, a później na południowy zachód – w kierunku Barcelony. Przez pewien czas możemy żeglować półwiatrem, a nawet baksztagiem. Zatrzymujemy się w marinach L'Escala i Blanes (po drodze mijając popularne Palamos). W Barcelonie wybieramy marinę Olimpic. Po zwiedzaniu miasta wracamy na morze i kierujemy się ku Walencji.

Początkowo mamy dość korzystne umiarkowane wiatry, ale na wodach Zatoki Walenckiej i Costa Azahar warunki się pogarszają. W główki mariny Real Juan Carlos w Walencji wchodzimy przy silnym wietrze. Nie tracąc czasu, rano ruszamy do Alicante. To jeden z trudniejszych odcinków żeglugi, szczególnie na wysokości dolin El Perelló i Les Palmeres. Silny północny wiatr, mimo zrefowanych żagli, rozpędza łódź nawet do 7 węzłów. Gwałtowny szkwał powoduje pęknięcie bolca w bloku talii grota, co sprawia nam trochę kłopotów. Po krótkim postoju w Alicante ruszamy do Almerii, planując postoje w Cartagenie i San Jose. Po drodze wpadamy na okresowy przeciwny prąd, który odbiera nam sporo szybkości. Kiedy wpływamy do Almerii w samo południe, miasto jest opustoszałe – mieszkańcy ukryli się przed upałem, temperatura przekracza 35 stopni. Uzupełniamy zapasy. Nazajutrz port spowity jest gęstą mgłą, dopiero około godz. 11.00 możemy wyruszyć do Malagi. ▷

FOT. IWONA I MAREK TARCZYŃSCY (5)

Antila 24 w Marinie del Este na południu Hiszpanii.

Wiatr, który poprawił widoczność, wkrótce tężeje do 7 stopni Beauforta i zmusza nas do szukania schronienia.

W następne dni sytuacja się powtarza. Do południa siła wiatru jest umiarkowana, a po południu sztormowa. Musimy się chronić w portach Adra i Del Este. W ten sposób ujawniają się zjawiska związane z tzw. dyszą gibraltarską. Gdy dopływamy do Malagi, miasto jeszcze żyje zwycięstwem Hiszpanii nad Włochami (4:0) i świętuje mistrzostwo Europy w piłce nożnej. Cumujemy burtą do wysokiego miejskiego nabrzeża. Postój nie jest komfortowy, bo fale rzucają łódkę na kamienną ścianę. Zwiedzamy cytadelę, rzymski teatr i katedrę. Podziwiamy też polski luksusowy jacht „Przeznaczenie" z Gdyni. W końcu ruszamy do Gibraltaru. Zmagając się z przeciwnymi wiatrami, docieramy do Skały Gibraltarskiej, lecz wskutek silnych szkwałów i dużej fali nadciągającej z cieśniny, musimy zrezygnować z przejścia i cofamy się do mariny Sotogrande. Następnego dnia rano, w zdecydowanie korzystniejszych warunkach, przechodzimy cieśninę i w południe jesteśmy w brytyjskiej marinie Bay w Gibraltarze. Do późnego wieczora zwiedzamy militarne zabytki, w tym cytadelę i przepiękny cmentarzyk żołnierzy poległych w bitwie morskiej pod Trafalgarem. W etapie śródziemnomorskim przez 29 dni przepłynęliśmy około 930 mil. Daje to średni dzienny przebieg około 32 mil.

Małym jachtem mieczowym można realizować ambitne rejsy. Antila 24 przepłynęła spod Marsylii do Amsterdamu pokonując 3410 mil i odwiedzając 96 portów.

Przez wody Atlantyku

Nie możemy odnaleźć boi oznaczającej miejsce upadku samolotu Liberator generała Sikorskiego. Przeszkadzają nam kotwiczące statki. Żółty korpus widzimy dopiero, gdy boja jest już za naszą rufą. Bierzemy kurs na przylądek Trafalgar. Płyniemy prosto pod wiatr, który wciska się do zatoki z otwartego Atlantyku. Oba silniki z trudem radzą sobie z naporem fal. Od miasta Tarifa kierujemy się bardziej na północ, a ocean łagodnieje.

Pierwszą atlantycką noc spędzamy w marinie Barbate, którą od sławnego Trafalgaru dzieli kawałek niskiego wybrzeża Costa de la Luz. Wychodząc z zatoki Barbate, już z daleka widzimy kłębiące się grzywacze na płyciznach Trafalgaru. To prąd pływowy zderza się z oceaniczną falą. Skromny monument obok starej latarni fotografujemy z daleka i myślimy o krwawej bitwie morskiej z 1805 roku, która uchroniła Anglię przed inwazją napoleońską, ale też położyła kres życiu admirała Horatio Nelsona i kilku tysięcy francuskich, hiszpańskich i brytyjskich marynarzy.

Zmierzamy do Kadyksu. W dużej odległości mijamy mury Castillo de San Sebastian osłaniające wejście do miasta od południa. Nazajutrz ruszamy do portu Mazagón – to jedyne miejsce, gdzie można przybić na całym nizinnym wybrzeżu Andaluzji. Przed nami wody terytorialne Portugalii, naszym celem jest teraz miasto Sagres na Przylądku św. Wincentego (po drodze zaliczamy postoje w Olhão i Portimão). Od wiatrów północnych osłania nas wysoki brzeg, który ogranicza również zafalowanie. Natomiast od południa zaczyna wiać zimny wiatr z Atlantyku budujący wysokie fale i zmuszający nas do żeglugi daleko od skalistego brzegu – chcemy w ten sposób uniknąć problemów z odbitym i przybojowym zafalowaniem.

Tuż przed sztormem wchodzimy do Sagres i pospiesznie cumujemy do molo, które niestety daje kiepską osłonę przed wiatrem i falą. Przy skoku pływu sięgającym 2 metrów nasze molo staje się wręcz utrapieniem. Na 10-metrowych cumach i rufowej kotwicy stoimy tu dzień i dwie sztormowe noce. Wreszcie się uspokaja i możemy ruszyć dookoła Przylądka św. Wincentego nazywanego przez starożytnych „końcem świata". Sporo musimy się napracować, aby przejść przez kłębowisko fal. Ale w końcu się udaje i możemy obrać kurs północny. To inny świat. Przy długiej atlantyckiej fali ostry bajdewind wcale nie jest uciążliwy, a pomagając sobie od czasu do czasu obydwoma silnikami, po 10 godzinach docieramy do Sines, miejsca narodzin Vasco da Gamy.

Prognoza pogody jest dobra, z wiatrem o sile 4 stopni Beauforta. Po południu ma nadejść silniejszy lokalny wiatr, ale już około godz. 12.00 dopada nas termiczny szkwał. Szukamy schronienia w mieście Sesimbra, leżącym na południe od Lizbony. Rano rezygnujemy z zawijania do stolicy Portugalii, stajemy w niedalekiej marinie Cascais. Do portu wpływamy przy gwałtownie wzrastającym wietrze, który wkrótce przeradza się w sztorm.

Kiedy pogoda łagodnieje, ruszamy z zamiarem dotarcia do portu Peniche. Żegluga jest wyjątkowo ciężka, wieje z północy z siłą do 7 stopni B, a wysoka fala co chwilę nas zalewa. Oba silniki pracują na wysokich obrotach i zużywają sporo paliwa. Peniche

to raczej skromne miasto. Najatrakcyjniejszym obiektem jest cytadela, w której za czasów premiera Salazara więziony był Álvaro Cunhal, szef portugalskich komunistów. Którejś nocy wymknął się z twierdzy i zbiegł na sowiecki okręt podwodny czekający przy brzegu.

W Peniche skrupulatnie planujemy dalszą trasę. Mamy na uwadze, że w połowie drogi do Porto, czyli na 40 stopniu szerokości geograficznej północnej, kończy się strefa umiarkowanych wiatrów, a zaczyna obszar będący pod wpływem frontu polarnego przynoszącego silniejsze porywy. Zresztą w ostatnich dniach już go odczuwaliśmy. Planujemy postoje w miejscowościach Nazaré, Figueira da Foz i Aveiro. Na szlaku znów mamy zmienną pogodę: rano gęsta mgła, w południe słońce i umiarkowany wiatr z północy, a po południu silne szkwały do 6 stopni Beauforta. Do Porto docieramy dla odmiany przy południowym, niezbyt silnym wietrze. Cumujemy w marinie Atlantico. Następnego dnia żegnamy drugie co do wielkości miasto Portugalii i przez Viana Do Castelo (ostatni na trasie portugalski port) ruszamy do hiszpańskiej Baiony. W tym mieści okazały obelisk upamiętnia karawelę „La Pinta" z wyprawy Kolumba, która dobiła tu, wracając z Ameryki. Uzupełniamy zapasy paliwa (w Hiszpanii jest sporo tańsze niż w Portugalii) i obieramy kurs na miejscowość A Coruña. Po drodze dolewamy paliwa do silnika. Po paru minutach silnik zaczyna kichać, dymić i gaśnie. Okazuje się, że operator stacji zamiast benzyny nalał oleju napędowego. Przeczyszczanie i uruchomienie silnika zajmuje nam prawie cały wieczór, a koszty pomyłki wynoszą ponad 80 euro.

Żegluga jest ciężka, wieje prawie 5 stopni Beauforta prosto w nos. Większe fale wyrastają na 2,5 m. Mamy dwa refy na grocie, kawałek foka i uruchomione oba silniki. Musimy zawinąć do pobliskiego porciku Muros, który w naszej locji ma dość kiepskie notowania. Ale na miejscu niespodzianka – zaskakuje nas nowoczesna marina z piękną i bogata infrastrukturą. Obiekt otwarto zaledwie 25 dni przed naszym przybyciem, jesteśmy tu 97. jachtem z obcą banderą.

Całą noc wieje zimny północny wiatr wywołujący przygnębiające wycie want. Nad ranem wiatr słabnie i możemy ruszać na samych żaglach. W pobliżu groźnego Cape Finisterre, otoczonego skałami, oficer dyżurny udziela nam zezwolenia na przybrzeżne przejście Inshore Traffic Zone. Nocujemy w porcie Camariñas. Nazajutrz otacza nas stado delfinów. Pięknie bawią się łódką, krążą przed dziobem, za rufą, wyprzedzają raz z lewej, raz z prawej strony. Sapią, świszczą i wyskakują z wody. Ich radość zaczyna się nam udzielać. Tylko Mila zajmuje pozycję obronną na rufie i warczy odstraszająco. Wkrótce dostrzegliśmy Torre de Hércules, jedyną na świecie starożytną latarnię morską. Wskazuje ona drogę do A Coruñy. Cumujemy w Marina Coruña, kończąc w tym miejscu atlantycki etap wyprawy. Trwał 23 dni, pokonaliśmy 849 mil. Średni dzienny przebieg na tym odcinku wyniósł ponad 41 mil.

Przez Zatokę Biskajską

Biegnące na wschód hiszpańskie wybrzeże Zatoki Biskajskiej ma skalisty charakter – najeżone jest dziesiątkami wyniosłych przylądków i pojedynczych skał sterczących w morzu. Ma liczne zatoki otoczone urwistymi brzegami. W odróżnieniu od szarych i brązowych skał śródziemnomorskiego i atlantyckiego brzegu, skały biskajskie porośnięte są trawą i kosodrzewiną. Ich zieleń przypomina nasze Tatry. Ciągnące się w głębi pasmo Gór Kantabryjskich wywiera duży wpływ na warunki meteo tego obszaru. Strome brzegi powodują, że fale odbite i przybojowe są tu naturalnym i nieprzyjemnym zjawiskiem. Dla nas ważne jest to, że idziemy teraz na wschód i wiatry północne, które na otwartym Atlantyku przysparzały nam sporo kłopotów, teraz są sprzyjające.

Po opuszczeniu A Coruñy ruszamy do Viveiro. W południe dopada nas wiatr spadowy, nie tak gwałtowny jak na Morzu Śródziemnym, ale musimy zrzucić grot i żeglować na mocno zrefowanym foku oraz obu silnikach. Po 2 godzinach wiatr zanika i wszystko wraca do normy. Tylko martwa fala doskwiera jak zawsze. Po minięciu wcinającego się głęboko w morze cypla Estaca de Bares wchodzimy do zatoki Viveira, a następnie wąskim kanałem do przytulnej mariny, gdzie spędzamy pierwszą biskajską noc.

Rano wieje silny wiatr z południowego zachodu. Lecimy baksztagiem, nie odczuwając ani siły wiatru, ani wysokości fali, która co chwilę wprowadza łódkę w ślizg. Gdy grzbiet fali wyprzedza dziób, a następna fala jeszcze nie unosi rufy, następuje niezbyt przyjemne wytracanie szybkości. Kiedy rozwiewa się do 7 stopni Beauforta, szukamy osłony w zatokach. Wpływamy do zatoki Ribadeo, a następnie pod wysokim mostem do mariny o tej samej nazwie. Następny przystanek to port rybacki Cudillero, w którym jest kotwicowisko dla jachtów. Cudillero to dawna wioska rybacka, dziś kurort dla miłośników morza i gór.

Nazajutrz żeglujemy poza zasięgiem martwej fali, współczując jachtom z naprzeciwka, ciężko dziobiącym pod wiatr. Tylko w okolicy przylądka Cabo de Peñas, który dość mocno wystaje w morze, mamy trochę kłopotów z falą i wirującym wiatrem. Po południu zawijamy do Gijon. ▷

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

since 1976

UBEZPIECZENIE JACHTU

PRZY JACHT-CASCO

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

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

szczegóły na stronie internetowej

UBEZPIECZENIE SKIPPERA / CZARTERU

OC SKIPPERA

NNW

UBEZPIECZENIE KAUCJI

UBEZPIECZENIE OD NASTĘPSTW USZKODZEŃ W CZARTERZE

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU

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

szczegóły na stronie internetowej

kontakt i likwidacja szkód po polsku

YACHT-POOL POLSKA
D-85521 Ottobrunn
Schützenstr. 9
tel: 0048 22 398 6061
faks: 0048 22 398 6069
info@yacht-pool.pl

www.yacht-pool.pl

Iwona Tarczyńska na szlaku z A Coruñy do portu Viveiro. Witaj, Zatoko Biskajska.

Kontynuujemy podróż na wschód, w kierunku Bilbao. Pomagamy sobie silnikami, bo zaczyna się mozolne i mokre żeglowanie pod wiatr i duże fale. Z niepokojem patrzymy na majaczące we mgle szczyty Picos de Europa, spodziewając się stamtąd niebezpiecznych szkwałów. Pod wieczór zbliżamy się do Llanes. Z daleka widać fale rozbijające się o skały, wśród których prowadzi wąski kanał do niewielkiego portu. Otuchy dodaje nam kuter rybacki, zmierzający w tym samym kierunku. Odpalamy oba silniki i pędzimy w jego kilwaterze. Mijamy port rybacki i przez bramę pływową wchodzimy do mariny. Cumujemy do burty dużej motorówki. Mila bez trudu skacze z pokładu na pokład i na pomost. Nam nieco trudniej przechodzić przez wysoki reling wędkarskiego kutra.

Przed nami wybrzeże Costa de Cantabria. Pogoda jest zmienna, widać, jak ścierają się różne fronty. Z zatoki Santander płyniemy kanałem do mariny. Przystań, niestety, jest oddalona od miasta. Nazajutrz wychodzimy pod prąd przypływu, który w kanale portowym przybiera jeszcze na sile. Wiatr do 5 stopni Beauforta pomaga nam bardzo, ale musimy refować żagle, bo wysoka fala staje się zagrożeniem dla łódki idącej w przechyle. I tak, jak na nasze możliwości, pędzimy jak burza.

Biskaje są dla nas łaskawe. Wczesnym popołudniem wchodzimy w szeroki tor wodny prowadzący do Bilbao. Kierujemy się do mariny Getxo, płynąc specjalnym przybrzeżnym torem dla jachtów. Bilbao, stolica Kraju Basków, to wielki port i ośrodek przemysłowy. Ma też wiele wspaniałych zabytków i znakomite projekty współczesnej architektury. Pod salingiem niesiemy flagę hiszpańską, inne jachty w większości mają flagę Kraju Basków. Rozumiemy tę niestosowność, ale flagi baskijskiej nigdzie nie możemy zdobyć.

Z Bilbao, prawie przez całe wybrzeże Costa Vasca, idziemy bajdewindem. Zatrzymujemy się w marinie Zumaia na rzece Rio Urola. Jesteśmy pod wrażeniem przepięknych gór ciągnących się wzdłuż wybrzeża. Wreszcie w biurze turystycznym w Zumaia udaje nam się zdobyć flagę Kraju Basków, kilkakrotnie większą od hiszpańskiej. Może to dlatego załogi sąsiednich jachtów z zainteresowaniem przyglądają się operacji podniesienia jej pod salingiem.

Rano, przy niezbyt silnym wietrze, ruszamy w kierunku San Sebastian, przybliżając się maksymalnie do brzegu, by obejrzeć to legendarne miejsce. Kiedyś był to kurort koronowanych głów Europy, dziś centrum festiwali filmowych i teatralnych. Widok zatoczek i plaż między wyspami i zielonymi stokami gór, zapiera dech. Mijamy port i marinę, zupełnie zapchaną. Kierujemy się na francuskie wybrzeże, do Capbreton. Mamy już za sobą cały Półwysep Iberyjski. Pod wieczór, w niesamowitym upale, wchodzimy do mariny i na przywitanie z rąk bosmana otrzymujemy prezent w postaci butelki wina i kilku folderów turystycznych.

Następny port, do którego możemy dobić na wybrzeżu francuskim, to Arcachon w pobliżu Bordeaux. Mamy do niego 65 mil prowadzących przez strefę specjalną, którą można płynąć albo w pasie do 3 mil od brzegu, albo w odległości powyżej 15 mil od brzegu. Decydujemy się na wariant przybrzeżny, zdając sobie sprawę, że w razie sztormu pozostanie nam tylko sztrandowanie. Całe biskajskie wybrzeże Francji to ciąg plaż i wydm. W odróżnieniu od wybrzeża hiszpańskiego, nie ma tu skał, skalistych przylądków i klifów. Tylko wydmy i ogromne płycizny. Długa łagodna atlantycka fala, po dotarciu na płytką wodę przemienia się gwałtownie w agresywną, wysoką i krótką falę, groźną nie tylko dla jachtów mieczowych. Swoje niszczycielskie właściwości zachowuje jeszcze długo po ustaniu silnego wiatru. Często na pełnym morzu trwa już normalna żegluga, a na płyciznach wciąż obowiązuje stan sztormu.

Ponieważ wiatr wieje od lądu, nie dokuczają nam fale. Żegluga bajdewindem i półwiatrem z prędkością 4,5 węzła ma rekreacyjny charakter. Przed południem mijamy stojący na kotwicy kuter patrolowy marynarki wojennej. Zbliżamy się do brzegu, aby zachować owe 3 mile. Kuter nie reaguje na składany przez nas meldunek radiowy. Ale pół godziny później, gdy jesteśmy już na wysokości poligonu, dogania nas i trzech marynarzy podpływa motorowym pontonem do naszej burty. Oficer wchodzi na łódkę, sprawdza dokumenty, kulturalnie przepytuje, skąd i dokąd płyniemy. Udziela też wskazówek, jak przejść przez zatokę Arcachon.

Wieczorem, wraz ze wzmagającym się wiatrem, wchodzimy do zatoki. Boje kursowe są zupełnie poprzestawiane. Wokół pełno płycizn, na których pienią się fale, setki łódek i tysiące wczasowiczów. W tym labiryncie płyniemy do leżącej w głębi mariny i obserwujemy, jak woda gwałtownie ucieka spod dna łódki. Wieczorem dobijamy do celu i cumujemy przy pontonie gościnnym.

Kolejny dzień przeznaczamy na odpoczynek, klarowanie łodzi i zakupy. Temperatura: 34 stopnie Celsjusza w cieniu. Nawet po godz. 22.00 wciąż jest gorąco

reklama

Antila YACHTS
STOCZNIA
jachty żaglowe
ANTILA 22, 24, 26CC i 27
tel. biuro (+48) 48 363 30 39
tel. kom. 602 634 835

reklama

(31 stopni). Nazajutrz wyruszamy wraz z odpływem. Prześlizgujemy się wąskimi przesmykami na pełne morze. Na kanale 16. zgłaszamy przejście przez strefę specjalną. Niebo jest czarne od chmur burzowych. Silny wiatr buduje spore fale – żegluga z każdą godziną staje się trudniejsza. Zrzucamy grot. Płyniemy na mocno zrolowanym foku i silniku. Wzdłuż płaskiego piaszczystego brzegu nie ma żadnej osłony ani zatoczki, gdzie można się schronić. Postanawiamy zawinąć do portu Royan. Przed główkami dopada nas wysoka grzebieniasta fala, ma do 4 metrów wysokości. Na skutek zbyt ostrego wejścia na jej grzbiet woda wpada na pokład, wdzierając się nawet do kabiny. Gdyby nie liny zabezpieczające rufę, nasza Mila spłynęłaby do morza. To był jedyny naprawdę groźny moment podczas całej wyprawy. W Royan odpoczywamy, suszymy mokre rzeczy i usuwamy usterki.

Chcieliśmy płynąć do La Rochelle, ale za radą kapitanatu postanawiamy skierować się do mariny w St. Denis d'Oléron. Wyspa słynie z hodowli ostryg i rozległych plaż. Dalsza trasa prowadzi nas na Île de Ré, a stamtąd do bogato wyposażonej mariny w Bourgenay.

Na północny zachód od Bourgenay kończy się nizinne, wydmowe wybrzeże bretońskie, a zaczyna skalisty brzeg Półwyspu Bretońskiego z licznymi cyplami i wysepkami. Ruszamy do l'Herbaudière. Pojawia się wiele jachtów płynących w różne strony. W marinie pod wieczór robi się tłoczno. Jachty cumują burta w burtę, po trzy, a nawet cztery. Naszej burty wściekle broni Mila. Szczerzy zęby i oszczekuje zbliżające się jachty, biegając przy tym po pokładzie od dziobu do rufy.

Zmierzając do portu Piriac-sur-Mer, wpadamy w mgłę. Wszystko znika z pola widzenia, skały widać tylko na ekranie GPS. Z mgły co chwilę wyłaniają się jachty, co znaczy, że dla Francuzów taka aura nie jest przeszkodą. Dużym łukiem omijamy skalisty cypel i wchodzimy w kanał oznakowany bojami. W główkach niespodzianka: z powodu niskiej wody siadamy na mieliźnie i czekamy na otwarcie bramy pływowej.

Z romantycznego Piriac-sur-Mer żeglujemy na półwysep Quiberon, do portu Haliguen na wschodnim wybrzeżu. Tłok niesamowity, więc skoro świt ruszamy na wysepkę Groix, do portu Tudy. Pochmurno, wiatr słaby, pomagamy sobie silnikiem. Wysepka ma 3 km szerokości i 10 km długości. Kiedyś była tu wieś rybacka, dziś zaprasza ładny kurort z pięknymi widokami na morze. W drodze do Camaret-sur-Mer, gdzie kończy się etap biskajski, zatrzymujemy się jeszcze w Audierne. Tu przygotowujemy się do przejścia groźnego przylądka Raz z bardzo silnym prądem pływowym w obu kierunkach i rozległym pasmem zdradliwych skał wcinających się głęboko w morze.

Ranek w Audierne jest słoneczny, ale chłodny. Widać, że z wolna nadchodzi jesień. Przy średniej wodzie odbijamy w kierunku Pointe du Raz, z zamiarem ominięcia go szerokim łukiem. W czasie tego manewru otrzymujemy z Warszawy informację, że na przylądku kamera co 10 sekund przesyła obraz do internetu, że siedzą przy komputerze, aby nas zobaczyć. Zmieniamy kurs na pierwszą latarnię morską, jak najbliżej przylądka. Podchodzimy baksztagiem, woda pieni się przed dziobem i wartko płynie po obu burtach, ale odległość do latarni wcale się nie zmniejsza. Odpalamy pierwszy silnik i mimo dużych obrotów sytuacja nadal bez zmian. Odpalamy drugi silnik i odczytujemy szybkość: 0,5 km/h. Bezsens.

Rezygnujemy i kierujemy się w morze. W miarę słabnięcia pływu wzrasta nasza szybkość, lecz silników nie wyłączamy, bo widzimy ciągnący od zachodu mocno rozbudowany front. Przed nadejściem sztormu udaje nam się zacumować w bezpiecznym basenie jachtowym Camaret-sur-Mer. Etap biskajski naszej wyprawy liczył 878 mil. Trwał 24 dni (w tym 4 dni postoju). Średni dobowy przebieg wyniósł 43 mile.

Przez Kanał Angielski

Wracamy na łódkę po spacerze wąskimi uliczkami Camaret-sur-Mer i zasiadamy do kolacji. Zaczyna padać i nasila się wiatr. Późnym wieczorem przybija jeszcze kilka jachtów i widać, że wszystkie załogi są wyraźnie zdeprymowane pogodą. W nocy morze zaczyna groźnie huczeć, zwiastując nadchodzący sztorm. Od rana wiatr gwiżdże w olinowaniu, a wiatromierz na falochronie pokazuje 35 węzłów.

W końcu pogoda łagodnieje. Musimy wyjść z portu o godz. 6.00, by o godz. 8.00 być na przylądku. Wtedy właśnie potężny prąd pływowy ciągnie na północ i wschód wokół Półwyspu Bretońskiego. Gdy tam docieramy, jest ciemno, wiatr dmie, a prąd porywa nas i rozpędza łódkę do 10 węzłów. ▷

Za sterem Marek Tarczyński. Na kursie Cherbourg. Groźny Cap de la Hague straszy potężnym prądem.

Kurs na Przylądek św. Mateusza. Fale coraz większe.

Takiej prędkości nigdy do tej pory nie osiągnęliśmy. Pędzimy wśród piętrzących się wokół nurtu potężnych fal i obserwujemy, jak skacze idący za nami sporo większy kilowy jacht holenderski. Fale pędzone wiatrem z południowego zachodu zderzają się z głównym nurtem prądu i natychmiast wypiętrza się wał wody, wysoki na przeszło 3 metry. Przechodząc przez nurt, pieni się i gwałtownie płaszczy, zamieniając się w pas skaczących we wszystkie strony znacznie niższych fal, po których pędzimy, waląc dnem, aż huczy w uszach.

Po południu zawijamy do mariny L'Aber-Wrac'h. Smutne, puste miasteczko. Cały czas wieje silny wiatr i pędzi niskie deszczowe chmury. Rano próbujemy wyjść w morze, ale bezskutecznie – fala jest zbyt duża. Zawracamy do portu i czekamy do następnego dnia.

Nazajutrz bez większych przygód docieramy do portu Roscoff-Bloscon. Marina w budowie, ale pontony i pomosty są gotowe, tchną nowością. W nocy znowu sztorm – wanty wyją. Rano wieje do 7 stopni Beauforta, w porywach ósemka, ulewa, nawet nie próbujemy wypływać. Decydujemy się wyjść w morze dopiero, gdy wiatr niewiele przekracza 4 stopnie Beauforta. Morze wciąż rozhuśtane. Płyniemy na obu refach, aby nie przechylać łódki. Przed wieczorem dobijamy do pływowego portu Perros-Guirec.

Dalej idziemy północnym brzegiem Półwyspu Bretońskiego na wschód, a wiatr wieje z północy i zachodu. Mimo to nie możemy przyspieszyć z powodu paskudnej pogody, która przetrzymuje nas w portach. Problemem są również pływy. Powodują, że portowe bramy otwierane są niekiedy tylko w czasie wysokiej wody. Dlatego trzeba późno wypływać albo bezczynnie czekać na kotwicy.

W drodze z Perros-Guirec do Paimpol żeglugę komplikują trzy skaliste cyple wychodzące głęboko w morze. Ze względu na pływy trzeba je okrążać wielkimi łukami, nadkładając sporo drogi. Do Paimpol wchodzimy długim, wąskim i płytkim kanałem między piaszczystymi osuchami. Tu musimy podjąć decyzję o sposobie przejścia Zatoki St. Malo. Albo obierzemy drogę na przełaj, przez wyspę Jersey, omijając płycizny, albo popłyniemy wzdłuż brzegu, po okręgu, z postojem w St. Malo. Drugi wariant jest bezpieczniejszy, ale dłuższy o dzień. Decyzję odkładamy do rana. Nazajutrz pochmurne burzowe niebo odstręcza nas od wariantu żeglugi przez Jersey. Wybieramy dłuższą trasę. Po drodze coraz większe fale sprawiają, że musimy ciężko pracować sterem, by utrzymać łódkę na kursie. W St. Malo cumujemy na trzeciego w marinie Bas Sablons. Miasto osłonięte jest przez kilka betonowych fortów, wzniesionych na skałach wystających z morza. Musimy je ominąć, by wziąć kurs na Granville. Po dotarciu na miejsce czekamy 3 godziny na kotwicy przed bramą portu, aż przypływ wypełni kanał portowy. Niestety, kotwicy nie udaje się już zerwać, zaczepiła się o podwodny kabel i musimy ciąć linę.

Na trasie do Cherbourga zaliczamy jeszcze port w Dielette. Docieramy tam po całodziennym żeglowaniu w strugach deszczu. Na miejscu sprawdzamy tabelę pływów, która jednoznacznie wskazuje, że cypel Półwyspu Normandzkiego należy przekroczyć między godz. 9.30 a godz. 12.30, bo później będą poważne problemy. Z obliczeń wynika również, że z Dielette powinniśmy odbić przed godz. 8.00.

Mgła. Nic nie widać, jedynie kompas i GPS prowadzą nas bezbłędnie na cypel. Przed godz. 10.00 zrywa się wiatr z zachodu i rozgania mgłę. Stawiamy żagle. Przed godz. 11.00 dochodzimy do Cap de la Hague. Z daleka widać, że główny nurt prądu pędzi już z całą mocą. Bogatsi w doświadczenia wchodzimy w główny nurt od strony lądu, zostawiając największe kipielisko po lewej burcie. Mamy włączone oba silniki na średnich obrotach i zrefowane żagle, ale i tak trudno utrzymać łódkę w linii kursu. Znów jazda bardziej przypomina górski spływ kajakowy niż żeglowanie po morzu. Momentami GPS pokazuje sporo ponad 10 węzłów. Byłoby całkiem fajnie, gdyby w pobliżu były inne jachty. W samotności jest tu trochę nieswojo.

Nawigujemy na potężne fortyfikacje okalające łukiem wejście do portu Cherbourg. Podczas II wojny światowej miały tu bazę niemieckie okręty podwodne. Po krótkim postoju postanawiamy płynąć dalej, do mariny Saint-Vaast-la-Hougue na wschodnim brzegu Półwyspu Normandzkiego. Sprawdzamy takielunek, zamocowanie sztagu, want, poprawiamy położenie płetwy sterowej i po południu ruszamy na Pointe de Barfleur, czyli wschodni cypel półwyspu. Po wyjściu z Zatoki Cherbourskiej trafiamy na prąd pływowy, który zaczął już płynąć w przeciwną stronę. Prawie przez 10 mil zmagamy się z przeciwnym prądem, aż w końcu robimy zwrot na południe, w kierunku Saint-Vaast-la-Hougue.

Nazajutrz odbijamy tuż po otwarciu bram. Kierujemy się do Caen przy samym brzegu, wzdłuż normandzkich plaż. Towarzyszą nam deszcz i niskie chmury, pędzone przez wiatr z północnego zachodu. Fale wysokie, ale przy żegludze baksztagiem – niegroźne. Na kursie południowym żegluje się dobrze i szybko, lecz gdy ostrzymy na wschód do półwiatru, duże fale idą na lewą burtę, a silny wiatr mocno przechyla łódź na prawą. Żegluje się ciężko, więc kierujemy się do pobliskiej ma-

reklama

riny w Grandcamp. Po zbliżeniu widzimy, że brama portu jest otwarta, a kanał wypełniony wodą. Wjeżdżamy na fali wprost do kei, zrzucając żagle już za falochronami. Marina ładna, ale z silnym odorem gnijących wodorostów. Wieczorem fotografujemy pomnik lotników – przystań leży bowiem w obszarze desantu armii amerykańskiej. Na zachód od niej lądowały dywizje powietrzno-desantowe, ponosząc ogromne straty (plaże Utah). W rejonie samej mariny desantował korpus Josepha Collinsa (plaża Omaha). Po powrocie na łódkę wypijamy szampana za opłynięcie Półwyspu Normandzkiego.

Kolejne przystanki na naszym szlaku to mariny Ouistreham na przedmieściach Caen. Fécamp, gdzie rozgrywane są regaty wielokadłubowców. Dieppe, gdzie odbywa się międzynarodowy festiwal latawców. Boulogne-sur-Mer ze sławnym falochronem Carnota. Dunkierka, gdzie z przyjemnością odwiedzamy stare kąty. I wreszcie belgijska miejscowość Nieuwpoort, w której ogromna marina mieści aż 1500 jachtów. Stąd ruszamy w kanał Nieuwpoort – Brugge. Żeglugę utrudniają niskie mosty, w większości otwierane w dość dużych odstępach czasu. Niekiedy czekamy nawet 3 godziny. Pierwszego dnia z trudem pokonujemy 35 km i w zapadających ciemnościach docieramy do Brugge. Pogoda paskudna, na morzu sztorm – dobrze, że jesteśmy na śródlądziu. Płyniemy teraz na południowy wschód do Gent, nadkładając spory kawał drogi, ale przecież nie ma sensu wychodzenie na morze. Płynąc z Nieuwpoort, w dwa dni przeszliśmy niewiele ponad 60 km, pokonując 37 mostów i 3 śluzy. W Gent wchodzimy w kanał do holenderskiego Terneuzen. To szeroki szlak wodny. Barki pędzą jedna za drugą, a między nimi majestatycznie płyną wielkie statki oceaniczne.

W Terneuzen kapitan mariny odradza nam żeglugę ku morzu, a więc na północny zachód do Vlissingen. „Będziecie więcej stać niż płynąć" – mówi. Doradza żeglowanie do Amsterdamu wodami wewnętrznymi Westerschelde, Oosterschelde, Krammer i Hollands Diep, które można pokonywać pod żaglami. Tak płyniemy. Obok mostu obwodnicy Amsterdamu zawijamy do Jachthaven Bovendiep. Tu kończymy północny etap rejsu, w którym pokonaliśmy 603 mile. Płynęliśmy 19 dni (w tym 4 dni postoju). Dziennie robiliśmy średnio 40 mil. Do tego doliczyć trzeba 151 mil po wodnych śródlądowych, od Nieuwpoort w Belgii do Amsterdamu w Holandii. Kanałami płynęliśmy średnio 22 mile na dobę.

Tak kończy się wyprawa żeglarska, którą nazwaliśmy „Pierwsze polskie przejście jachtem mieczowym z Morza Śródziemnego na Morze Północne, spod Marsylii do Amsterdamu". Przepłynęliśmy 3410 mil. Spędziliśmy na wodzie 102 dni, odwiedziliśmy 96 portów. Potwierdziliśmy, że małym jachtem mieczowym, przy pewnym doświadczeniu i rozwadze, można realizować duże, atrakcyjne projekty turystyki morskiej.

Iwona i Marek Tarczyńscy

reklama

Zew północy

Polskie załogi coraz częściej żeglują na daleką północ. Co nas ciągnie do krainy lodu? Czy żeglarzom z Trójmiasta uda się w tym roku opłynąć biegun północny?

Wodowanie jachtu „Lady Dana 44". Pierwszy od dziobu: Ryszrd Wojnowski. Fot. Jan Sokołowski

W numerze kwietniowym „Wiatru" pisaliśmy o Sekstant Expedition. Członkowie wyprawy w czerwcu wyruszą na północ jachtem „Barlovento II". Popłyną wokół Nowej Ziemi i archipelagu Ziemi Franciszka Józefa (najbardziej na północ wysuniętego punktu kontynentu europejskiego). Także w czerwcu jacht „Lady Dana 44" rozpocznie rejs wokół bieguna północnego (prawdopodobnie obie ekipy pożeglują razem na Ziemię Franciszka Józefa, by tam się rozdzielić).

Do tej pory tylko dwa jachty opłynęły biegun w trakcie jednego sezonu nawigacyjnego – rosyjski i norweski. Kilka polskich załóg pokonało Przejście Północno-Zachodnie, natomiast nie było jeszcze prób sforsowania Przejścia Północno-Wschodniego. Jedynym Polakiem, który przepłynął Przejście Północno-Wschodnie, jest Henryk Wolski. Zrobił to jednak na jachcie pod obcą banderą. Wolski jest też jedynym Polakiem, który opłynął biegun północny, ale dokonał tego w kilku etapach.

Załoga jachtu „Lady Dana 44" popłynie przez wolne od lodu wody Morza Arktycznego, najpierw wzdłuż brzegów Rosji, później wzdłuż brzegów Ameryki Północnej, a na koniec przez Atlantyk. Przez cztery miesiące chcą pokonać 11 tysięcy mil morskich. O przygotowaniach do wyprawy rozmawiamy z kapitanem Ryszardem Wojnowskim.

Magazyn „Wiatr": Coraz częściej polskie załogi zapuszczają się na daleką północ. Co nas ciągnie do lodowych akwenów?

Ryszard Wojnowski: Zwiedziliśmy już Adriatyk, Morze Śródziemne, Bałtyk, teraz chcemy poznać nowe regiony. Na północy są ciekawe tereny, choć oczywiście dość odległe i niedostępne. Poza tym północ otworzyła się dla żeglarstwa.

Co się zmieniło?

Przede wszystkim klimat. Lód szybciej topnieje. Prawie każdego lata pojawiają się okna pogodowe pozwalające pokonać niedostępne do tej pory szlaki. Ważne jest także to, że zmieniły się przepisy w Rosji. W zeszłym roku, gdy płynąłem przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, jachty zgłoszone władzom rosyjskim na początku maja, żeglowały ze specjalnym zezwoleniem wydanym przez samego prezydenta Rosji. Natomiast jednostki, które zgłosiły się nieco później, już nie musia-

reklama

ły mieć pozwolenia wydanego na tak wysokim szczeblu władzy. To oznacza, że rosyjskie przepisy stały się bardziej liberalne. Przeprawę przez Przejście Północno-Wschodnie ułatwia też firma RusArc z Petersburga (www.rusarc.com). To specjalistyczna agencja zajmująca się obsługą wypraw arktycznych. Jej pracownicy znają lokalne przepisy, wiedzą, z kim rozmawiać i pośredniczą w załatwianiu formalności. Wcześniej wszystko trzeba było organizować samemu. W ubiegłym roku firma RusArc zorganizowała między innymi regaty na Kanale Białomorsko-Bałtyckim oraz wyprawę na Ziemię Franciszka Józefa. Daniil Gavrilov, generalny dyrektor RusArc, pierwszy pokonał oba przejścia północne w trakcie sezonu, za co został uhonorowany tytułem szlacheckim. Formalności z Rosjanami trzeba załatwiać około sześć miesięcy przed rejsem.

Dotychczas w jednym sezonie biegun północny opłynęły jedynie dwa jachty. Jednym dowodził właśnie Daniil Gavrilov, drugim – Norweg Thorleif Thorleifsson. Dlaczego tak trudno pokonać ten szlak?

To kwestia czasu. Cieśnina Wilkickiego leżąca na północ od półwyspu Tajmyr (to najbardziej na północ wysunięty półwysep Azji) otwiera się między 15 lipca a 15 sierpnia. A czasem może się w ogóle nie otworzyć. Kiedy już można żeglować, trzeba gnać przed siebie, by po drugiej stronie bieguna wypłynąć z północnej Kanady przed końcem września. Później wszystko zamarza. Dlatego trzeba mieć trochę szczęścia i przede wszystkim dobre warunki pogodowe.

W czerwcu rozpocznie się wasz rejs dookoła bieguna północnego. Jak się trzeba przygotować do żeglugi takim szlakiem?

Prawie tak samo jak do każdej długiej wyprawy. Przede wszystkim trzeba mieć stalowy jacht, bo Rosjanie nie wpuszczają na swoje wody łodzi z laminatów. Choć na przykład na Spitsbergen popłynąłem jachtem plastikowym i nie było żadnych problemów. No, ale w Rosji mają swoje przepisy i trzeba ich przestrzegać. Dokładnie studiuję wymagania, by wiedzieć, co jeszcze trzeba zabrać. Na liście jest między innymi zapasowa śruba do silnika. Poza tym przygotujemy prowiant na cztery miesiące. Na pokładzie będą weki, bo przecież nie wszyscy lubią żywność liofilizowaną, a kupienie czegokolwiek na dalekiej północy jest praktycznie niemożliwe. Zadbamy o mapy tradycyjne i elektroniczne, o telefon satelitarny, GPS i komputer. Bierzemy też czterometrowe tyczki bambusowe do odpychania się od lodu. Z mojego doświadczenia wynika, że człowiek najpierw się odpycha i odpycha tymi tyczkami, a potem, gdy załoga się zmęczy, zaczyna się odpychanie kadłubem.

Co to znaczy kadłubem?

Bryły lodu ważą od 500 kg do tony. Ale jeśli nie będziemy wjeżdżać w lód z prędkością 10 węzłów, lecz 1,5 węzła, nie powinno być problemów. Lód tylko oprze się o burtę i prześlizgnie się ku rufie. Nawet plastikowy kadłub wytrzymałby taką żeglugę przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności.

Jakich formalności musicie jeszcze dopełnić?

Musimy otrzymać ostateczne zezwolenie na żeglugę przez Przejście Północno-Wschodnie. W Archangielsku, skąd prawdopodobnie będziemy wyruszać, Rosjanie sprawdzą jacht i wyposażenie. W tej chwili staram się dowiedzieć, co trzeba zrobić, by wwieźć do Rosji karabin.

Po co wam karabin?

Na wszelki wypadek. Polarne niedźwiedzie są co prawda pod ścisłą ochroną i raczej rzadko atakują człowieka, ale warto mieć karabin, by móc się przed nimi obronić.

Jak często będziecie opuszczać jacht?

Od czasu do czasu, jak będziemy widzieć coś ciekawego, co warto zobaczyć z bliska. Jest tam kilka przystani, portów i zatok, gdzie żyją rybacy i myśliwi. Na pewno nie zabraknie atrakcyjnych miejsc i przygód.

Który z etapów będzie najtrudniejszy?

Prawdopodobnie Cieśnina Wilkickiego, gdzie lód topnieje najpóźniej. Henryk Wolski czekał tam miesiąc. Najlepiej by było, gdyby lód stopniał 15 lipca – to jest możliwe. Wtedy nie będzie komplikacji i popłyniemy szybko na wschód.

Gdzie jeszcze nas nie było, a będziemy mogli pożeglować, gdy lody przesuną się jeszcze bardziej na północ?

Jeśli kiedyś stopnieją wszystkie lody północy, zapewne odbędzie się wyścig jachtów pod hasłem „kto pierwszy dopłynie do bieguna". To oczywiście wizja futurystyczna, ale kto wie, co czeka przyszłe pokolenia. Nie spodziewam się jednak wielu wycieczek i rejsów czarterowych w regionach polarnych, bo zapewne większość żeglarzy nie ma ochoty wyruszać na długie i zimne wyprawy.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

Polacy dookoła bieguna

Ryszard Wojnowski (55 lat). Kapitan jachtowy. Odbył między innymi roczny rejs jachtem „Alf" do Ameryki Południowej (1978 – 1979). Jachtem „Panorama" żeglował z Ushuaia na Antarktydę (2004), a jachtem „Dana 44" popłynął na Spitsbergen (2010).

Cezary Bajer (44 lata). Jachtowy sternik morski. Żeglował po Bałtyku i Morzu Północnym, w tym jako kapitan repliki szesnastowiecznego okrętu wojennego zaporoskich Kozaków („Presviata Pokrova").

Michał Kochańczyk (63 lata). Sternik jachtowy. Przepłynął między innymi Morze Bałtyckie na tratwie „Nord-bis". Alpinista i polarnik posiadający duże górskie doświadczenie. Kierownik i uczestnik ponad trzydziestu wypraw górskich.

NC-33M
Noszona radiostacja morska VHF
wodoszczelna
IPX7 - 1 m głębokości przez 30 min.
wodoodporna
funkcja „osuszania" głośnika
pływająca
unosi się na powierzchni wody
ergonomiczna
dopasowana do dłoni obudowa,
niezawodna
3 lata gwarancji „od drzwi do drzwi"

navigation & communication
www.navcomm.eu

Port Kołobrzeg. Do Mariny Solnej kierujemy się w lewo, w kierunku rzeki Parsęta. Fot. Krystian Trela

Przyjazny Kołobrzeg

Kto nie był w Kołobrzegu przez dwa sezony, wpływając w tym roku do Mariny Solnej, trafi do innego świata.

Położenie portu Kołobrzeg, w pobliżu Świnoujścia, Darłowa i Bornholmu, czyni z niego strategiczne miejsce schronienia dla wszystkich załóg żeglujących wzdłuż polskiego wybrzeża. Modernizację portu, przeprowadzoną w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, ukończono ponad rok temu. Nowa przystań od razu przypadła do gustu żeglarzom i turystom, dzięki czemu zdobyła Grand Prix Nagrody Przyjaznego Brzegu 2012. Gospodarze Mariny Solnej są dumni z wyróżnienia, ale rozumiejąc potrzebę budowy kolejnych miejsc postojowych, nie spoczywają na laurach. Przygotowują projekt budowy basenu dla dużych jednostek w sąsiedztwie istniejącej przystani. Na południe od prowadzącej do portu ulicy Warzelniczej powstanie basen dla ponad 90 jednostek o długości do 14 metrów. Przy nowej

Nowy budynek Mariny Solnej znajduje się przy wschodniej kei basenu portowego.

Portal Sailing Poland

Informacji o polskich portach szukajcie też na portalu sailingpoland.pl, który udostępnia w internecie e-locje marin od Szczecina po Gdańsk i Zalew Wiślany. W serwisie znajdziecie interaktywne plany 80 portów i 40 miast, dane adresowe marin, adresy stron internetowych, informacje o opłatach za postój, wskazówki nawigacyjne, aktualną prognozę pogody oraz kalendarz najważniejszych wydarzeń. Roczny dostęp do wszystkich e-locji kosztuje 29 zł. Przed dokonaniem rejestracji można sprawdzić działanie serwisu, otwierając locję Mariny Gdynia, która jest dostępna bez logowania.

SAILING POLAND
www.sailingpoland.pl

LEGENDA	
	bosmanat
	slip
	port
	lewa główka portu
	prawa główka portu
	bar, tawerna
	restauracja
	prysznice
	toalety

KOŁOBRZEG

wskazówki nawigacyjne
54°11,4′N 15°33,0′E
(światło na głowicy falochronu zachodniego)

- Do portu prowadzi tor podejściowy od pławy świetlnej KOł 54°13,4'N 15°30,5'E (LFl10s.). Namiar: 145°.
- Od pławy kierować się na elewator, aż do chwili pokrycia się wschodniej głowicy falochronu z Pomnikiem Zaślubin Polski z Morzem. Następnie sterujemy na środek wejścia pomiędzy głowicami falochronów: E 54°11,4'N 15°33,0'E (OcR4s 8m), W 54°11,3'N 15°32,9'E (OcG4s 8m).
- Po wpłynięciu w kanał portowy podążamy około pół mili morskiej na południe. Po minięciu elewatora zbożowego kierujemy się w lewo ku wejściu do mariny.
- W wejściu oraz w kanale portowym występują silne prądy, przy długotrwałych silnych wiatrach do 3 węzłów. Regulacja ruchem w porcie oraz informacja o sytuacji na podejściu: całodobowo na kanale 12 VHF.
- W marinie działa radiostacja VHF pracująca na kanale 67. Znak wywoławczy: Marina Kołobrzeg. Na kanale roboczym podawana jest prognoza pogody o godzinach 7.00, 10.35 i 12.15.

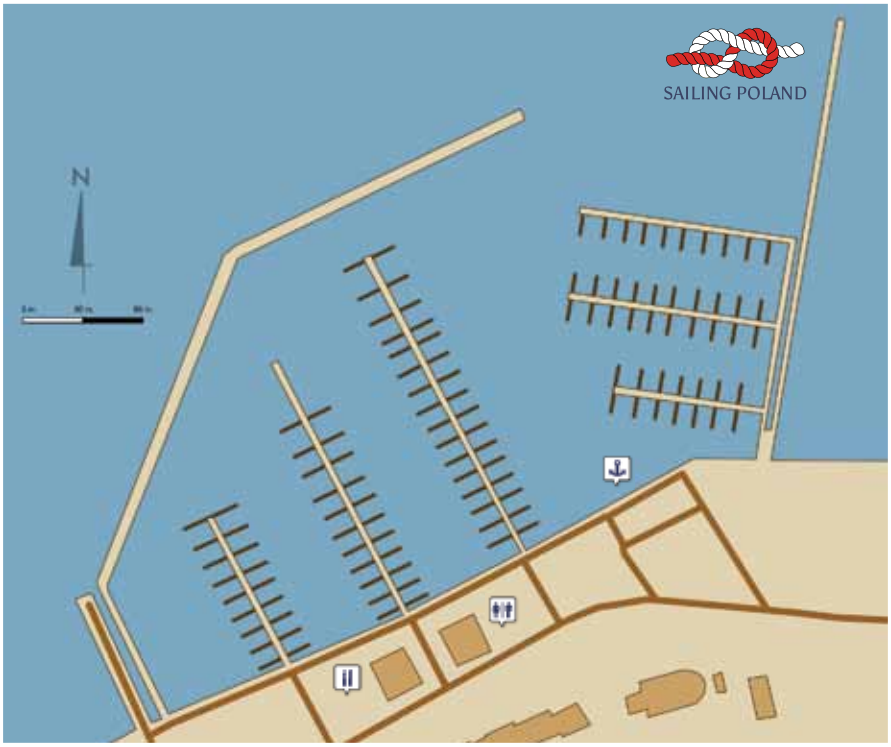
marinie stanie budynek z sanitariatami. Zaplanowano także stanowisko wodowania z bramownicą typu travelift.

Co zastaniemy w Kołobrzegu w tym sezonie? Marina znajduje się na Wyspie Solnej, w rozwidleniu Parsęty i Kanału Drzewnego. Na jej wschodnim brzegu powstał nowy budynek z dachem imitującym morską falę. Mieści łazienki z prysznicami, pralnie, suszarnie i sale wykładowe, kawiarnię, sklep żeglarski i spożywczy. Wzniesiono także hangar remontowy, w którym można zimować jachty. Ponadto zmodernizowano basen jachtowy: odnowiono nabrzeża i ustawiono 27 pomostów pływających. Przystań ma 67 miejsc cumowniczych przy pomostach i głównej kei oraz około 30 miejsc w basenie dla mniejszych łódek. Dostępnych jest 31 punktów poboru wody oraz energii elektrycznej. Głębokość w basenie jachtowym wynosi od 2,5 m do 3,5 m (w zależności od stanu wody). Obok budynku klubowego są 74 miejsca parkingowe. Zbudowano alejki i chodniki oraz uporządkowano teren wokół tawerny „Reduta Morast", gdzie utworzono plac zabaw. Od maja do września na przystani działa Wi-Fi, a teren jest monitorowany i całodobowo chroniony. Więcej informacji o kołobrzeskiej marinie znajdziecie na stronie www.zpm.portkolobrzeg.pl.

Maciej Biechowski

Nad rozlewiskiem

Nowa marina w Kamieniu Pomorskim to jedna z największych przystani żeglarskich polskiego wybrzeża. Leży nad rozlewiskiem Dziwny łączącej Bałtyk z Zalewem Szczecińskim.



Obszerny basen mariny został utworzony przez falochron o długości 500 merów.

Do niedawna pozycję Kamienia Pomorskiego na mapie portów polskiego wybrzeża potwierdzała jedynie obecność na ostatniej stronie locji Bałtyku. Niełatwe podejście do portu i niewielkie głębokości nie zachęcały żeglujących, by zawinąć na Zalew Kamieński. Dzięki budowie nowoczesnej mariny między stałym lądem a Wyspą Chrząszczewską Kamień Pomorski stał się bardzo atrakcyjnym celem żeglarskich rejsów. Leżąc na szlaku Berlin – Szczecin – Bałtyk, jest także ważnym miejscem postoju dla turystów z Niemiec i Skandynawii.

Pobliski akwen od lat doceniają żeglarze regatowi, którzy zjeżdżają do Kamienia z różnych zakątków Europy (a niekiedy także z innych kontynentów) na regaty klas Optimist, Laser, Omega i 505. W przyszłym roku zalew będzie areną mistrzostw Europy popularnej klasy Snipe (Słonka). Organizacją tej imprezy, przy wsparciu kamieńskiej gminy, zajmują się wspólnie Jacht Klub Kamień Pomorski, Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o. oraz Polski Związek Klasy Słonka. Przed regatami seniorów rozegrane zostaną mistrzostwa Europy w kategorii juniorów (do lat 22). Obie

Marinę w Kamieniu Pomorskim zbudowano między molo a kładką przerzuconą przez zatokę Karpinka (z lewej). Fot. Krystian Trela

imprezy przyciągną do miasta około 260 żeglarzy oraz osoby towarzyszące – łącznie ponad pół tysiąca uczestników.

Przystań zbudowano z rozmachem. Malowniczo usytuowana, przy samym centrum miasta u stóp kamieńskiej starówki, zapewnia komfortowy postój. Żeglarzy wpływających tu po raz pierwszy zaskakuje obszerny basen utworzony przez falochron o długości 500 merów. Wewnątrz mamy aż 240 miejsc postojowych. Marina jest nie tylko przestronna i wygodna, ale także zaprojektowana ze smakiem. Pływające pomosty są elegancko podświetlone i wyposażone w stanowiska poboru prądu oraz wody, a także odbioru nieczystości. Nowoczesne budynki mieszczą sanitariaty, pralnię z suszarnią, kuchnię, salę konferencyjną oraz kawiarnię z tarasem, z którego roztacza się piękny widok na zalew.

Kamieńska marina jest miejscem spotkań mieszkańców i plenerowych imprez żeglarskich. Urządzono wypożyczalnię sprzętu rekreacyjnego, wygodne miejsce na ognisko, zewnętrzną siłownię, zainstalowano też ekran umożliwiający plenerowe pokazy filmowe. Stary port jachtowy przy ul. Wilków Morskich pełni teraz funkcję nowoczesnego zaplecza technicznego, z hangarem, warsztatem, slipem i dodatkowymi miejscami postojowymi. Marina w Kamieniu Pomorskim może być portem macierzystym jachtów armatorskich i czarterowych, gdyż łodzie mogą tu zimować w hangarach lub na placu (teren mariny jest monitorowany).

Jeśli chcielibyśmy się przeprawić z Kamienia Pomorskiego na Bałtyk, trzeba pamiętać, że w Dziwnowie czeka nas spotkanie z mostem posiadającym otwierane przęsło. Latem, o każdej parzystej godzinie, przęsło podnosi się pod kątem 75 stopni. Szerokość przejścia to 14 m. Przepływając, trzeba pamiętać o tym, że jachty z wysokimi masztami powinny trzymać się bliżej wschodniego filara, czyli bliżej nurtu rzeki, a także o obowiązku zgłoszenia chęci przejścia u operatora mostu (kanał 10 UKF) lub w kapitanacie portu (kanał 12 UKF). Jeśli nie ma łódek oczekujących na przepłynięcie, most jest zamknięty. Do mariny w Kamieniu Pomorskim zawijać mogą jachty o zanurzeniu do 1,7 metra. Wierzymy, że administracja morska będzie stale dbać o oznakowanie i pogłębianie szlaku z Dziwnowa do Kamienia Pomorskiego, co jest zadaniem kluczowym dla dalszego rozwoju turystycznego tego uroczego zakątka polskiego wybrzeża.

Maciej Biechowski

Na żeglarzy czeka aż 240 miejsc postojowych. Fot. Rafał Wołosiak

KAMIEŃ POMORSKI

wskazówki nawigacyjne

- Od pławy K-2 53°59,1'N 14°4510'E kierujemy się na południowy wschód. Utrzymujemy kurs na wieżę kościoła. Wejście do mariny znajduje się od wschodniej strony, czyli od kładki pieszej przerzuconej przez zatokę Karpinka.
- Około kilometra na południe od mariny znajduje się przystań techniczna, a jeszcze dalej na południe, w trzcinach, wejście do niewielkiego basenu wędkarskiego klubu „Okoń".
- Dopuszczalne zanurzenie statków na torze wodnym w cieśninie Dziwna (dla średnich stanów wody): dla odcinka toru od południowej granicy portu Dziwnów do pławy K-1 - 1,5 m, dla odcinka toru od pławy K-1 do pławy K-3 - 1,7 m, dla toru od pławy K-3 do obrotowego mostu drogowego w Wolinie – 1,2 m. Zapas wody pod stępką na torach wynosi 0,7 metra. Jeżeli poziom wody jest większy, odpowiednio zwiększa się dopuszczalne zanurzenie.

Marina Kamień Pomorski – raj dla miłośników sportów wodnych

Ideą tego obiektu jest wypromowanie Kamienia Pomorskiego w oparciu o istniejące walory naturalne oraz bazę żeglarską jako miejsca doskonałego do spędzenia w sposób aktywny wolnego czasu.

Do tej pory miasto znane było głównie ze swojego dziedzictwa historycznego, dziś z chwilą wybudowania nowej mariny otworzyła się przed nim szansa zaistnienia na mapie turystycznej również jako centrum turystyki aktywnej z naciskiem na sporty wodne.

Marina Kamień Pomorski ze swym przepięknym nabrzeżem, sąsiadującym molo, terenem parkowym, placem apelowym, licznymi ławeczkami i wodnymi atrakcjami, stała się miejscem spacerów, aktywnego wypoczynku nie tylko żeglarzy, ale w dużej mierze turystów, kuracjuszy i mieszkańców.

MARINA Kamień Pomorski Sp. z o.o., Aleja Mistrzów Żeglarstwa 2 www.marinakamienpomorski.pl
tel. kom. 661 213 391 e-mail: kontakt@marinakamienpomorski.pl

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Bracia Ludwińscy, Szczecin, Wiosenna 99, tel. (91) 46 44 855
Ośrodek Drawtur, Czaplinek, Pięciu Pomostów 1, tel. (94) 375 54 54
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
COŻ, Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 312 82 94
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charzykowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, tel. (59) 858 31 36

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Port Sztynort, Tiga Yacht
Przystań Skłodowo, Harsz-Skłodowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 608 772 662
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19

Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

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

MAZOWIECKIE
30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. 500 022 277
Akademia Kusznierewicza, Warszawa, Merliniego 9, tel. (22) 844 77 99
Przystań Zostań Żeglarzem, Centrum Promenada, Spacerowa 35, Białobrzegi, tel. 669 900 600
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Slam, Centrum Blue City, Warszawa, tel. (22) 311 71 61
Urząd Dzielnicy Białołęka, Warszawa, Modlińska 197, tel. (22) 676 66 03
Białołęcki Ośrodek Sportu, Warszawa, Światowida 56, tel. (22) 676 50 72
Multicentrum Biblioteki Publicznej Białołęka, Warszawa, Porajów 14, tel. (22) 614 60 70
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Kevisport, Warszawa, Białowieska 7/9, tel. (22) 875 04 34
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Tawerna Przechyły, Warszawa, Cieszyńska 6, tel. 502 073 200
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Lindleya 16, tel. (22) 243 29 10
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Ośrodek WAT, Zegrze, Groszkowskiego 2, tel. (22) 688 32 65
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO–POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 12, tel. 501 505 412

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

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

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

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

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

DOLNOŚLĄSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki KŻ, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Jeleniogórski OŻŻ, Jelenia Góra, Wojska Polskiego 18

ŚLĄSKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OŻŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

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

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

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

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Piotr Stelmarczyk, Zbigniew Malicki, Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawieja, Krzysztof Olejnik. Fotografie: Marek Wilczek, Robert Hajduk, Wojciech Artyniew, Marek Karbowski, Paula Kopyłowicz.
PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

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

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

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

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

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

Korsarze coraz silniejsi

Polska flota klasy Korsarz przygotowuje się do drugiego sezonu na krajowych akwenach. Pierwsze regaty odbędą się w czerwcu na Jeziorze Charzykowskim.

Flota klasy Korsarz liczy obecnie 24 załogi, czyli o 11 więcej niż na początku ubiegłego roku. W tym roku zaplanowano kilka imprez. Najważniejsze regaty odbędą się na Jeziorze Charzykowskim (od 1 do 2 czerwca), w Zatoce Gdańskiej (Nord Cup, od 6 do 7 lipca) i na Zalewie Zegrzyńskim (II Międzynarodowe Mistrzostwa Polski, od 27 do 28 lipca). Warto podkreślić, że regaty w Charzykowych i Nieporęcie wpisane zostały do niemieckiego kalendarza imprez i są zaliczane do Pucharu Niemiec, co zapewne zachęci załogi zza Odry do odwiedzenia Polski i udziału w tych imprezach.

Na początku września, w urokliwym austriackim miasteczku Sankt Gilgen, odbędą się rozgrywane co dwa lata regaty EuroCup. To najważniejsza impreza dla całej międzynarodowej floty, uczestniczy w niej około 75 załóg z kilku krajów. Jeszcze nigdy w tych regatach nie rywalizowały polskie załogi. Na tegoroczny EuroCup wyruszą przynajmniej trzy polskie ekipy, trzy kolejne rozważają swój start. W minionym sezonie cztery polskie jachty pojechały na mistrzostwa Berlina, co spotkało się z dużym zaskoczeniem i zadowoleniem organizatorów tamtejszych regat oraz lokalnych żeglarzy. W porcie natychmiast wywieszono polską banderę. Najważniejszymi krajowymi regatami ubiegłego roku były lipcowe Międzynarodowe Mistrzostwa Polski. Na Jeziorze Charzykowskim rywalizowało 14 łódek, w tym trzy z Niemiec. Organizatorem imprezy był Chojnicki Klub Żeglarski, a głównym sponsorem żaglownia Narwal (www.narwal.pl).

Klasa Korsarz to jeden z najpopularniejszych w Europie otwarto pokładowych oldtimerów. Najwięcej tych łodzi żegluje w Niemczech, Austrii i Szwajcarii. Dwa lata temu jacht zaczął zyskiwać popularność także w Polsce. Korsarz jest konstrukcją dla regatowców i amatorów chcących spędzać czas z rodziną na ciekawej sportowej jednostce.

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

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

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

Wszystkich zainteresowanych klasą Korsarz zapraszamy na regaty oraz do odwiedzenia strony internetowej www.korsar.pl oraz profilu na Facebooku: www.facebook.com/KlasaKorsarz.

Załoga Bogdan Knitter i Paweł Matysiak na Jeziorze Charzykowskim. Fot. Zbigniew Kruczyński

„Husaria” na podium

Załoga polskiego jachtu „Husaria” dowodzona przez Krzysztofa Kamińskiego zajęła trzecie miejsce w International Rolex Regatta. To impreza rozgrywana co roku u wybrzeży Wysp Dziewiczych.

Jacht „Husaria” to dawny „Capricorno”, jednostka zbudowana dla Włochów na Admiral’s Cup w 1995 roku.

International Rolex Regatta są najstarszą imprezą regatową sponsorowaną przez znaną szwajcarską firmę (Rolex wspiera kilkadziesiąt regat na wszystkich kontynentach). Portem zawodów była miejscowość St. Thomas. Na starcie stanęły 72 jachty z siedmiu krajów. Polska ekipa rywalizowała w klasie IRC, w której ścigało się pięć jednostek. Pogoda dopisała, karaibska bryza nie była dla żeglarzy trudnym wyzwaniem. Kibice podziwiali najnowsze maszyny regatowe, dla których rywalizacja u brzegów Wysp Dziewiczych była przetarciem przed sezonem europejskim, oraz łodzie mniej znane i jachty typowo turystyczne – z załogami dopiero aspirującymi do regatowych sukcesów.

Ozdobą imprezy był jacht „Ceramco New Zealand”, na którym Peter Blake ścigał się w Whitbread Round the World Race (1981-1982). W hołdzie dla wielkiego żeglarza z Nowej Zelandii, 12 lat temu śmiertelnie postrzelonego przez piratów na Amazonce, załoga podczas jednego z biegów wystąpiła w czerwonych skarpetkach. Nawiązano w ten sposób do słynnej akcji wspierającej Blake’a, który w 1995 roku walczył o Puchar Ameryki. Wówczas na znak solidarności z żeglarzami cała Nowa Zelandia nosiła czerwone skarpety. W karaibskich regatach wiekowy jacht „Ceramco New Zealand”, znacznie cięższy od pozostałych łodzi, w słabych podmuchach był na straconej pozycji. Załoga jednak nie poddawała się aż do ostatniego wyścigu.

W klasie IRC, w której startowali Polacy, dominował jacht „Lupa of London”. Wygrał wszystkie sześć wyścigów. Ten 78-stopowy kolos ścigał się jednak z kilkoma jednostkami krótszymi o połowę. Anglicy rządzili, a o dalsze miejsca toczyła się zacięta walka. Polacy zakończyli zmagania na trzeciej pozycji. Najliczniej obsadzoną konkurencją była klasa monotypowa IC 24, w której startowało 16 jachtów. Tu jednak ścigali się mniej znani zawodnicy.

Jacht „Husaria” to dawny „Capricorno”, jednostka zbudowana dla Włochów na regaty Admiral’s Cup w 1995 roku. Włoski team zwyciężył wówczas na tej łodzi, pokonując wielu silnych rywali. Maszyna zaprojektowana przez Bruce’a Farra, o długości 47 stóp, wciąż prezentuje się znakomicie, co jest zasługą armatora Krzysztofa Kamińskiego, chicagowskiego biznesmena i miłośnika żeglarstwa.

Marek Słodownik

FOT. STYC / INGRID ABERY

Guo Chuan jest kandydatem na skippera narodowej załogi chińskiej na regaty Volvo Ocean Race.

Ostatnie metry pokonał wpław

Skipper Guo Chuan zakończył wokółziemski rejs bez zawijania do portów. Jest pierwszym Chińczykiem, który samotnie opłynął świat. Podróż jachtem „Qingdao" zajęła mu 137 dni i 20 godzin.

Każda samotna żegluga oceaniczna po najtrudniejszych akwenach jest niezwykłym wydarzeniem, a rejs szybkim oraz stosunkowo niewielkim i lekkim jachtem klasy Open 40 to dodatkowe wyzwanie. Rejs Guo Chuana był więc wyjątkowo trudny. Narzekał na warunki na morzu i monotonne menu, które niemal w całości składało się z liofilizowanej żywności. Wrócił jednak w doskonałej formie fizycznej i psychicznej. Zapowiada, że nie była to jego ostatnia oceaniczna wyprawa.

Trasa licząca 21 600 mil wiodła z chińskiego Qingdao, przez Pacyfik, przylądek Horn, Ocean Atlantycki, przylądek Dobrej Nadziei i Ocean Indyjski. Największe trudności sprawiło żeglarzowi przepłynięcie wokół Hornu i pokonanie Indonezji. – Na przylądku Horn było strasznie – powiedział po zakończeniu rejsu. – Płynąłem, nic nie widząc. Myślałem, że do domu już nie wrócę. Bałem się i chciałem nawet zawrócić, ale na szczęście było już na to za późno. Guo rozważał kilka wariantów przejścia z Oceanu Indyjskiego na Morze Południowochińskie, ostatecznie wybrał trasę przez wąską i zatłoczoną Cieśninę Sundajską pomiędzy indonezyjskimi wyspami Jawa i Sumatra. Na wodach tej cieśniny leży słynny wulkan Krakatau.

Kiedy Guo dopływał do kei w Qingdao, ze wzruszenia wyskoczył z jachtu jeszcze przed pomostem i ostatnie metry pokonał wpław. – Spieszyłem się do żony i dwóch synów. Ten rejs nie był łatwym doświadczeniem także dla nich – powiedział na mecie. Zakończenie wyprawy celebrowali liczni oficjele i kibice żeglarstwa, dla których skromny Guo stał się bohaterem.

Chiński sternik nie jest nowicjuszem w oceanicznym żeglarstwie sportowym. Jest pierwszym Chińczykiem, który brał udział w regatach Clipper Round the World Race, etapowym wyścigu amatorskich załóg organizowanym przez sir Robina Knox-Johnstona. W latach 2008 i 2009 ścigał się na jachcie „Green Dragon" w regatach Volvo Ocean Race. Zaliczył też start w regatach Mini Transat (edycja z 2011 roku). Guo Chuan jest kandydatem na skippera narodowej załogi chińskiej na kolejne regaty Volvo Ocean Race.

Marek Słodownik

Guo Chuan opłynął świat jachtem klasy Open 40.

FOT. GUO CHUAN / WWW.GUOCHUANSAILING.COM

Co dalej z klasą Laser?

Bruce Kirby, konstruktor olimpijskiej klasy Laser, najpopularniejszej łodzi regatowej świata, pozwał do sądu producentów sprzętu i stowarzyszenie klasy. Co z tego wyniknie?

Klasa Laser. Widowiskowa, trudna technicznie i wplątana w biznesowe negocjacje. Fot. Jesus Renedo / Sofía Mapfre

Konflikt między Brucem Kirbym a producentami i organizacjami żeglarskimi sięga korzeniami kilka lat wstecz. Ze szczegółami przedstawia go portal sail-world.com. W 2008 roku projektant sprzedał swoją firmę Bruce Kirby Incorporated nowozelandzkiemu przedsiębiorstwu Global Sailing, którego właściciele produkowali lasery dla Azji południowo-wschodniej (Performance Sailcraft Australasia – PSA). Przekazał w ten sposób swoje prawa ludziom od lat zajmującym się produkcją laserów, co dawało nadzieję na dalszy rozwój klasy. Ta decyzja miała oznaczać spokojną emeryturę dla 79-letniego wówczas konstruktora. Ale już w 2010 roku wybuchł konflikt na tle praw własności do konstrukcji i związanych z nimi opłat licencyjnych. Producent laserów w Europie (Laser Performance Europe) przestał płacić tantiemy na rzecz Global Sailing. Kiedy Nowozelandczycy zaczęli poszukiwać innego budowniczego łodzi w Europie, stowarzyszenie klasy (International Laser Class Assotiation – ILCA) ogłosiło, że prawa patentowe do lasera wygasły i zaproponowało zmianę definicji łodzi klasowej. Od tej pory miałaby być budowana przez stocznie zatwierdzone przez ILCA i Międzynarodową Federację Żeglarską, z wyłączeniem praw Bruce'a Kirby. ISAF była jednak przeciwna temu rozwiązaniu.

Widząc, że Global Sailing i Laser Performance Europe nie mogą dojść do zgody, Bruce Kirby podpisał we wrześniu 2011 roku porozumienie z Nowozelandczykami, na mocy którego ponownie przejął prawa do swojej konstrukcji. Nie rozwiązało to jednak konfliktu. Płatności zaprzestał również producent w Stanach Zjednoczonych. Kilkakrotnie podejmowano próby porozumienia – ostatnie pod koniec 2012 roku na forum ILCA. Jednak każda ze stron obstawała przy swoim. Producenci nie płacili, więc Kirby w końcu zerwał z nimi umowy i oddał sprawę do sądu. Na początku marca złożył w sądzie okręgowym stanu Connecticut dokumenty w sprawie oskarżenia o podrabianie łodzi, nieuczciwą konkurencję, sprzeniewierzenie praw publicznych Bruce'a Kirby i niedotrzymanie umów. Wśród pozwanych znalazły się firmy produkujące lasery w Europie oraz Stanach Zjednoczonych, a sprzedające je w Europie, Afryce, na Bliskim Wschodzie i w obu Amerykach oraz ich właściciel, biznesmen irańskiego pochodzenia Farzad Rastegar. Oskarżenie obejmuje ISAF oraz stowarzyszenie klasy ILCA, które pomimo zerwania umów z producentami nadal wydawało tabliczki znamionowe potwierdzające klasowość łodzi. Kirby domaga się przede wszystkim zaprzestania produkcji laserów i znakowania ich plakietkami z jego nazwiskiem, a ponadto zapłaty zaległych od stycznia 2011 roku opłat licencyjnych wraz z odsetkami. Dokumenty procesowe są dostępne w internecie. Konstruktor poinformował na swojej stronie www.kirbytorch.com, że jego stanowisko poparła pod koniec marca ISAF, żądając od stowarzyszenia klasy natychmiastowego zaprzestania wydawania producentom tabliczek znamionowych. To w praktyce oznaczało zakończenie produkcji klasowych laserów.

Projektant chce teraz rozwijać klasę pod inną nazwą. W tym celu zarejestrował nową markę: Kirby Torch. Podpisał już umowy z budowniczymi (lista znajduje się na stronie www.kirbytorch.com). Ogłosił także, że dotychczasowi producenci łodzi klasy Laser „są w trakcie przekształcania" i za kilka miesięcy będą produkować jachty pod nową nazwą.

Wstępnie odpowiadając na zarzuty, ISAF i ILCA oświadczają na swoich stronach, że wydawali tabliczki klasowe po zerwaniu kontraktów dla dobra żeglarzy, którym mogło zabraknąć sprzętu. Zdaniem producenta Laser Performance (ogłoszonym na Facebooku i sailingforums.com), pozew Kirby'ego zawiera fałszywe oskarżenia i roszczenia. Firma stanowczo im zaprzecza i uważa je za nieprzemyślane oraz niezasłużone. Dołoży wszelkich starań, by je zakwestionować.

Sprawa jest jednak skomplikowana i dotyczy wielostronnych powiązań biznesowych zachodzących przez 30 lat. Prawa autorskie do instrukcji budowy łódki posiada Bruce Kirby, natomiast prawo własności do nazwy Laser jako zarejestrowanego znaku towarowego należy do poszczególnych budowniczych na świecie. Należy też zauważyć, że umowy między Kirbym a firmami stoczniowymi mówią o budowaniu „łodzi Kirby" (Kirby Sailboat), która przez te firmy nazywana jest laserem. W wypowiedziach opublikowanych na sail-world.com Bruce Kirby zaznacza, że najistotniejsze są właśnie umowy regulujące opłaty licencyjne. Były one wielokrotnie przedłużane, a uprawnienia przechodziły z jednej firmy do innej. Nie wiadomo zatem, jaką decyzję podejmie sąd, ani kiedy to nastąpi.

Jaka jest przyszłość lasera? Bruce Kirby gotowy jest uznać wszystkie lasery autoryzowane tabliczkami klasowymi ISAF za należące do nowej klasy Torch. Dzięki temu dotychczas wyprodukowane łodzie będą mogły startować w regatach klasy Torch. Zdaniem Kirby'ego jedyną możliwością pozasądowej ugody z organizacjami żeglarskimi i producentami jest akceptacja nowej klasy.

W ostatnich dniach doszło do porozumienia ISAF i ILCA, co obie organizacje ogłosiły 23 kwietnia.

ISAF uznała, że wprowadzenie nazwy Torch powoduje zerwanie dotychczasowych porozumień. Federacja zatwierdziła proponowaną przez stowarzyszenie klasy w 2011 roku zmianę definicji klasy Laser. Zmiana została natychmiast wprowadzona w życie. ILCA zapowiedziała wznowienie wydawania tabliczek znamionowych przygotowanych według nowego wzoru. Odtąd łodzie budowane przez Laser Performance zostaną oznaczone jako klasowe Lasery, mimo braku porozumienia z konstruktorem. ISAF uznaje stowarzyszenie ILCA za jedyną organizację reprezentującą klasę Laser i zamierza wspólnie z nią przeprowadzić wszystkie zaplanowane regaty, łącznie z igrzyskami Rio de Janeiro 2016. Obie organizacje zgodnie odrzuciły zarzuty zawarte w pozwie Kirby'ego i ponownie wyraziły gotowość do ugody z konstruktorem.

Nadal jednak nie wiadomo, czy Laser Performance ma prawo budować łodzie według projektu Bruce'a Kirby bez jego zgody i bez opłat licencyjnych. W odpowiedzi na decyzje organizacji żeglarskich konstruktor uznał, że pozwolenie na budowę łodzi bez jego autoryzacji i bez opłat licencyjnych jest równoznaczne z kradzieżą projektu.

Marcin Pituła

Początek drogi do Rio

Kto będzie liderem polskiej kadry klas Laser i Laser Radial? Bartek Szotyński, trener i koordynator przygotowań olimpijskich w tych konkurencjach, opowiada o organizacji teamu i wyzwaniach.

Magazyn „Wiatr": Jaka jest sytuacja w klasie Laser w roku poolimpijskim?

Bartłomiej Szotyński: Po igrzyskach Karol Porożyński, Maciej Grabowski i Marcin Rudawski postanowili odpocząć od intensywnych treningów. Być może wrócą na lasera, gdy będziemy bliżej Rio de Janeiro 2016. Maciej wciąż czeka na ostateczne decyzje dotyczące ewentualnego powrotu klasy Star do programu igrzysk – wiemy, że nadal jest to możliwe. Gdyby zdarzył się cud, Maciej z pewnością będzie chciał powalczyć na starze. Trzon kadry tworzą Patryk Piasecki, który sukcesy odnosi także w kolarstwie górskim, Kacper Ziemiński spędzający sporo czasu na treningach z chorwackim zespołem (szefem i trenerem jest tam Jozo Jakelić) oraz Jonasz Stelmaszyk, który czeka na narodziny dziecka i zapewne zafunduje sobie krótki urlop tacierzyński. Najmłodszym zawodnikiem jest Aleksander Arian, który rok temu, pierwszy w historii polskiego żeglarstwa, zdobył w klasie Laser medal młodzieżowych mistrzostw świata U-21. W kadrze dziewcząt mamy cztery zawodniczki: Annę Weinzieher, uczestniczkę igrzysk w Londynie, Paulinę Czubachowską, Agatę Barwińską i Annę Brzozowską.

Jak zorganizowano pracę z tymi zawodnikami?

Zajmuję się organizacją i koordynacją przygotowań, a także wyjazdami na zgrupowania i regaty. Wspierają mnie trenerzy klubowi: Wojciech Janusz, Henryk Płoski i Robert Siluk. Oczywiście korzystamy z pomocy Polskiego Związku Żeglarskiego, klubów, Polskiego Stowarzyszenia Klasy Laser i Kredyt Banku. W tym roku seniorzy i juniorzy mają 190 dni treningowych. Główne imprezy sezonu to mistrzostwa Europy w Irlandii (przełom sierpnia i września) oraz jesienne mistrzostwa świata pań w Chinach i mistrzostwa świata mężczyzn w Omanie.

Wprowadzisz do kadry nowości czy będziecie zmierzać utartą ścieżką?

Chcemy się skupić na systematycznej pracy. Zależy mi na tym, by zasady funkcjonowania teamu były przejrzyste, co pozwoli odbudować kadrę i zacieśnić współpracę zawodników. Chcemy też korzystać z doświadczeń innych zespołów. Trenowaliśmy już z Anglikami, pływał z nami mistrz Włoch, Kacper kontynuuje cenną współpracę z kadrą Chorwacji, ale pracuje także z nami, co może być korzystne zarówno dla niego, jak i dla pozostałych naszych sterników.

Kto dziś rządzi w klasie Laser na świecie?

Regaty Pucharu Świata na Majorce pokazały, że w doskonałej formie są Australijczycy i Nowozelandczycy. Przyjechali po zimie świetnie opływani. W pierwszej dziesiątce mężczyzn sklasyfikowano aż pięciu zawodników z antypodów. Zajęli oni również pierwsze trzy miejsca.

Czy w tej konkurencji obserwujesz jakieś zmiany, na przykład nowości w technice prowadzenia łodzi?

Nie ma rewolucji. Trym oraz technika pozostają bez zmian. Dużo uwagi poświęca się przygotowaniu motorycznemu, a wraz z nim monitoringowi procesów szkoleniowych. Trochę problemów sprawia zawodnikom sprzęt, który niestety nie jest najlepszej jakości. Maszty niekiedy trwale odkształcają się już po pierwszym dniu regat. Żagle się wyciągają. Dlatego ważną umiejętnością jest szukanie na rynku dobrego sprzętu. To wszystko wiąże się ze sporymi kosztami, ale laser i tak nadal jest najtańszą olimpijska klasą regatową.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

FOT. MARTINEZ STUDIO / SOFÍA MAPFRE

Pierwszy hals

Uczestnicy, ich rodzice oraz trenerzy wspólnie rozpoczęli w kwietniu przygodę z nowym programem edukacji żeglarskiej Energa Sailing. W maju 400 dzieci po raz pierwszy w życiu zwoduje łódki i chwyci ster.

W Gdyni w prace z pięcioma grupami dzieci zaangażowały się aż cztery kluby. Fot. Sławomir Wierzchowski

Energa Sailing to projekt Polskiego Związku Żeglarskiego i Grupy Energa. Promuje żeglarstwo i zaraża pasją do tego sportu dzieci z najmłodszych klas szkoły podstawowej. Honorowy patronat nad przedsięwzięciem objęła minister sportu i turystyki Joanna Mucha, a ambasadorem Energa Sailing został Zbigniew Gutkowski, pierwszy Polak, który stanął na starcie okołoziemskich regat samotników Vendée Globe. Partnerem jest również Polskie Stowarzyszenie Klasy Optimist. Za nami pierwsze tygodnie projektu i pierwsze treningi w Olsztynie, Gdyni, Warszawie oraz Krakowie. Na szczęście długa zima nie pozbawiła entuzjazmu ani dzieci, ani ich opiekunów.

– W Olsztynie, podobnie jak w pozostałych miastach, do programu zgłosiły się głównie dzieci, które wcześniej nie miały żadnego kontaktu z żeglarstwem – mówi Rafał Szukiel, znany finnista, uczestnik igrzysk w Pekinie, koordynator Energa Sailing w województwie warmińsko-mazurskim. – Na pierwszym spotkaniu zapytałem, czy któreś z nich już pływało na żaglówce. Ktoś powiedział, że płynął kajakiem. Inny wspomniał o przejażdżce z tatą skuterem wodnym. Od razu było widać, że ta grupa to dzieciaki nie mające do tej pory kontaktu z żeglarstwem. I o to właśnie chodzi. Chcemy propagować żeglarstwo i zdobywać nowe dusze, czyli zarażać sportem nowe środowiska dzieci i młodzieży. A także ich rodziców. Oczywiście są też osoby, które od początku dokładnie wiedziały, po co przystąpiły do programu – mówiły na przykład, że chcą pójść w ślady starszego brata. Dzieciaki są bystre, żywe, ciekawe świata... Wierzę, że sporo uczestników naszych zajęć po kilku miesiącach trafi do olsztyńskich klubów i będzie tam kontynuować regatową przygodę.

W Olsztynie dzieci korzystają z obiektów Olsztyńskiej Szkoły Wyższej. Fot. Rafał Szukiel

Podopieczni Rafała Szukiela korzystają z obiektów Olsztyńskiej Szkoły Wyższej. Pierwsze zajęcia zorganizowano w sali dydaktycznej, w hali oraz na uczelnianym basenie pływackim. Część dzieci skierowano do grupy doskonalącej naukę pływania, pozostałe stawiają w wodzie pierwsze kroki. Wszyscy poznali już budowę łódki klasy Optimist, wiedzą, dlaczego jacht płynie napędzany wiatrem, potrafią też otaklować żagiel, przywiązując go do masztu, bomu i rozprza. Przeprowadzono również lekcję wiązania podstawowych węzłów, które przydadzą się dzieciom podczas pierwszych treningów na wodzie.

Zajęcia żeglarskie odbywać się będą na jeziorze Krzywe. Bazą dla uczestników programu będzie miejska przystań „Słoneczna Polana", gdzie działa Nauticus Yacht Club Olsztyn, jeden z najprężniejszych klubów w mieście. Rafał Szukiel zapozna dzieci i ich rodziców także z innymi klubami żeglarskimi w najbliższej okolicy.

W Krakowie szefem i opiekunem Energa Sailing jest Józefa Ogrodnik. – Mamy sześć grup szkoleniowych. Spotykamy się w Ośrodku Sportów Wodnych Horn Kraków, nad zalewem Bagry, gdzie dzieciaki stawiają pierwsze kroki w żeglarstwie – opowiada koordynatorka programu. – Uczestnicy mają już za sobą zajęcia teoretyczne oraz pierwsze godziny na wodzie. Staramy się angażować także rodziców, którzy pomagają w pracach przy sprzęcie. Dla wielu rodzin jest to pierwsze spotkanie ze sportami wodnymi.

W Gdyni, gdzie koordynatorem projektu jest Sławomir Wierzchowski, w prace z pięcioma grupami zaangażowały się aż cztery kluby: Yacht Klub Stal, Arka, Opti CWM oraz Gdyńska Akademia Żeglarstwa. Dzieci spotykają się z trenerami w siedzibach klubów. Miały już zajęcia ogólnorozwojowe na gdyńskiej plaży i na placu zabaw, który jest doskonałym miejscem do ćwiczeń sprawnościowych. – Za nami także nauka wiązania węzłów, poznawanie budowy łódki oraz zajęcia na sucho, podczas których dzieci uczyły się trzymać ster i szoty oraz przechodzić z burty na burtę – opowiada Sławomir Wierzchowski. – W maju rozpoczynamy zajęcia na wodzie. Dzieci są bardzo podekscytowane – jedne nie mogą się doczekać samodzielnej żeglugi, inne chyba trochę się obawiają pierwszych prób pod żaglami.

W Warszawie do pracy z dziećmi włączyło się pięć klubów: Spójnia, YKP, WTW, MKS „Dwójka" oraz UKS FIR. Pierwsze zajęcia odbyły się w klubach, gdy na zewnątrz panowała jeszcze zima, a na Zalewie Zegrzyńskim zalegał lód. Dzieci poznawały budowę łódek, próbowały robić zwroty na sucho, a nawet balastować. – 2 maja zaplanowaliśmy pierwsze zajęcia na wodzie. Dla frajdy dzieciaków i rodziców, a także dla promocji programu, postanowiliśmy przywieźć prawie 40 łódek nad Jezioro Kamionkowskie w centrum stolicy, przy Parku Skaryszewskim (Praga Południe) – mówi Sławomir Kalinowski, koordynator projektu w województwie mazowieckim. – Warszawiakom i dziennikarzom zaprezentujemy program Energa Sailing, a jego uczestnikom zapewnimy zabawę i trening. Następne zajęcia na wodzie odbywać się będą już na Zalewie Zegrzyńskim, codziennie w innym klubie.

Krzysztof Olejnik

„Gutek" przed atlantycką próbą

W połowie kwietnia na jachcie „Energa" zainstalowano nowy system elektroniki B&G. Trwają przygotowania do samotnego rejsu Zbigniewa Gutkowskiego na trasie Nowy Jork - Lizard Point.

Na pokładzie pracowała między innymi Rachel Howe, specjalistka z firmy B&G, która do Miami przyleciała z torbą wypakowaną najnowszym sprzętem oraz wszystkim, co niezbędne do jego instalacji. – Rachel jest najlepszą specjalistką w dziedzinie instalacji i obsługi systemów B&G. Jej wiedza wykracza daleko poza wszystko to, co można przeczytać w najgrubszych instrukcjach – powiedział Maciek Marczewski, kapitan techniczny jachtu „Energa".

Cała ekipa przez dwa dni usuwała stare przewody i inne elementy. Następnie przygotowano miejsca dla nowych urządzeń. Po „odpaleniu" systemu wszystko od razu działało bez zarzutu. Wtedy Rachel zajęła się wprowadzaniem oprogramowania i ustawianiem odpowiednich dla „Energi" parametrów. Kolejny etap to kalibracja sprzętu oraz testy na wodzie.

W sobotę 20 kwietnia jacht „Energa" wyruszył z mariny w Fort Lauderdale w okolicach Miami do Nowego Jorku. Prognoza przewidywała silny wiatr oraz burze, ale Zbigniew Gutkowski liczył, że załoga zdoła w pięć dni bezpiecznie pokonać trasę. Jednak po dwóch dniach „Gutek" zadzwonił z pokładu, by poinformować, że zawraca do portu. – Warunki są bardzo trudne, nie ma sensu narażać załogi i ryzykować uszkodzeniem jachtu. Silny przeciwny wiatr, prąd oraz fale nie pozwolą nam dotrzeć do Nowego Jorku zgodnie z planem – powiedział. Po powrocie do Miami Gutkowski wyruszył do Polski, by się spotkać z prezydentem Bronisławem Komorowskim z okazji otwarcia wystawy „Biało-czerwona na morzach i oceanach". W drugi weekend maja „Gutek" weźmie udział w oficjalnym zakończeniu regat Vendée Globe. Uroczystość odbędzie się w porcie Les Sables d'Olonne. Prosto z Francji wróci do USA, gdzie będzie się przygotowywać do samotnego rejsu przez Atlantyk.

Jacht „Energa" za oceanem. Fot. Tim Wright

Energa Sailing

Program edukacji żeglarskiej
ENERGA SAILING

Energa zasilamy sport

reklama

Piotr Kula (POL 17) walczył u brzegów Majorki ambitnie i skutecznie. Fot. Martinez Studio / Sofía Mapfre

Polacy u brzegów Majorki

Piotr Kula był jedynym żeglarzem z polskiej kadry, który awansował do wyścigów medalowych regat Pucharu Świata Trofeo S.A.R. Princesa Sofía Mapfre. Nasz sternik zajął w klasie Finn 10. miejsce.

Mimo trudnych warunków wietrznych Piotr żeglował równo przez całe regaty, plasując się najczęściej w okolicy dziesiątego miejsca. W pierwszym wyścigu był piąty, nieźle radził sobie także pod koniec regat, kiedy dopływał do mety na szóstej i siódmej pozycji. Przed dwoma wyścigami medalowymi, w których rywalizowało dziesięciu najlepszych finnistów, Polak miał szansę nawet na piątą lokatę. Nie awansował jednak – zajął miejsca dziewiąte i dziesiąte.

W relacji zamieszczonej na stronie www.piotr-kula.pl, żeglarz napisał między innymi: „Warunki wietrzne dawały się we znaki. W każdym wyścigu wiało na tyle dużo, że kursy z wiatrem pływaliśmy pompując. Przypominało to jazdę na ergometrze wioślarskim, tyle że sternicy często rywalizowali stojąc. Piekące nogi, kłucie w plecach, zbolałe ręce... I tak przez tydzień. Takie warunki faworyzowały drwali. Nasz trener Andrzej Piasecki nazywa tak niemal dwumetrowych facetów ważących blisko sto kilogramów. Dawniej wykorzystywano takich do ciągnięcia machin oblężniczych, gdy konie już nie dawały rady. Właśnie w takim towarzystwie przyszło mi rywalizować na finiszu.

Międzynarodowa Federacja Żeglarska testowała podczas tych regat nowy format rozgrywania wyścigów – biegi mają być teraz krótsze. Oznacza to, że za słaby start zawodnicy zapłacą więcej, bo po prostu nie będą mieć czasu na nadrobienie strat i przebicie się do czołówki. A walka na pełnych kursach będzie jeszcze bardziej zacięta, czyli drwale będą mieć coraz więcej do powiedzenia”.

Pozostali nasi finniści zajmowali miejsca poza pierwszą trzydziestką. Miłosz Wojewski był 37., Łukasz Lesiński – 42., Michał Jodłowski – 45., a Jakub Marciniak – 51. Doskonale regaty rozpoczęły dziewczyny z klasy 470: Agnieszka Skrzypulec i jej nowa załogantka Natalia Wójcik, która w tym roku debiutuje w klasie 470 (wcześniej była zawodniczką windsurfingowej klasy RS:X). Polki dwukrotnie dopłynęły do mety na drugiej pozycji. Później żeglowały nieźle, ale kończyły biegi na dalszych miejscach. Regaty ukończyły na 14. pozycji. Druga polska załoga – Julia Rokosz i Karolina Kowalewska – zajęła 38. lokatę.

W klasie 49er najlepiej z naszych teamów żeglowali Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński. W rundzie eliminacyjnej (7 biegów), aż cztery razy dopływali do mety w pierwszej piątce. Niestety, pozostałe starty były słabsze i nasi zawodnicy ukończyli regaty na 14. pozycji. Druga załoga – Tomasz Januszewski i Jacek Nowak – zajęła 16. miejsce. Ta ekipa także miała niezły początek i doskonały finisz (wygrali ostatni bieg przed wyścigami medalowymi). Polskie załogi z klasy 49er długo trenowały przed regatami u wybrzeży Majorki przygotowując się tam do nowego sezonu.

W klasie Laser Kacper Ziemiński wywalczył 21. lokatę, a Jonasz Stelmaszyk był 44. Aleksander Arian ukończył regaty na 48. miejscu. Wśród dziewcząt z klasy Laser Radial najlepiej żeglowała Paulina Czubachowska (15. miejsce). Anna Weinzieher była 17., Agata Barwińska – 25., a Anna Brzozowska – 47. Kolejne regaty Pucharu Świata rozpoczęły się 22 kwietnia we francuskiej miejscowości Hyères.

Jachty dla dżentelmenów

Polscy importerzy jachtów żaglowych i motorowych co sezon poszerzają swoją ofertę. Starają się też sprostać wymaganiom najwybredniejszych klientów, szukających łodzi innych niż wszystkie.

Firma Yachts & Yachting z Sopotu nawiązała współpracę ze słoweńskim koncernem Seaway i jego biurem projektowym J&J Design (Jernej & Japec Jakopin) specjalizującym się w dostarczaniu gotowych projektów oraz technologii do produkcji jachtów i łodzi motorowych. Odbiorcami Seaway są najwięksi producenci. Centrum badawcze i projektowe słoweńskiej firmy znajduje się w miejscowości Zapuże (północ Słowenii). Stąd wyruszają w świat rozwiązania opracowane dla takich marek, jak Bavaria, Beneteau, Dufour, Jeanneau, Lagoon, Prestige, Dehler, Elan, Grand Soleil czy Sunbeam. – Wierzymy, że współpraca z koncernem mającym 30-letnie doświadczenie, 150-osobowy zespół specjalistów i unikatowe w skali świata technologie pozwoli nam poszerzyć ofertę naszej firmy o jachty motorowe i żaglowe budowane na zamówienie najbardziej wymagających klientów. Takich, którzy w bogatej flocie łodzi produkowanych seryjnie nie znajdują produktu swoich marzeń – mówi Przemysław Tarnacki z Yachts & Yachting. – Wykorzystując wiedzę naszych partnerów, możemy teraz wspólnie realizować ambitne projekty związane z designem, konstrukcją i produkcją wyjątkowych jednostek.

Czy w niełatwych czasach znajdą się w Polsce armatorzy gotowi zainwestować w jacht uszyty na miarę, odpowiadający wyjątkowym wymaganiom i gustom? – W dobie kryzysu najlepiej sprzedają się jachty małe oraz właśnie te najdroższe i największe, o długości przekraczającej 60 stóp. Oczywiście nie spodziewamy się, że znajdziemy w Polsce wielu nabywców takich jednostek, ale chcemy, by oferta naszej firmy była pełna i zaspokajała wszystkie oczekiwania.

W ciągu ostatnich 26 lat Seaway obsłużył 40 producentów jachtów z 20 krajów. Stworzył ponad 230 projektów, dzięki którym zwodowano ponad 55 tys. motorówek i jachtów. Projekty Seaway aż 26 razy otrzymywały tytuły jacht roku w Europie i USA.

Seaway ma także własne marki, których polskim przedstawicielem została firma Yachts & Yachting. Shipman (www.shipman.dk) to luksusowe jachty żaglowe. Skagen (www.skagenyachts.com) i Ocean Class (www.oceanclass.eu) to marki oceanicznych łodzi motorowych. Znane w wielu krajach łodzie Greenline (www.greenline-hybrid.com) to wyjątkowej urody jachty motorowe dla dżentelmenów. Większość modeli to jednostki morskie. Miłośnicy żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej mogą zwrócić szczególną uwagę na najmniejszy we flocie jacht Greenline 33 o długości 10 metrów i szerokości 3,5 metra (kategoria B). Ta jednostka mogłaby z powodzeniem żeglować po Mazurach. Ma obszerny reprezentacyjny salon ze sterówką i kuchnią, dziobową kabinę oraz łazienkę. Kosztuje 410 tys. zł netto. Za dodatkową opłatą w wysokości 26 tys. euro netto producent zamontuje w jachcie silnik hybrydowy, który pozwoli pływać także po akwenach objętych strefą ciszy. Więcej informacji na stronie internetowej www.yachtsandyachting.pl.

Greenline 33. Elegancki jacht motorowy z hybrydowym silnikiem.

Greenline 33 ma obszerny reprezentacyjny salon ze sterówką i kuchnią.

FOT. WWW.GREENLINE-HYBRID.COM

Marzenie australijskiego inwestora: „Titanic" wpływa do Nowego Jorku.

Czy „Titanic" znów popłynie?

Australijski milioner przygotowuje się do budowy repliki liniowca „Titanic". Czy Clive Palmer zwariował? Niekoniecznie. Mimo że prac jeszcze nie rozpoczęto, tysiące osób już chce kupować bilety.

W ubiegłym roku minęło sto lat od zatonięcia „Titanica". Kilkanaście lat przed tą rocznicą pojawiły się zapowiedzi powrotu słynnej jednostki. Najpierw nastąpiło to na ekranach kin. Potem pojawił się południowoafrykański projekt zbudowania repliki statku. Jednak mimo kilkuletnich przygotowań, z powodu braku funduszy pomysł ostatecznie zarzucono. W ubiegłym roku tego kosztownego zadania podjął się australijski milioner Clive Palmer, który wzbogacił się dzięki inwestycjom w przemyśle wydobywczym. Palmer założył firmę żeglugową Blue Star Lines i chce, by „Titanic II" stał się jej okrętem flagowym.

Są rozbieżności w ocenie majątku Australijczyka. Ma on wynosić od kilkuset milionów dolarów (według czasopisma „Forbes") do kilku miliardów dolarów (jak podaje „Business Review Weekly"). Sam milioner przekonuje, że na realizację celu wystarczy mu pieniędzy. Eksperci szacują koszt budowy jednostki na 400-600 milionów USD. Wstępne kalkulacje dowodzą również, że mimo wysokich kosztów budowy eksploatacja pasażerskiego kolosa może być opłacalna.

Opracowaniem wyglądu statku zajęła się firma Deltamarin z Finlandii. Wspomagać ją będą Steve Hall i Daniel Klistorner, autorzy kilku książek o „Titanicu", uważani za znawców tematu. Wykonanie kadłuba Clive Palmer chce powierzyć chińskiej państwowej stoczni CSC Jinling, budującej dla niego cztery statki transportowe. Powołano także kolegium doradcze, w którego składzie znaleźli się potomkowie ocalałych rozbitków z „Titanica". Mają oni dopilnować, by nowa jednostka była wyrazem hołdu dla ofiar katastrofy.

Na przełomie lutego i marca Australijczyk zorganizował kilka spotkań, podczas których prezentowano wstępne projekty i wizualizacje wnętrz. Na konferencji w londyńskim Muzeum Historii Natural-

Projekt łaźni tureckiej.

Projekt schodów. Będą takie same jak 100 lat temu.

RYS. BLUE STAR LINE (3)

nej pokazano pamiątki ocalałe z „Titanica" i zaserwowano obiad z 11 dań, wzorem posiłku podawanego pasażerom pierwszej klasy w 1912 roku.

Statek, który zamierza zbudować Clive Palmer, nie będzie wierną kopią oryginału spoczywającego na dnie morza. Jednostka ma pełnić funkcję muzeum, ale będzie też wykorzystywana do regularnych i dochodowych rejsów wycieczkowych. Dlatego podlega międzynarodowym przepisom z zakresu bezpieczeństwa. Dotyczą one nie tylko środków ratunkowych (w tym szalup), których musi wystarczyć dla wszystkich osób na pokładzie, ale także ograniczają użycie materiałów łatwopalnych (np. drewna) do wykańczania wnętrz.

Z zewnątrz „Titanic II" będzie przypominał pierwowzór, jednak zostanie wykonany zgodnie z najnowszymi osiągnięciami techniki. Poszycie będzie spawane, a szerokość kadłuba zostanie zwiększona w celu poprawy stabilności. Zamontowane zostaną zewnętrzne stabilizatory redukujące przechyły. Zmniejszy się zanurzenie. Dodany zostanie pokład bezpieczeństwa, który pomieści nowoczesne łodzie i tratwy. Repliki dawnych szalup także znajdą się na nowym statku, ale będą jedynie elementami dekoracyjnymi. Także kształt dziobu w części podwodnej zostanie zmodernizowany.

Nowy liniowiec oczywiście nie będzie mieć maszyn parowych – rozpędzi się dzięki silnikom Diesla. Wszystkie kominy „Titanica II" będą więc jedynie atrapami. W dwóch pierwszych zaplanowano pokłady widokowe. Zamiast śrub osadzonych na klasycznym wale napędowym statek otrzyma pędniki azymutalne (gondole obracają się na boki, podobnie jak silnik przyczepny w motorówce, ale w zakresie 360 stopni), które będą również pełnić funkcję sterów strumieniowych do manewrowania. Płetwa sterowa nie będzie więc potrzebna. Na rufie znajdzie się tylko atrapa steru w części nadwodnej. Nawigację usprawnią najnowsze systemy satelitarne.

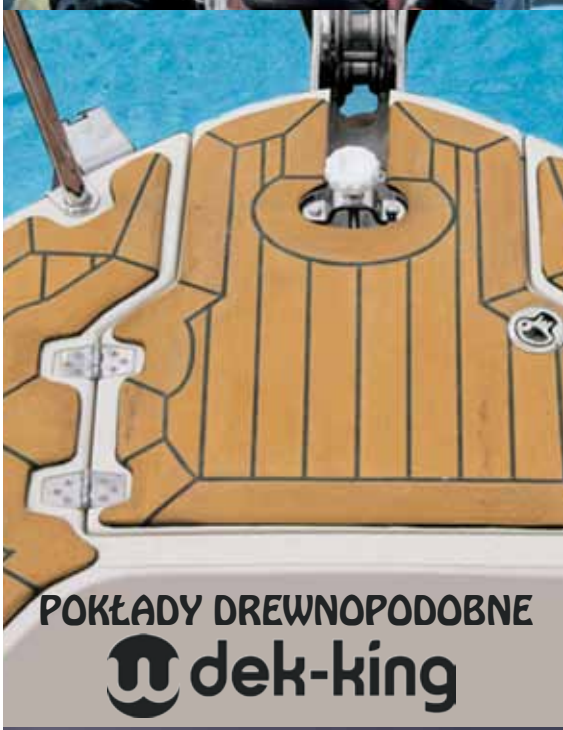
Wnętrze „Titanica II" możliwie najwierniej ma przypominać pierwowzór. Zachowano podział na trzy klasy (bez możliwości mieszania się pasażerów), ale dodane zostaną schody ewakuacyjne i windy dla obsługi. Kabiny trzeciej klasy zostaną zmodernizowane, by zapewniały większy komfort. W miejscu po kotłach parowych zaprojektowano kwatery dla załogi i pomieszczenia użytkowe. Na statku nie będzie żadnych nowoczesnych rozrywek, jak telewizja czy internet, ani nagłośnienia czy telefonii. Odtworzone zostaną natomiast czytelnie, palarnie, „Café de Parisien", basen i łaźnie tureckie. Na pokładzie znajdzie się także sala ćwiczeń w stylu z początku XX wieku z urządzeniami, wyciągami i atlasami z epoki. W pierwszej klasie zaprojektowano takie same wielkie schody jak w oryginale. Odtworzona zostanie ponadto oryginalna kabina radiotelegraficzna, z której 15 kwietnia 1912 roku popłynął w eter sygnał SOS. By móc pełniej doświadczyć życia na dawnym transatlantyku, pasażerowie znajdą w szafach stroje z epoki. Planuje się także, oprócz standardowych biletów, sprzedaż biletów mieszanych pozwalających spędzić po kilka dni w każdej z klas.

Oczywiście nie brakuje sceptyków wątpiących w powodzenie projektu Palmera. Mówi się między innymi o braku doświadczenia chińskich stoczniowców w budowie pasażerskich liniowców. Stocznia w Jinling nie ma nawet suchego doku odpowiedniej wielkości. „Titanic II" ma być spuszczony na wodę bokiem ze slipu. Przy swojej prawie 270-metrowej długości byłby największym statkiem kiedykolwiek zwodowanym w taki sposób. Krytycy przypominają także, iż Clive Palmer ma już na koncie kilka niezrealizowanych pomysłów, jak budowa Parku Jurajskiego czy flotylli sterowców na wzór zeppelina. Ma więc reputację dość ekscentrycznego i nie zawsze poważnego inwestora. Sam milioner na wszystkie zarzuty odpowiada krótko: „Bzdury. To nie jest fantazja, ani film. To się dzieje naprawdę".

Większość komentatorów zauważa u Palmera prawdziwą fascynację słynnym transatlantykiem. Australijczyk twierdzi, że przede wszystkim żywi uznanie dla epoki króla Edwarda VII z jej staromodnymi zwyczajami, kodeksem rycerskim i staroangielską pozą. Zdaniem redakcji dziennika „The Guardian", projekt obrazuje nie tyle fascynację Palmera transatlantykiem, ile oscarowym filmem Jamesa Camerona. W swoich wypowiedziach Palmer bardziej zwraca uwagę na romantyzm pokładowego życia pokazany w produkcji niż na dramat biednych emigrantów, którzy tonęli, gdy elita się ratowała. Wyrazem tego jest powiększenie i udostępnienie pasażerom miejsca na dziobie statku, wysławionego przez fikcyjną zakochaną parę Jacka i Rose odegranych przez Leonardo DiCaprio i Kate Winslet.

Jednak mimo wszystkich wątpliwości projekt może się okazać strzałem w dziesiątkę. Zgłosiło się już ponad 40 tys. osób gotowych odbyć rejs nowym statkiem. Niektórzy oferowali nawet po kilkaset tysięcy dolarów za kabinę w pierwszej klasie. Czy Palmerowi uda się zaspokoić tak wielkie zainteresowanie? Budowa „Titanica II" ma ruszyć jeszcze w tym roku, a dziewiczą podróż do Nowego Jorku zaplanowano na rok 2016.

Marcin Pituła



www.mazuria.com
tel. + 48 89 761 21 65

ARBOS Poland

Międzynarodowe Targi Przemysłu Jachtowego ARBOS Poland

26-29 września 2013

www.ARBOSpoland.com

Adam Miroński
tel. kom: +48 601 611 208
e-mail: AM@DEMUTH-group.com

Arena Ostróda
ul. Grunwaldzka 55, 14-100 Ostróda
tel. + 48 89 647 78 87, fax + 48 89 647 78 77
sekretariat@ARENAostroda.com

Kurs na Marinę Gliwice

W drugą niedzielę maja zapraszamy do Mariny Gliwice na imprezę Water Power. Zaplanowano między innymi wyścigi na byle czym, wyścigi kajakowe, bitwę morską i koncert zespołu Dżentelmenels.

Uczestnicy będą mogli wygrać przelot samolotem, balonem, przejażdżkę z kierowcą rajdowym oraz nagrody rzeczowe za wyniki w trzech konkurencjach: najszybszy w wyścigu, najlepsza konstrukcja i najlepszy show na wodzie. Załogi mogą być dwuosobowe, a ich konstrukcje (nie dłuższe niż 8 metrów) napędzane siłą mięśni. Regulamin znajdziecie na stronie www.marinagliwice.pl.

Budowę Kanału Gliwickiego, przy którym leży marina, rozpoczęto pod koniec 1933 roku. III Rzesza potrzebowała węgla i stali ze Śląska, a najlepszym sposobem dostarczania tych surowców w głąb kraju był transport wodny. Szlak otwarto w grudniu 1939 roku, trzy miesiące po wybuchu wojny. Był to jeden z najnowocześniejszych kanałów ówczesnej Europy. Zastosowane urządzenia hydrotechniczne wciąż są sprawne. W czasie II wojny światowej każdej doby odbywało się 120 śluzowań. Wraz z wkroczeniem armii sowieckiej rozpoczął się rabunek tutejszego przemysłu. Odrą i Kanałem Gliwickim spławiano rozmontowane fabryki. Rosjanie wywieźli też około dwóch tysięcy jednostek pływających, a także część infrastruktury kanału. Pod koniec lat 70. szlak znów był wielką wodną autostradą – spławiano tędy węgiel i stal do Szczecina. Dziś żegluga na kanale trwa od 15 marca do 15 grudnia. Szlakiem mogą pływać jednostki o zanurzeniu do 1,5 metra. Ostatnio odżyła idea budowy wielkiego kanału, który połączyłby Odrę z Dunajem, jednak już dziś Gliwice są połączone siecią dróg wodnych z całą Europą, można więc planować wyprawy do Berlina, Amsterdamu, a nawet do Marsylii. Przez dzień można dopłynąć do Koźla i z powrotem, zajmuje to od 10 do 12 godzin. Jednodniową wycieczkę można też zaplanować do Pławniowic na tamtejsze jezioro. Polecamy również żeglugę w kierunku Raciborza lub do Wrocławia.

Marina Gliwice ma własny sklep żeglarski i pomosty z dostępem do wody i prądu, oferuje zimowanie łodzi, miejsca cumownicze dla prywatnych armatorów oraz czarter kabinowych łodzi motorowych (także do prowadzenia przez osoby nie posiadające uprawnień).

Ewa Sternal

Jachty motorowe w Marinie Gliwice.

PARKER POLAND
SIMRAD
www.parker.com.pl
www.simrad-yachting.com
Teraz NSS7
z kartografią całej Europy
tylko za
4999 zł
brutto!!!
ON BOARD
SIMRAD Advantage SERVICE

Jestem Simrad NSS z technologią TouchSensible™ i łącznością bezprzewodową GoFree™

Ciesz się interfejsem sterowania zaprojektowanym specjalnie dla wodniaków. Dotknij i przesuń, aby ustawić strefy ochronne radaru (guard zones), dostosuj ustawienia i zaplanuj trasę. Ustaw autopilota z łatwością zapewnioną przez regulator obrotowy. Teraz wzbogacony o GoFree™ widok i funkcja zdalnego sterowania z dowolnego miejscu na pokładzie za pomocą Twojego tabletu lub smartfona.

Sterowanie GoFree dostępne dla modeli NSS7, NSS8 i NSS12 (wymagany moduł WIFI-1)

Teraz kompatybilne z C-MAP oraz NAVIONICS

C-MAP by JEPPESEN

NAVIONICS

I AM SIMRAD

FAMILY, FRIENDS, FUSION
WIODĄCA MARKA NA RYNKU MARINE AUDIO

FUSION

OFICJALNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

PARKER POLAND

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

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

Zacznij przygodę od nowa

Poznaj specjalną ofertę na sprzęt do renowacji łodzi i kamperów.

Początek sezonu coraz bliżej, a więc czas zadbać o swoją łódź. Teraz to jeszcze prostsze dzięki specjalnej serii profesjonalnych maszyn spod znaku legendarnej marki FEIN przeznaczonych do napraw, pielęgnacji i odnawiania mniejszych jednostek pływających. Kupując rozwiązania FEIN zyskujesz jakość i niezawodność gwarantowaną przez najstarszego niemieckiego producenta elektronarzędzi z ponad 140-letnim doświadczeniem.
Dodatkowo kupując jeden z produktów z serii FEIN Marine otrzymasz softshell marki 4F w prezencie. Postaw na jakość „Made in Germany".

Więcej informacji na www.fein.pl/promocja.

FEIN. Unverwüstliche Elektrowerkzeuge.