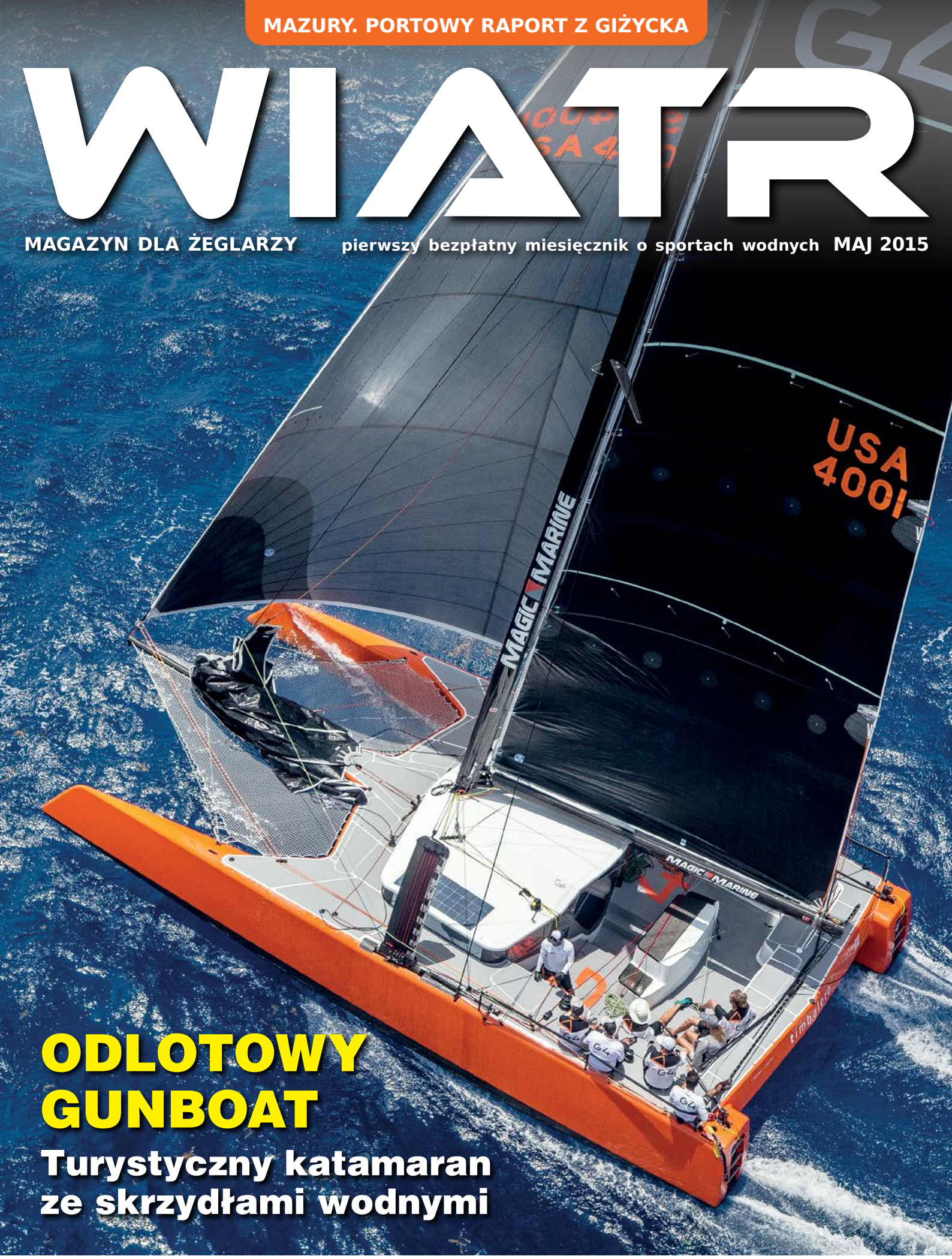
MAZURY. PORTOWY RAPORT Z GIŻYCKA

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych MAJ 2015



ODLOTOWY GUNBOAT

Turystyczny katamaran ze skrzydłami wodnymi

KRAJOBRAZ PO SZTORMIE
Jacht „Magnus Zaremba”

MIESIĄC W PANAMIE
Kuczyński wpuszczony w kanał

FENIKS Z POPIOŁÓW
Odrodzona Agnieszka Skrzypulec

NOWOŚĆ – DF200AP

Niezrównana przewaga na wodzie

- Bezkluczykowy system rozruchu
- Suzuki Precision Control System
- Suzuki Selective Rotation

50th 1965-2015 Anniversary

SUZUKI

Way of Life!

Silniki zaburtowe Suzuki

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

DF2.5	DF6	DF15A	NOWOŚĆ DF30A	DF60AV silnik uciągowy	DF115A	DF140A	DF150TG sterowanie manetką elektroniczną SPC	NOWOŚĆ DF200A	DF300AP

LEAN BURN

Informacja o dealerach: **www.marine.suzuki.pl**

AZIMUTH®
casual yachting clothing

www.azimuth-shop.com
www.azimuth.com.pl

ODZIEŻ ŻEGLARSKA

The spirit of sailing

Uskrzydleni na morzach i oceanach

Skrzydła wodne wdzierają się do naszego świata przebojem. Były już deski windsurfingowe i kitesurfingowe z hydroskrzydłami. A nawet kajaki i rowery wodne. Od lat pasjonujemy się katamaranami z Pucharu Ameryki i trimaranami do bicia rekordów prędkości. Sporą popularność zdobyła też klasa Moth – w ubiegłorocznych mistrzostwach świata startowało ponad 130 jachtów. W kwietniowym wydaniu „Wiatru" pisaliśmy o małym nowatorskim wodolocie z silnikiem elektrycznym i skrzydłami wodnymi. Przedstawiliśmy też nowy jacht oceanicznej klasy IMOCA z burtowymi hydroskrzydłami tworzącymi system DSS (Dynamic Stability System), który ma powodować wynurzanie się kadłuba z wody i wzrost prędkości. I kiedy wydawało się, że wszystko już wymyślono i przetestowano, w kwietniu na karaibskiej wyspie Sint Maarten zwodowano rewolucyjny 40-stopowy katamaran Gunboat G4 projektu Petera Johnstone'a. Jest niezwykły, bo łączy zalety szybkiej jednostki ze skrzydłami wodnymi i jachtu turystycznego. Ma szerokie i wygodne dwuosobowe koje w kabinie centralnej oraz jednoosobowe koje w kadłubach. Natomiast kambuz wyposażono w zlew, kuchenkę i lodówkę. Można więc powiedzieć, że hydroskrzydła zawitały w świecie jednostek rekreacyjnych. I należy się spodziewać, że konstruktorzy nie powiedzieli ostatniego słowa.

Oczywiście żegluga na morskich konstrukcjach z hydroskrzydłami zawsze będzie wymagała od załogi większych umiejętności – niezależnie od tego, jak bogate będzie wyposażenie turystyczne takiej jednostki. Jednak pojawienie się skrzydeł wodnych na katamaranie, którym można tygodniami włóczyć się po Karaibach z rodziną, z pewnością wart jest uwagi.

W tym wydaniu „Wiatru" polecamy też opowieść o tym, jak Szymon Kuczyński walczył z biurokracją i korupcją w Panamie. Raport z budowy karbonowego jachtu klasy Mini dla Radka Kowalczyka. Zapowiedź Pucharu Bałtyku Południowego 2015 oraz materiał o nowym obliczu narodowej klasy Omega. Publikujemy także przedsezonowy reportaż z Giżycka oraz wywiady. Eugeniusz Moczydłowski opowiada o wypadku jachtu „Magnus Zaremba", który w marcu stracił maszt w sztormie u wybrzeży Norwegii. Do awarii doszło w chwili, gdy fala wywróciła łódź kilem do góry. Czteroosobową załogę i kapitana podjęli ratownicy ze śmigłowca. Tomasz Chamera, wiceprezes PZŻ i wiceprezydent Europejskiej Federacji Żeglarskiej, opowiada o nowej koncepcji Pucharu Świata ISAF, o kwietniowych regatach w Hyères oraz o finansowaniu sportu. Natomiast Agnieszka Skrzypulec, sterniczka z olimpijskiej klasy 470, zdradza kulisy powrotu do formy i na czołowe miejsca w rankingach. Zapraszam do lektury.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: GUNBOAT G4, FOT. WWW.GUNBOAT.COM

12 343 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji Magazyn Wiatr w Apple Store i Google Play, a na komputerach i smartfonach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania II 2015, III 2015, IV 2015).

ROZWIŃ MARZENIA
czartery i rejsy rodzinne

BLUE SAILS
ul. Olecka 23, Warszawa
tel. (22) 290 80 80

www.blue-sails.com

reklama
Czarter:
- Jachty Delphia
- Katamarany Lagoon
- Motorówki

jachtchorwacja.pl

MAJ 2015
20% TANIEJ

Co dalej z jachtem „Magnus Zaremba”?

Jacht „Magnus Zaremba” stracił w marcu maszt w sztormie u wybrzeży Norwegii. Do wypadku doszło w chwili, gdy fala wywróciła łódź kilem do góry. Czteroosobową załogę i kapitana podjęli ratownicy ze śmigłowca, który wysłano po odebraniu sygnału z radiopławy EPIRB. Jacht ocalał, został odholowany do portu, a po niezbędnych naprawach wrócił bez masztu do Polski.

„Magnus Zaremba” to solidna aluminiowa jednostka, którą Eugeniusz Moczydłowski budował w Gdańsku przez kilka lat. Inspiracją był francuski szkuner „Tara”, który w 2006 roku przymarzł do pola lodowego i rozpoczął dwuletni dryf w pobliże bieguna północnego, jak niegdyś „Fram” Fridtjofa Nansena. Jacht ma kadłub w kształcie spodka, by napierające lody wypychały go na powierzchnię. Poza tym „Magnus” posiada podnoszony hydraulicznie kil ważący 4,5 tony, demontowany ster na pawęży, demontowany wał, śrubę wraz z podporą oraz sterówkę zapewniającą schronienie podczas wachty. O wypadku opowiada Eugeniusz Moczydłowski, kapitan i właściciel jednostki.

Kamila Ostrowska: Przyszedł moment, w którym wiedział pan, że musicie opuścić jacht. Jak się podejmuje taką decyzję, co się wtedy czuje...

Eugeniusz Moczydłowski: Gdy powiem, że z wielkim trudem, to będzie banał. Nie miałem wątpliwości, że tak trzeba postąpić, ale trudno mi uzasadnić racjonalnie tę decyzję. Wynikała ona z moich odczuć i doświadczenia. „Magnus” żeglował dzielnie w dużo gorszych warunkach niż te, które zaistniały w czasie wypadku. Przyzwyczaił nas, że znosi wręcz huraganowe wiatry i to w sposób dający pełne poczucie bezpieczeństwa. Nagle jednak się okazało, że „Magnusa” można obrócić do góry dnem jak łupinkę i złamać mu maszt jak zapałkę. Zdawałem sobie sprawę, że mam do czynienia z sytuacją wyjątkową. Taką, o której czytałem w żeglarskich książkach. Na co dzień traktujemy te relacje jak legendy o morzu i jego potędze. Aż tu nagle mamy do czynienia z podobną sytuacją na naszym jachcie, z falami, które niszczą całkowicie nasze poczucie bezpieczeństwa i niosą realne zagrożenie życia. „Magnus” doświadczył dwóch takich fal. Nie wiedziałem, czy nie przyjdą kolejne i czy ktokolwiek je przeżyje, w tym łódka. Ostatecznie wszystko skończyło się szczęśliwie, a jacht doznał stosunkowo niewielkich szkód.

Na jakim etapie wyprawy doszło do wypadku?

Zrezygnowałem z realizacji zadań naszej wyprawy po awarii rozrusznika silnika. Stało się to blisko 74. stopnia szerokości geograficznej północnej, na dobę przed wypadkiem. Wracaliśmy więc do domu. Mieliśmy dobę żeglugi do norweskiego portu Egersund, gdzie chcieliśmy dokonać napraw. Stamtąd mieliśmy wyruszyć do Polski przez cieśniny Skagerrak, Kattegat i Sund.

Jak długo przebywaliście w trudnych warunkach?

Praktycznie przez cały rejs mieliśmy niewiele dni bez sztormu. Żeglowaliśmy pod koniec zimy, a to zwykle okres naprawdę silnych wiatrów. Doświadczaliśmy ciężkich i bardzo ciężkich warunków, znacznie trudniejszych od tych, w których doszło do wypadku. Cały czas czuliśmy się bezpiecznie, w dużej mierze dzięki konstrukcji jachtu. Zamknięta sterówka skutecznie chroniła nas w czasie pełnienia wacht. Dopiero wyjątkowo wysoka fala, która nadeszła z innego kierunku niż sztormowy rozkołys, uderzyła w burtę i obróciła jacht o 180 stopni. „Magnus” bez załogi przetrwał w dobrej kondycji, kolejne niszczące fale nie wystąpiły.

Co zostało zniszczone?

Złamał się maszt, ale nie ma uszkodzeń kadłuba. Pękły jedynie ramy okienne, szalunek w sterówce, wygiął się reling. Na morzu wszystko wskazywało na to, że jacht przetrwa, ale pod warunkiem, że nie nadejdzie kolejna niszcząca fala. Było jasne, że trzeba ewakuować załogę. Początkowo chciałem zostać na pokładzie – jako kapi-

„Magnus” to solidna aluminiowa jednostka. Eugeniusz Moczydłowski na budowę jachtu poświęcił dorobek życia.

FOT. ARCHIWUM EUGENIUSZA MOCZYDŁOWSKIEGO

tan oraz osoba odpowiedzialna za jednostkę i wyprawę. Jednak dowodzący helikopterem ratunkowym stanowczo mi to odradzał. Uważał, że warunki niosą poważne zagrożenie życia. Później się okazało, że norweskie służby ratownicze telefonowały kilka razy do mojej rodziny i prosiły, by przekonano mnie o konieczności opuszczenia jachtu. Rodzina jednak nie zdążyła tego zrobić. Gdy kapitan helikoptera zapewnił, że pozostawi transmiter umożliwiający odszukanie „Magnusa", sam postanowiłem opuścić pokład.

Akcja przebiegła sprawnie?

Brak mi słów, by wyrazić profesjonalizm ekipy ratunkowej helikoptera i statku służb brzegowych, który ratował jacht następnego dnia. Można by długo opowiadać o samej akcji. Ratownicy zachowali spokój, wszystko szło sprawnie, profesjonalnie. Ani przez chwilę nie czuliśmy się zagrożeni.

Jak długo szukano jachtu?

Ludzie nie zawiedli, ale zawiódł sprzęt. Byłem w stałej łączności z kapitanem statku ratowniczego i okazało się, że ani nasza radiopława EPIRB, ani urządzenie zamontowane w trakcie akcji ratowniczej, nie nadawały sygnału. Ekipa szukała „Magnusa" przez osiem godzin. Dopiero dzięki załodze samolotu zwiadowczego z Bergen odnaleziono jacht. Akcja, łącznie z odholowaniem jednostki, trwała w sumie prawie 20 godzin.

Jak się spisała załoga w tych trudnych chwilach?

Miałem czteroosobową ekipę o skromnym doświadczeniu żeglarskim, ale wszyscy byli entuzjastycznie nastawieni do trudnych zadań wyprawy. Ich postawa w całej akcji była wzorowa. Życzę każdemu kapitanowi załogi, która potrafi zachować zimną krew i jest tak odporna psychicznie. Ta odporność wynikała między innymi z tego, że jacht nigdy wcześniej nie stwarzał jakiegokolwiek zagrożenia w znacznie trudniejszych warunkach.

Jak przygotowaliście „Magnusa" do powrotu do kraju?

Szybko i sprawnie udało się uruchomić większość systemów nawigacyjnych, windę kotwiczną i ster strumieniowy. Nie działał autopilot, ale nowy załogant przywiózł komputer autopilota z Polski i sprzęt udało się uruchomić. Naprawiliśmy też wcześniejsze usterki – silnik oraz ster. Po 12 dniach przygotowań jacht był gotowy do żeglugi. Przyleciała nowa załoga i ruszyliśmy. Tym razem czuwały nad nami anioły. Korzystając z korzystnych wiatrów, z Bergen do Gdańska dopłynęliśmy w 109 godzin.

Co się teraz stanie z „Magnusem Zarembą"?

Budowa tej niezwykłej jednostki była moją prywatną inicjatywą. Na zbudowanie jachtu poświęciłem niemal cały dorobek życia i musiałem zaciągnąć pożyczkę. Łódka powstała po to, by zrealizować kilka programów naukowych i musi zostać sprzedana, aby spłacić długi. Obecnie doszły jeszcze niemałe koszty naprawy. Powstał niespotykany ruch ratowania „Magnusa" zainicjowany przez ludzi dobrej woli. Jestem tym głęboko wzruszony. Choć nie było żadnego apelu czy prośby, ludzie sami zaczęli działać i zbierać pieniądze na kupno masztu. Ta solidarność starych przyjaciół i zupełnie obcych ludzi jest czymś poruszającym.

Żałuje pan podjęcia się tak kosztownego projektu?

Trudno mi dziś na to pytanie odpowiedzieć. Kłopoty, które się przede mną piętrzą, każą mi się zastanawiać, czy było warto. Wiele osób uważa, że porwałem się z motyką na słońce. Mają rację. Nie mogę powiedzieć, że jeszcze raz zrobiłbym to samo, gdybym wiedział, co mnie czeka. Ale nie da się też pominąć wielkiej satysfakcji z tego przedsięwzięcia. Latem 2014 roku „Magnus" żeglował w Arktyce. Zablokowany w paku lodowym okazał się unikatową jednostką. Ten jacht nie ma dostarczać wrażeń i przyjemności – pływamy po to, by realizować zadania naukowe. Warto było się przekonać, że w Polsce można zbudować statek, który nie ma swojego odpowiednika na świecie. Będziemy się starać, by „Magnus Zaremba" został dostrzeżony i by mógł nadal realizować niezwykłe naukowe przedsięwzięcia.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

Kabestany serii XT

Nowy system
samoknagujący XT
z nieruchomym górnym
elementem

Żłobienie bębna
o różnej głębokości dla
równomiernego rozkładu sił

Mocne elementy
konstrukcyjne wycinane
CNC z jednolitego bloku
aluminium, nie odlewane

Koła zębate
i trzon kabestanu
o zredukowanej wadze

Szybki system
otwierania kabestanu i łatwy
dostęp do mechanizmów
w celu konserwacji

Koła zębate
Xantal montowane na niskooporowych i wytrzymałych
ośkach z powłoką nanoszoną metodą PVD; uszczelki
izolujące wykonane z materiałów odpornych na korozję

Dla redukcji wagi modele
Race wyposażono w łożyska
PEEK z aluminiowymi
pierścieniami

Kabestany 3-biegowe Race

XT52.3R, XT62.3R

Nowa seria kabestanów 3-biegowych.
Ekstremalnie lekkich i mocnych.

Pierwszy bieg jest biegiem
bezpośrednim – idealne rozwiązanie
dla jachtów regatowych.

antal

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

Kuczyński pokonał Kanał Panamski na pokładzie niemieckiego jachtu.

„Atlantic Puffin" spędził na panamskim kotwicowisku miesiąc.

Jak Kuczyński walczył z Panamą

Szymon Kuczyński, który płynie samotnie dookoła świata jachtem „Atlantic Puffin", miesiąc stał w Portobelo u wrót Kanału Panamskiego. Zapłacił za przepłynięcie szlaku, dopełnił wszystkich formalności, ale władze zwlekały z wydaniem pozwolenia na żeglugę. Na dodatek na kotwicowisku Szymonowi dokuczały upały. – Wypełniłem wszystkie papiery, uiściłem wszelkie opłaty, ale urzędnicy nie wiedzieli, czy mogą dać mi przepustkę. Okazało się, że przeprawa przez kanał jest niczym w porównaniu z przeprawą przez panamską biurokrację – mówił nam Szymon pod koniec kwietnia. Wreszcie, po wielu przygodach, pozwolili mu wyruszyć w drogę – „Atlantic Puffin" zameldował się na Pacyfiku 3 maja.

Oprócz załatwienia formalności Szymon musiał przygotować jacht, by spełniał określone wymogi. Przede wszystkim wypożyczył silnik zaburtowy („Atlantic Puffin" w okołoziemskim rejsie żegluje bez silnika). Poza tym musiał zamontować przenośną toaletę. Inspektor sprawdzał, czy łódka ma mocne knagi i czy na dziobie są dwie. – Kontrola trwała kilka minut, ale wcześniej musiałem płynąć 18 mil do miejscowości Colón – mówił Kuczyński. – Z urzędnikiem umówiłem się na 7.30, ale przyjechał o 11.00. Naprawdę zatęskniłem za europejską biurokracją. W czasie inspekcji najważniejszym elementem na jachcie był stół, na którym musiały się pomieścić wszystkie papiery do wypełnienia.

Krótko po przypłynięciu do Panamy Kuczyński został poproszony o pomoc i pokonał kanał na niemieckim jachcie. Tamta załoga czekała na przeprawę tylko trzy dni. Samo przejście szlaku jest dość proste i trwa dobę. Jacht zostaje przydzielony do grupy kilku łodzi, które razem pokonują trzy pierwsze śluzy w górę. Muszą płynąć równym tempem i zdążyć na otwarcie kolejnych śluz (obowiązuje minimalna prędkość pięciu węzłów). Na jeziorze Gatún jednostki stają na nocleg na boi. Następnego dnia rano grupa rusza dalej i pokonuje kolejne trzy śluzy, tym razem w dół. Po południu załogi lądują na Pacyfiku.

– Przechodzenie kanału jest dość zabawne – opowiada Szymon. – W śluzie, która ma 300 metrów kwadratowych powierzchni, obok niemieckiego jachtu stały zaledwie dwa inne, a ceregieli dookoła było co niemiara. Na lądzie stali ludzie od lin i właściwie samodzielnie niewiele można było zrobić. Ci pracownicy przeciągają łódź z miejsca na miejsce, do tego na pokładzie musi być pilot, który podpowiada, co należy zrobić, ale za nic nie odpowiada. Wszystko to wygląda tak, jakby chciano pokazać, że załogi nie na darmo wydają swoje pieniądze.

Kolejnym problemem Szymona stały się finanse, bo Panama to drogie miejsce, szczególnie dla przyjezdnych, czyli tak zwanych gringo. – Inspekcja jachtu kosztowała 54 dolary amerykańskie, opłata za przepłynięcie kanału – 1100 dolarów, kaucja zwrotna – 900, a usługi dodatkowe – około 600 USD – wylicza Kuczyński. Te usługi dodatkowe to silnik zaburtowy, toaleta oraz ludzie. Poza tym na pokładzie muszą być co najmniej cztery osoby. Na szczęście na niewielkiej łodzi „Atlantic Puffin" wystarczyły dwie.

Polskie spotkanie: jacht „Luka" Beaty Lewandowskiej.

Szymon próbował znaleźć inny sposób przedostania się na Pacyfik – chciał wynająć samochód z przyczepą. Niestety tylko za wyciągnięcie jachtu dźwigiem miejscowi chcieli ponad 400 dolarów. Na dodatek jakość dróg i styl jazdy tamtejszych kierowców nie dawały gwarancji, że łódź dotrze drogą lądową w jednym kawałku.

Przedłużający się postój w Panamie wpłynął na przebieg wyprawy. – Straciłem czas, którego później zacznie mi brakować – mówi Szymon. – Prawdopodobnie będę musiał rzadziej zatrzymywać się na Pacyfiku, by zdążyć do Australii na przylot Dobrochny Nowak, która obiecała odwiedzić mnie na trasie rejsu. Miałem też nadzieję, że zdążę trochę popracować i dorobić. W Panamie się nie udało – nie było żadnej pracy dla żeglarza szkutnika. Na szczęście nie płaciłem za postój na kotwicy. Gdybym stał w marinie w Colón, wydawałbym 40 dolarów na dobę. Co ciekawe, dowiedziałem się, że jachty, które tam się zatrzymują, również długo czekają na przepłynięcie kanału, bo właściciele mariny płacą urzędnikom za zwlekanie z decyzjami i przedłużanie formalności. Tutaj z korupcją nikt się nie kryje.

Rejs Szymona Kuczyńskiego rozpoczął się w listopadzie na Wyspach Kanaryjskich. Żeglarz płynie jachtem typu Maxus 22 przygotowanym przez stocznię Northman. Po sforsowaniu Kanału Panamskiego skieruje się do Australii. Następnie pokona Cieśninę Torresa, Ocean Indyjski i Przylądek Dobrej Nadziei. A później przez Ocean Atlantycki wróci do Europy. Informacji o przebiegu wyprawy szukacie na stronie internetowej stoczni Northman: www.northman.pl oraz na stronie projektu Maxus Solo Around: www.zewoceanu.pl.

Kamila Ostrowska

FOT. ZEW OCEANU (3)

Karbonowe mini z Polski

Radek Kowalczyk chce po raz drugi wystartować w słynnych regatach Mini Transat. Jego nowy jacht Ocean 650 kategorii proto, warty 54 tys. euro, został zaprojektowany przez Francuza Étienne'a Bertranda. Powstaje z nowoczesnych materiałów w szczecińskiej stoczni Yacht Service. Zgodnie z projektem, kadłub jest bardzo lekki. Bez pokładu i skrzyni mieczowych waży zaledwie 140 kg. Na dowód tego Kowalczyk sam podtrzymywał skorupę na wyprostowanych w górze rękach (poniżej publikujemy zdjęcie wykonane w kwietniu przez Marka Wilczka). Łodzie klasy Mini ścigają się w dwóch kategoriach: seryjnej i prototypowej. Ta druga to prawdziwy poligon dla nowinek technologicznych. Nie ma ograniczeń konstrukcyjnych – producenci i żeglarze testują nowe rozwiązania, które później wchodzą do szerszego użytku w dużych oceanicznych klasach regatowych (IMOCA 60, Class 40).

– Cieszę się, że po czterech latach przerwy znów wrócę na ocean – mówi Radek Kowalczyk. – Już po ukończeniu regat Mini Transat w 2011 roku wiedziałem, że chcę jeszcze raz stanąć na starcie tego atlantyckiego wyścigu. Do floty klasy Mini powrócę na najnowszej konstrukcji jednego z najlepszych światowych projektantów. Kadłub jest gotowy mniej więcej w 80 procentach. W kwietniu laminowaliśmy komory wypornościowe, dzięki którym łódź – zgodnie z przepisami klasy Mini – będzie niezatapialna.

Kowalczyk dźwiga kadłub swojego mini.

Projektantem jachtu jest Francuz Étienne Bertrand.

Radek Kowalczyk.

FOT. MAREK WILCZEK (3)

Mini Kowalczyka powstaje w zakładzie będącym podwykonawcą znanych stoczni – ostatnio budowano tu jacht XP 33 dla duńskiej firmy X Yachts, a wcześniej luksusowe łodzie typu Eagle 44 i Eagle 54 dla Leonardo Yachts. Zanim Ocean 650 zaczął nabierać kształtów, zbudowano model i formę. Właściwe prace nad jachtem rozpoczęto 27 lutego. Wkrótce nastąpi druga faza robót – wyposażanie łodzi w niezbędne okucia, mocowania, takielunek i osprzęt. Jacht powstaje w technologii przekładkowej, na bazie laminatu epoksydowo-węglowego: dwie warstwy sprasowanego próżniowo laminatu plus pianka pomiędzy warstwami. Wszystkie płetwy (dwa boczne miecze, dwie płetwy sterowe oraz płetwa kilowa) wykonane zostaną z włókien węglowych. Wodowanie zaplanowano na maj. W czerwcu jacht pojedzie do Francji, gdzie pod okiem projektanta będzie przygotowywany do regat.

Pierwszym sprawdzianem dla nowej konstrukcji ma być wyścig Mini Fastnet (start: 14 czerwca). Na trasie Douarnenez – latarnia Fastnet – Douarnenez (600 mil morskich) Radek wystartuje razem z projektantem jachtu Étienne'em Bertrandem. Ponieważ Kowalczyk ukończył już regaty Mini Transat i ma doświadczenie w klasie Mini, nie musi przechodzić pełnego cyklu kwalifikacji do głównych regat. Wystarczy udział w dwóch wybranych imprezach najbliższego sezonu, w których przepłynie łącznie tysiąc mil.

Wyścig Mini Transat rozpocznie się prologiem 13 września. Start do pierwszego etapu na wyspę Lanzarote odbędzie się 19 września. A do drugiego etapu na Gwadelupę – 31 października. Tegoroczna impreza, rozgrywana na trasie o długości 4020 mil, będzie jubileuszową 20. edycją regat. Żeglarze płyną samotnie i nie mogą korzystać ani ze wsparcia z lądu, ani z komputerów nawigacyjnych.

– Na bazie konstrukcji Étienne'a Bertranda chcielibyśmy budować w Polsce kolejne mini – mówi Mariusz Świstelnicki ze stoczni Yacht Service. – Opracowaliśmy koncepcję jachtu modułowego, składającego się z wymiennych części. Każda może być wykonana w wersji hi-tech lub standardowej, wszystko w zależności od budżetu zamawiającego.

Milka Jung

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

since 1976

UBEZPIECZENIE JACHTU

PRZY JACHT-CASCO

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

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

szczegóły na stronie internetowej

UBEZPIECZENIE SKIPPERA / CZARTERU

OC SKIPPERA

NNW

UBEZPIECZENIE KAUCJI

UBEZPIECZENIE OD NASTĘPSTW USZKODZEŃ W CZARTERZE

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU

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

szczegóły na stronie internetowej

kontakt i likwidacja szkód po polsku

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

www.yacht-pool.pl

reklama
Wyczarteruj jacht na Bałtyku
TNIEMY CENY na sezon 2015
-30% do końca sierpnia
Sprawdź szczegóły oferty!
Czeka na Ciebie komfortowy jacht
„Enterprise One" Sun Odyssey 49 DS
Quality Yachting
wypłyń poza horyzonty...

tel. +48 606 932 307 | biuro@qualityyachting.pl | www.qualityyachting.pl

Puchar Bałtyku Południowego 2015

Około 300 morskich jachtów wystartuje w tym roku w regatach Pucharu Bałtyku Południowego. Zapraszamy na trasy od Świnoujścia po Gdańsk, Elbląg i Kaliningrad.

W tym sezonie w kalendarzu zapisano 26 regat. Rywalizacja rozpocznie się w ostatni weekend maja od dwóch imprez: w Tolkmicku nad Zalewem Wiślanym odbędzie się Masfrost Cup, a na wodach Zatoki Gdańskiej – Żeglarski Puchar Trójmiasta. Na czerwiec zaplanowano osiem imprez, na lipiec – siedem, a na sierpień i wrzesień – po pięć. Będą jeszcze Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski, których wyniki nie są zaliczane do klasyfikacji Pucharu Bałtyku Południowego (Górki Zachodnie, od 3 do 5 lipca, organizator: COSA AZS i Nautica Nord).

Co nowego w tym roku w morskich regatach? – Armatorzy i kapitanowie jachtów, które do tej pory rywalizowały w formule pomiarowej KWR, otrzymują w tym sezonie za darmo świadectwa ORC Club, formuły uznawanej przez międzynarodową organizację Offshore Racing Congress – mówi Andrzej Szrubkowski, kierownik biura Pucharu Bałtyku Południowego. – Nie wiemy jeszcze, na jaki odzew żeglarzy możemy liczyć, ale wierzę, że wielu z nich skorzysta z tej oferty i będzie rywalizować w grupie ORC Club. Przygotowano prawie 400 świadectw ORC Club, które zostaną udostępnione armatorom. W regatach rozgrywanych na wodach Zatoki Gdańskiej jachty będą klasyfikowane w obu grupach (KWR i ORC Club), ale do klasyfikacji Pucharu Bałtyku Południowego punkty będą liczone tylko do jednej z grup.

Organizatorzy cyklu stawiają na jakość regat. Chcą delegować obserwatorów, których uwagi mogą mieć wpływ na przygotowanie kalendarzy imprez w kolejnych latach. – Chcemy, aby regaty zaliczane do pucharu były jak najbardziej profesjonalne pod względem organizacyjnym i jak najlepsze pod względem sportowym. Dlatego zrywamy z niektórymi praktykami organizatorów (przyjmowanie zgłoszeń w ostatniej chwili) oraz komisji regatowych (na przykład podawanie czasu startowego przez radio) – wyjaśnia Szrubkowski.

Puchar Bałtyku Południowego to cykl imprez dla żeglarzy pływających na jachtach morskich – inicjatywa powstała w wyniku porozumienia trzech okręgowych związków żeglarskich (zachodniopomorskiego, pomorskiego i elbląskiego) oraz Kaliningradzkiej Obwodowej Federacji Żeglarskiej. Patronat nad cyklem objęli marszałkowie województw zaangażowanych w projekt.

– Puchar Bałtyku Południowego ma integrować i aktywizować żeglarzy w całym pasie południowego Bałtyku od Szczecina po Kaliningrad, a także z pobliskich morskich wód wewnętrznych i śródlądowych – mówi Bogusław Witkowski, prezes Pomorskiego Związku Żeglarskiego.

Jachty bedą klasyfikowane w trzech grupach: KWR, ORC Club oraz w grupie open (jachty bez pomiarów). Zwycięzcy zostaną wyłonieni na podstawie sześciu najlepszych wyników. Dodatkowo punktowany będzie udział w regatach rozgrywanych na obcym akwenie – ma to zachęcić załogi do podróżowania na imprezy ze wschodu na zachód oraz z zachodu na wschód. Prowadzona będzie odrębna klasyfikacja regat morskich (im dłuższa trasa, tym wyższy współczynnik). Ponadto powstanie ranking najaktywniejszych

reklama

sterników – obejmie skipperów, którzy wezmą udział co najmniej w pięciu imprezach. Kalendarz regat opublikowano na stronie projektu: www.zeglarski-pbp.pl.

Aby podnieść poziom regatowy żeglarzy startujących na jachtach morskich, Pomorski Związek Żeglarski zorganizował bezpłatne szkolenia Go 4 Speed, podczas których załogi zgłębiają zagadnienia związane z meteorologią, strategią i taktyką regatową, trymem żagli oraz przepisami regatowymi. Przed nami jeszcze jeden panel szkoleniowy North Sails Go 4 Speed – odbędzie się 16 maja w Górkach Zachodnich. W programie jest wykład Adama Jankowskiego o taktyce regatowej oraz trening na wodzie prowadzony przez Michała Korneszczuka, organizatora regat Nord Cup, przedstawiciela żaglowni North Sails i organizacji Offshore Racing Congress.

PUCHAR BAŁTYKU POŁUDNIOWEGO 2015	
29.05 – 31.05	Masfrost Cup (Tolkmicko)
29.05 – 31.05	Żeglarski Puchar Trójmiasta
12.06 – 14.06	Puchar Burmistrza Tolkmicka
13.06 – 14.06	Puchar Mariny Gdańsk
18.06 – 22.06	Puchar Komandora JK Kaliningradzkiego
20.06 – 21.06	Eljacht Cup (Gdańsk)
20.06 – 21.06	Dni Morza (Świnoujście)
21.06	Puchar Dwóch Komandorów (Gdańsk)
25.06 – 28.06	Puchar Trzech Marszałków (Krynica Morska)
28.06 – 4.07	Bakista Cup (Świnoujście)
4.07 – 5.07	Nord Cup (Gdańsk)
10.07 – 12.07	Puchar Prezydenta Elbląga
18.07 – 26.07	Etapowe Regaty Turystyczne (Trzebież)
15.07 – 19.07	Puchar Rektorów (Gdynia)
24.07 – 26.07	Regaty im. Jarka Rąbalskiego (Nowa Pasłęka)
31.07 – 2.08	Mantra Cup (Dziwnów)
7.08 – 9.08	XV Regaty Unity Line (Świnoujście)
8.08 – 9.08	Puchar Zalewu Kaliningradzkiego
15.08 – 16.08	Regaty Wiatrak (Świnoujście)
14.08 – 16.08	Błękitna Wstęga Zalewu Wiślanego (Krynica Morska)
29.08 – 30.08	Puchar Obrońców Westerplatte (Gdańsk)
4.09 – 6.09	Fromborska Jesień (Frombork)
12.09 – 13.09	Gdynia – Władysławowo – Gdynia
10.09 – 14.09	Sputnik Cup (Kamień Pomorski)
12.09 – 13.09	Puchar Jachtklubu Kaliningradzkiego
26.09 – 27.09	Mistrzostwa Obwodu Kaliningradzkiego

Nowa trasa regat Eljacht Cup

W trzeci weekend czerwca odbędą się międzynarodowe regaty Eljacht Cup 2015. To już szósta edycja tej imprezy. W tym sezonie organizatorzy zmienili trasę – zamiast pożeglować do Bałtyjska w rosyjskim obwodzie kaliningradzkim, załogi rozegrają cztery wyścigi na wodach Zatoki Gdańskiej. W sobotę 20 czerwca odbędzie się wyścig krótki oraz wyścig długi o długości od kilkunastu do 20 mil morskich, natomiast na niedzielę zaplanowano dwa krótkie wyścigi oraz zakończenie regat.

Eljacht Cup to jedna z najważniejszych imprez cyklu Puchar Bałtyku Południowego. Organizatorem jest Jachtklub Stoczni Gdańskiej, a patronem – gdańska firma Eljacht oferująca między innymi urządzenia elektroniczne marki Raymarine, jachtowe systemy elektrotechniczne Mastervolt, anteny, radiotelefony, radiopławy EPIRB, transpondery, sonary, mapy elektroniczne, oświetlenie i panele solarne. Informacji o regatach szukajcie na stronie www.eljachtcup.pl.

YACHT CHARTER PALME

Wakacje na jachcie – Berlin, Brandenburgia oraz Mecklemburgia-Pomorze Przednie

www.yachtcharterpalme.de

ABIM Classic 98 OK

Reline Classic 1225 AC

Delphia Escape 1050

Delphia Escape 1100s

PALME MARIN

Osoba kontaktowa: Dariusz Kasprzyk
Telefon +49 3327 565 70 34
Mobil +49 170 226 81 63

Serwis i obsługa w języku polskim!

Yachtcharter Palme GmbH · Otto-Lilienthal-Str. 16–18 · 14542 Werder (Havel) · Germany · info@ycpalme.de

Dziewięć dni regatowej przygody

Żeglarska turystyka rodzinna, regaty z półwieczną historią, wykłady, biesiady i poznawanie najciekawszych miejsc Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – zapraszamy na wydarzenie, które uzależnia pokolenia, czyli na 51. Etapowe Regaty Turystyczne.

Dziewięciodniowa impreza odbędzie się w tym roku od 18 do 26 lipca. Start i meta w Trzebieży. Na szlaku załogi odwiedzą Świnoujście, Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin, Nowe Warpno i Stepnicę. Jeśli nie macie pomysłu na lipcowe wakacje w wyjątkowej atmosferze – nie ma lepszej propozycji na całym zachodnim Bałtyku. Organizatorzy rozdadzą wiele pucharów i nagród ufundowanych między innymi przez firmy Pantaenius i Eljacht.

Etapowe Regaty Turystyczne to rodzinna impreza dla żeglarzy z całej Polski, podczas której można bezpiecznie i w doborowym towarzystwie rozpocząć przygodę z Zalewem Szczecińskim i Bałtykiem. Na uczestników czekają nowe lub odnowione przystanie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – efekt wieloletnich starań Zbigniewa Jagniątkowskiego oraz miast i gmin regionu. Etapowe Regaty Turystyczne łączą wyścigi z turystyką, szkoleniem i życiem towarzyskim. Przed rokiem brali w nich udział między innymi samotnicy Henryk Widera (jacht „Gawot") i Wolfgang Oelschlaegel („Oma"). Rywalizowali też Adam Lisiecki – jacht „Wisła", Krzysztof Krygier – „Bluefin II", Jacek Romanowski – „Bryza 33", Bogdan Wrzesień – „Master 3", Sławomir Turniak – „Trux", Władysław Chmielewski – „Loxa", Andrzej Sokołowski – „Orson", Cezary Wolski – „Sharki", a także uczestniczący w regatach od pół wieku Walerian Zegzdryn – jacht „Scooby Doo".

Nad bezpieczeństwem żeglarzy będzie czuwać łódź RIB Michała Korneszczuka, doświadczonego regatowca, organizatora regat Nord Cup, przedstawiciela firmy ubezpieczeniowej Pantaenius i żaglowni North Sails. Członkowie komisji popłyną „Camelotem" – dużym, dzielnym i wygodnym jachtem oceanicznym. Klasyfikacja będzie prowadzona w grupach ORC, KWR oraz w grupie bez pomiarów. Organizatorzy zapraszają też jachty towarzyszące. Zgłoszenia będą przyjmowane przez internet oraz dzień przed imprezą. Zawiadomienie, instrukcję żeglugi oraz formularz zgłoszenia znajdziecie na stronie www.regatyunityline.strefa.pl.

Zaplanowano codzienne odprawy kapitanów oraz wieczorne spotkania żeglarskie współorganizowane przez gospodarzy odwiedzanych miast i portów. Pierwszego dnia odbędzie się wyścig na trasie Trzebież – Kanał Piastowski. W niedzielę 19 lipca przewidziano wyścig o Błękitną Wstęgę Zatoki Pomorskiej, natomiast na poniedziałek 20 lipca – wyścig o Puchar Mikołajka Nadmorskiego na trasie Świnoujście – Dziwnów. Wtorek 21 lipca to przejście turystyczne do Kamienia Pomorskiego oraz wyścig o Puchar Zalewu Kamieńskiego. Na środę 22 lipca zaplanowano turystyczne przejście rzeką Dziwną do Wolina. Miasto wikingów ma nową marinę i może ugościć przy kei około stu jachtów. W czwartek 23 lipca odbędzie się długi wyścig przez Zalew Szczeciński do Nowego Warpna, gdzie działa kolejna nowa marina z zapleczem lądowym (miejscowi rybacy starają się, aby żeglarze zawsze mieli świeże ryby na obiad). W piątek 24 lipca odbędzie się wyścig o Błękitną Wstęgę Zalewu Szczecińskiego na trasie Nowe Warpno – Stepnica. Natomiast sobota to ostatni wyścig do Trzebieży. Uroczyste zakończenie regat zaplanowano na niedzielę 26 lipca.

Piotr Stelmarczyk

Etapowe Regaty Turystyczne – impreza dla wszystkich pokoleń.

Klasyfikacja będzie prowadzona w grupach ORC, KWR oraz w grupie bez pomiarów.

FOT. MAREK WILCZEK (2)

Testy Delphia Yachts w Niemczech

Firma Werderaner Yachthandel, główny dealer jachtów motorowych Delphia Yachts na niemieckim rynku, z okazji 25-lecia polskiej stoczni organizuje międzynarodowy tydzień testów. Zapraszamy do mariny w miejscowości Werder (Havel) leżącej w pobliżu Poczdamu (46 km od centrum Berlina). Testy będą się odbywać od 8 czerwca do 12 czerwca. Dziennikarze i wodniacy zobaczą wszystkie modele łodzi motorowych oleckiej firmy: Delphia Nano, Delphia Escape 800, Delphia Escape 800 Soley, Delphia Escape 1050, Delphia Escape 1080, Delphia Escape 1100 Soley, Delphia Escape 1350.

Do grupy Palme Marin należą dwie firmy: Yachtcharter Palme oraz Werderaner Yachthandel. Pierwsza od ponad pięciu lat wypożycza jachty w Werder. Ma ponad 40 jednostek, w tym 17 jachtów z Polski (14 łodzi ze stoczni Delphia Yachts oraz trzy wyprodukowane przez firmę Nautiner). Są też jednostki zachodnich marek: Jeanneau, Bavaria, Greenline, Linssen i Abim. Od czerwca dostępny będzie nowy luksusowy jacht typu Prestige 450. Serwis w języku polskim ułatwia czarterowanie jachtów i odkrywanie dróg wodnych Berlina i Brandenburgii.

Z kolei Werderaner Yachthandel to firma, która od 2012 roku jest głównym dealerem w Niemczech Delphia Motoryachts, Abim Yachting i Flevo Mouldings. Przedsiębiorstwo oferuje różne formy zakupu jachtu. Można na przykład oddać łódź do floty czarterowej Yachtcharter Palme i obniżyć w ten sposób swoją inwestycję. Więcej na stronie www.palme-marin.de.

Polskie jachty w miejscowości Werder w pobliżu Poczdamu, 46 km od centrum Berlina.

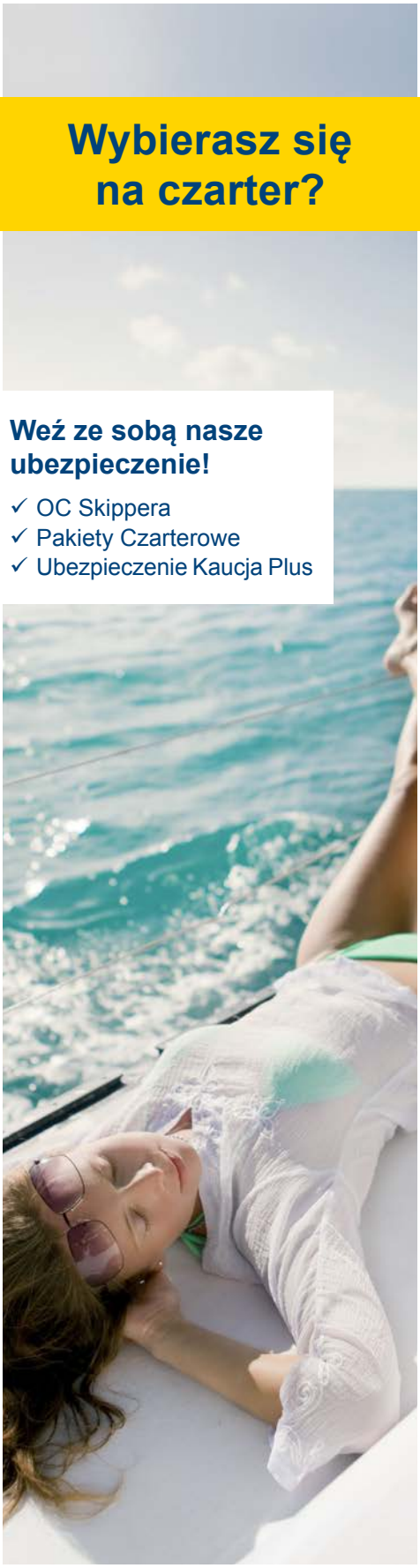
Regaty Politechniki Warszawskiej

Drugą edycję Regat o Puchar Rektora Politechniki Warszawskiej organizuje samorząd studentów PW. Zapraszamy do centrum Promenada w Białobrzegach (gmina Nieporęt) 23 i 24 maja. Celem regat jest promowanie żeglarstwa wśród społeczności akademickiej.

Zaplanowano koncerty zespołów szantowych, turniej siatkówki, paintball, rejsy jachtem turystycznym, piknik oraz oczywiście rywalizację w klasach Sigma 600 i Omega oraz w grupie open.

Zawodników i kibiców dowiozą do portu autokary, które będą wyruszać spod gmachu głównego Politechniki Warszawskiej i akademików (autobusy będą kursować co godzinę, a rano i wieczorem – częściej).

Honorowy patronat nad regatami objęli rektor Politechniki Warszawskiej Jan Szmidt, marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, wójt gminy Nieporęt Sławomir Mazur oraz Polski Związek Żeglarski. Impreza ma charakter sportowy oraz kulturalny i rozrywkowy. Co ciekawe, wydarzenie nabiera charakteru międzynarodowego – burta w burtę będą rywalizować przedstawiciele uczelni z różnych krajów. Kontakt do organizatorów: regaty@samorzad.pw.edu.pl. Strona internetowa regat: www.regaty.sspw.pl. Zapraszamy!



Dwa lata z nowymi patentami

Minęły dwa lata od opublikowania w „Dzienniku Ustaw" rozporządzenia ministra sportu i turystyki o uprawianiu turystyki wodnej wprowadzającego nowy system uprawnień żeglarskich i motorowodnych. Jak te zmiany oceniają firmy organizujące szkolenia i egzaminy? O wypowiedź poprosiliśmy Piotra Sobolewskiego z agencji Punt.

Przyznać trzeba, że zmiany okazały się korzystne zarówno dla osób ubiegających się o patenty, jak i dla firm organizujących szkolenia. System jest prostszy. Egzaminy mogą przeprowadzać uprawnione kluby, organizacje i firmy, które otrzymały upoważnienia ministerstwa. Organizatorzy kursów mogą korzystać z wybranej komisji – na przykład nasza firma, prowadząca szkolenia na wodach Zatoki Gdańskiej i Bałtyku, kiedyś korzystała z komisji warszawskiej, dziś współpracujemy z komisją klubu Gryf Gdynia. Zauważamy też, że zmienił się sposób egzaminowania. Przede wszystkim egzaminy przeprowadzają osoby mające spore doświadczenie morskie i będące aktywnymi żeglarzami. Wpłynęło to wyraźnie na poprawę jakości przeprowadzanych egzaminów. Nikt już nie pyta o średnicę węża strażackiego.

Niestety obserwujemy też zjawiska, które mogą martwić. Na przykład na naszych szkoleniach morskich organizowanych w Gdyni prawie nie ma młodzieży. Uczestnicy kursów to przeważnie mężczyźni w wieku od 25 do 55 lat. Nie umiem wytłumaczyć, dlaczego młode pokolenie żeglarzy nie garnie się do morskich szkoleń. Na pewno nie ma to nic wspólnego ze zmianą przepisów o patentach. Może młodzi po prostu wolą Mazury i inne śródlądowe akweny? Bo nie sądzę, by barierą były koszty szkoleń – są one przecież zbliżone.

Uważam, że należało by jeszcze zerwać z zasadą, że egzaminu nie może przeprowadzać instruktor, który prowadził szkolenie. Przecież taka osoba najlepiej zna kursanta ubiegającego się o patent. Wie, jak się zachowuje za sterem, jak sobie radzi w sytuacjach awaryjnych, jak potrafi dowodzić jachtem i jak wykonuje komendy kapitana. Nie widzę powodu, by osoba mogąca najlepiej ocenić przygotowanie żeglarza do nowych wyzwań nie mogła przeprowadzać egzaminu. Taka sytuacja byłaby korzystna dla zdających, którzy często podchodzą do sprawdzianów teoretycznych i praktycznych w dużym stresie.

Piotr Sobolewski

Bavaria 38 cruiser z floty agencji Punt. Fot. www.punt.pl

Patenty żeglarskie

Bez patentu możemy prowadzić po wodach śródlądowych jachty żaglowe do 7,5 metra długości oraz motorówki z silnikiem mniejszym niż 10 kW (około 13 KM). Po ukończeniu 14 lat i zdaniu egzaminu na paten żeglarza jachtowego możemy prowadzić jachty żaglowe po wodach śródlądowych oraz jachty o długości do 12 metrów po morskich wodach wewnętrznych i po morskich wodach otwartych dwie mile od brzegu w porze dziennej.

Po ukończeniu 18 lat, zdobyciu stażu morskiego (200 godzin żeglugi w co najmniej dwóch rejsach) i zdaniu egzaminu na patent jachtowego sternika morskiego możemy prowadzić jachty żaglowe po wodach śródlądowych oraz jachty o długości do 18 metrów po wodach morskich.

Po uzyskaniu stażu morskiego wynoszącego 1200 godzin żeglugi w minimum sześciu rejsach (w tym 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości ponad 7,5 metra, 100 godzin żeglugi po wodach pływowych z zawinięciem co najmniej do dwóch portów, co najmniej jeden rejs powyżej 100 godzin na jachcie o długości ponad 20 metrów) możemy się ubiegać o stopień kapitana jachtowego. Kapitan może prowadzić jachty żaglowe po wodach śródlądowych i morskich bez ograniczeń.

Butelki czarodziejki z filtrem

Nowość na polskim rynku. Zamiast kupować drogą wodę w plastikowych jednorazowych butelkach, możemy zabierać na treningi i regaty butelkę z filtrem Water-to-Go. Zaoszczędzimy pieniądze i przy okazji zadbamy o środowisko. Jak to działa?

Butelki mają filtry, które zatrzymują 99,9 proc. zanieczyszczeń. Możemy je więc przed startem napełnić wodą z kranu lub w trakcie treningu – z jeziora. I po chwili mamy pod ręką dobrą i bezpieczną wodę. Niemożliwe? Skuteczność filtrów potwierdziły badania niezależnych instytutów. W Wielkiej Brytanii testy przeprowadziła Londyńska Szkoła Higieny i Medycyny Chorób Tropikalnych (The London School of Hygiene & Tropical Medicine), a w Stanach Zjednoczonych pracownicy BCS Laboratories z Florydy. W Indiach testy przeprowadzono w instytucie Bangalore Test House. Natomiast w Polsce skuteczność filtrów z butelek Water-to-Go potwierdziło laboratorium poznańskiego Aquanetu (wyniki wszystkich badań dostępne są na stronie internetowej www.watertogo.pl).

Butelki przydadzą się nie tylko żeglarzom, ale także turystom podczas górskich wycieczek, podróżnikom przemierzającym kontynenty, osobom ćwiczącym w klubach fitness, a nawet firmom i instytucjom, które chcą zapewnić pracownikom niedrogą wodę dobrej jakości. Możemy nabierać wodę z dowolnego źródła – ze strumienia, z rzeki lub deszczówkę (wyjątkiem jest woda słona). Obliczono, że woda filtrowana w butelkach Water-to-Go kosztuje mniej niż 30 groszy za litr. Filtr przeznaczony do półlitrowego bidonu oczyści 130 litrów wody, do butelki o pojemności 0,75 litra – 200 litrów. Później należy wymienić wkład do filtra i w prosty sposób go aktywować.

Filtry tworzone z wykorzystaniem nanotechnologii opracowano na zlecenie NASA. Są produkowane bez splotów – poprzez nakładanie na siebie kolejnych warstw membrany.

Napełniamy butelkę i po chwili pijemy czystą i bezpieczną wodę.

Butelka idealna na jacht i na prezent.

Water-to-Go na każdy lądowy i morski szlak.

Technologia wykorzystuje pojedyncze cząsteczki tlenku glinu, które zawierają 33 proc. węgla oraz inne składniki odpowiedzialne za proces filtracji. Tlenek glinu w filtrze przyciąga nie tylko metale i zanieczyszczenia chemiczne, ale także trudne do zatrzymania pierwotniaki, bakterie i wirusy (nie radzą sobie z nimi na przykład tradycyjne filtry węglowe). Ten nowatorski proces sprawia, że każda kropla wody staje się bezpieczna i odżywcza.

Więcej informacji oraz ceny butelek i wkładów do filtrów znajdziecie na stronie sklepu internetowego www.watertogo.pl.

Water-to-Go™
water filtration system
POLSKA
www.watertogo.pl +48 68 41 41 021
www.facebook.com/watertogopolska

Osobista butelka z filtrem.

JEDNA BUTELKA WIELE MOŻLIWOŚCI
- ŻEGLARSTWO
- REKREACJA
- PODRÓŻE
- WYCIECZKI
- SPORT
- DOM
- PRACA
- SZKOŁA

ZDROWA I BEZPIECZNA WODA ZAWSZE POD RĘKĄ.
WIĘCEJ INFORMACJI www.watertogo.pl

OSZCZĘDZASZ PIENIĄDZE NIE KUPUJĄC DROGICH WÓD BUTELKOWANYCH
WYMIANA FILTRA CO 2 LUB 3 MIESIĄCE
POMAGA CHRONIĆ ŚRODOWISKO
1 BUTELKA Water-to-Go = 260 BUTELEK JEDNORAZOWYCH

Echosonda i ploter Dragonfly 4PRO

Dragonfly 4PRO firmy Raymarine z ekranem 4,3'' łączy funkcje echosondy i plotera map. Ma Wi-Fi oraz GPS. Sprzedawany jest w komplecie z przetwornikiem pawężowym CPT-DVS. Technologia CHIRP DownVision umożliwia oglądanie sonarowych obrazów dna w doskonałej jakości nawet do głębokości 183 metrów. Dragonfly 4PRO ma również tradycyjny sonar CHIRP do namierzania ryb. Można podzielić ekran, by równocześnie oglądać przekaz z obu sonarów. Obraz jest dobrze widoczny nawet w pełnym słońcu i podczas deszczu. Instalację urządzenia ułatwia regulowana kulkowa podstawa pozwalająca na pochylanie i obracanie.
Dragonfly 4PRO ma 72-kanałowy odbiornik GPS kompatybilny z mapami elektronicznymi wielu producentów. Dzięki aplikacji Raymarine Wi-Fish, dostępnej na App Store i Google Play, wędkarze mogą bezprzewodowo przesyłać obraz z sonarów na smartfony i tablety. Obraz można zatrzymać, powiększyć i przewinąć, a ulubione ujęcia zapisać i wysłać znajomym. Źródło: www.raymarine.pl/dragonfly.

Ploter B&G Vulcan 7

Wszechstronny siedmiocalowy ploter z ekranem multi-touch zawiera innowacyjny pakiet aplikacji dla żeglarzy. Vulcan 7 łączy się z pokładowymi instrumentami, udostępniając wiele funkcji, w tym ekran SailSteer™ oraz prognozowany czas żeglugi do punktu docelowego. Dzięki wbudowanemu Wi-Fi będziemy na bieżąco z najnowszymi aplikacjami i serwisami żeglarskimi. B&G Vulcan 7 oferuje wiele innych możliwości i współpracuje z wieloma przetwornikami i akcesoriami. Źródło: www.bandg.com. Dystrybutorem urządzeń marki B&G jest firma Parker Poland: www.parker.com.pl.

Transponder AIS do kamizelek ratunkowych

MOB1 firmy Ocean Signal to najmniejszy na świecie transponder AIS Człowiek za Burtą (MOB) z DSC. Mocowany jest do kamizelek ratunkowych – uaktywnia się automatycznie po napełnieniu kamizelki powietrzem. Pierwszy alert zostanie nadany 15 sekund po aktywacji. Transponder będzie pracować ponad 24 godziny. Urządzenie komunikuje się ze statkiem, poza którym znalazła się poszkodowana osoba, a także z innymi jednostkami w promieniu do 8 km od nadajnika (odległość zależy od warunków na morzu). Światło stroboskopowe zapewnia lepszą widzialność urządzenia nocą lub podczas mgły.
Po dokonaniu aktywacji MOB1 rozpocznie nadawanie alarmu do wszystkich odbiorników AIS, a także wszystkich wskaźników wielofunkcyjnych i innych ploterów z aktywowaną obsługą AIS. Dane o lokalizacji przekaże 66-kanałowy GPS. Dodatkową funkcją transpondera MOB1 jest możliwość aktywacji alarmu DSC w radiotelefonie znajdującym się na naszym statku – powiadomi on załogę o zaistniałej sytuacji. Użytkownik może jednorazowo samodzielnie wprowadzić do urządzenia numer DSC MMSI swojego jachtu. Baterie w MOB1 wystarczą na 7 lat. Urządzenie ma pięcioletnią gwarancję. Źródło: www.eljacht.pl.

Nóż marki Opinel

Opinel Outdoor No 08 to składany nóż z ergonomiczną rękojeścią wykonaną z dwukolorowego tworzywa odpornego na temperatury od minus 40 do plus 80 stopni Celsjusza. W rękojeść wbudowano gwizdek, którego dźwięk słychać z odległości 300 metrów (głośność gwizdka: 110 dB). Nóż ma system Virobloc blokujący głownię w stanie otwartym lub zamkniętym. W głowni z nierdzewnej i modyfikowanej stali Sandvik 12C27 jest duży otwór umożliwiający otwarcie noża jedną ręką, służy też jako klucz – na przykład do odkręcania szekli. Częściowo ząbkowane ostrze ułatwia cięcie naturalnych i syntetycznych lin oraz pasów.
Francuską firmę Opinel założył 125 lat temu Joseph Opinel. Przedsiębiorstwo specjalizuje się w produkcji funkcjonalnych składanych noży z różnych gatunków drewna oraz wysokiej jakości stali węglowej oraz nierdzewnej stali szwedzkiej. Wszystkie składane noże powstają we francuskiej miejscowości Chambery. Cena: około 110 zł. Źródło: www.makanu.pl.

Kosmetyki do czyszczenia i pielęgnacji jachtów

Nauta Nova to seria 19 profesjonalnych kosmetyków jachtowych do czyszczenia i pielęgnacji. W zestawie znajdują się między innymi ekologiczne biodegradowalne środki Proboat Clean, Waterline Cleaner, Teak Cleaner – podstawowe preparaty do czyszczenia zewnętrznych powierzchni.
Proboat Clean (cena: 49 zł za 0,75 litra) to skoncentrowany silny środek. Szybko i skutecznie usuwa olej, zacieki i ciemne smugi spowodowane przez deszcz, otarcia oraz ślady gumy i plamy tłuszczu. Polecany do czyszczenia powierzchni laminowanych i lakierowanych, pontonów, błotników, plandek, listew odbojowych, masztów oraz innych aluminiowych bądź stalowych elementów. Waterline Cleaner (64 zł za litr) to skoncentrowany środek do usuwania zanieczyszczeń z linii wodnej i dna – usuwa muszle, glony oraz żółte przebarwienia żelkotu. Teak Cleaner (59 zł za litr) to alkaliczny koncentrat – likwiduje brud i przywraca naturalny kolor drewnianym powierzchniom. Źródło: www.marineway.pl.

Wyjątkowy T-shirt marki Azimuth

Elegancki T-shirt London marki Azimuth w ciepłych odcieniach kawy z mlekiem i granatu. Nawiązuje do historycznego Will's Coffee House założonego przez Williama Unwina w londyńskiej Covent Garden. Było to miejsce spotkań artystów, poetów oraz oficerów angielskiej floty, którzy godzinami rozprawiali o swych doświadczeniach i podróżach, przynosząc natchnienie i pomysły na opowiadania marynistyczne powstające w XVII i XVIII wieku. T-shirt wykonano z bawełny najwyższej jakości. Źródło: www.azimuth-shop.com.

Lekkie kabestany Antal XT Race

Kabestany XT Race to ulepszone i odchudzone wersje kabestanów XT. Aby obniżyć wagę zastosowano łożyska Peek oraz mechanizmy wykonane z lżejszych stopów metali. Obie wersje mają system samoknagujący, żłobienia bębna o różnej głębokości, elementy konstrukcyjne wycinane z bloku aluminium CNC, wygodny dostęp do wnętrza oraz ośki kół zębatych wykonane w technologii PVD. Źródło: www.goantal.pl.

Knaga obracana Roller

Taka knaga to marzenie nie jednego armatora. Jest estetyczna, doskonale wykonana, bardzo praktyczna i bezpieczna. Jedną ręką i bez dużego wysiłku możemy ją otworzyć i zamknąć. Otwarta knaga ułatwi wiązanie, natomiast zamknięta – ochroni przed przypadkowym wplątaniem liny. W obu pozycjach knaga jest zabezpieczona ceramiczną zapadką.

Producent oferuje cztery rozmiary aluminiowych knag Roller. Mogą być anodowane na czarno lub na kolor srebrny. Knaga została nagrodzona prestiżowym wyróżnieniem Pittman Innovation Awards 2015. Źródło: www.goantal.pl.

Gunboat G4 przy wietrze o sile 14 węzłów mknął z prędkością 30 węzłów.

Katamaran waży zaledwie 2,7 tony.

Turystyczny katamaran ze skrzydłami

Nowoczesne technologie z Pucharu Ameryki czy regat oceanicznych coraz szybciej się upowszechniają. Węglowe maszty, laminowane żagle czy nawet żagle z dakronu były kiedyś technologicznymi nowinkami, a później na dobre zadomowiły się na turystycznych jednostkach. Czy tę samą drogę pokonają skrzydła wodne, dzięki którym jachty wynurzają się i mkną niczym wodoloty? W kwietniu na karaibskiej wyspie Sint Maarten zwodowano rewolucyjny 40-stopowy katamaran Gunboat G4 projektu Petera Johnstone'a. To jacht z pełnym wyposażeniem turystycznym posiadający hydroskrzydła. Przy wietrze o sile 14 węzłów G4 mknął z prędkością 30 węzłów. Jego konstruktorzy twierdzą, że będzie bez problemów pokonywał 300 mil na dobę, a w sprzyjających warunkach – nawet 400 mil. To osiągi zarezerwowane dotychczas wyłącznie dla jachtów regatowych.

Tajemnica sukcesu tkwi w wykorzystaniu technologii, materiałów i rozwiązań stosowanych do produkcji jednostek wyczynowych. Projektant jachtu, Peter Johnstone, przyznał, że jego pomysł sięga lat 90., kiedy spędzał wakacje na rodzinnym jachcie turystycznym przerobionym z jednostki, która zwyciężyła w regatach Transpac. – Widywałem solidne i wygodne katamarany, które były niestety zbyt ciężkie i wolne – mówi Johnstone. – Pomyślałem, że warto połączyć lekkość jachtu regatowego z konstrukcją turystyczną.

Powstał jacht niezwykły. Ma bardzo nowoczesną sylwetkę i na pierwszy rzut oka nie przypomina łodzi turystycznej. Szczególnie gdy zwrócimy uwagę na agresywne linie kadłuba, niską nadbudówkę, wąskie pływaki i ujemny nawis dziobowy. Nowoczesny takielunek nie ma ani grama stali – wszystkie elementy wykonano z kompozytów, są lekkie i wytrzymałe, ale niestety kosztowne. Obrotowy maszt o wysokości 19,36 metra powstawał w autoklawie. Do tego bom oraz żagle firmy North Sails wykonane w najnowszej technologii 3Di – grot oraz trzy sztaksle, z których największa genua sięga niemal do pawęży. Laminatowe żagle składają się z samego włókna – są nie tylko sztywne, ale też bardzo trwałe, gdyż nie mają słabego ogniwa, czyli folii. Formowane są na trójwymiarowym kopycie, co zapewnia im doskonały kształt. Sztywność materiału 3Di sprawia, że żagle działają niemal jak skrzydła z Pucharu Ameryki. Ich obsługa jest jednak znacznie mniej kłopotliwa.

Na pokładzie Gunboat G4 załoga ma sporo pracy.

Jednak chyba najważniejsze jest to, że katamaran G4 waży zaledwie 2,7 tony, co dla jednostki o długości ponad 12 metrów jest wynikiem znakomitym. Tym bardziej że jacht ma wszystkie niezbędne elementy przydatne w zwykłym cruisingowym rejsie.

Nieco spartański kokpit wyposażony w ławki i niewielki stół nie pozwala na zmianę konfiguracji, ale dzięki wkładkom kompozytowym także jest bardzo lekki. Sternik pracuje rumplami – to najlżejsze rozwiązanie. Zejściówki do kabin są podnoszone na burcie – po ich otwarciu należy otworzyć zamykaną na suwak kotarę.

Konstruktorzy w trosce o wagę sięgnęli po rozwiązania nowatorskie, ale zarazem kontrowersyjne. Dwuosobowe koje w kabinie centralnej (za kanapami) są szerokie i wygodne, ale ich usytuowanie może sprawiać problemy z wypoczynkiem. W kadłubach znalazło się miejsce wyłącznie dla koi jednoosobowych. Wysokość kabiny uzyskano dzięki obniżeniu podłogi, przez co katamaran ma niejako „trzeci ślad". Kambuz wyposażono w zlew, kuchenkę oraz niewielką lodówkę, która ma zaledwie 100 litrów pojemności. Elektronika G4 to oczywiście przegląd nowości. Urządzenia zasilane są bateriami litowo-jonowymi.

W filmowej reklamówce jachtu, podczas żeglugi z prędkością 30 węzłów, na stole stoi butelka wina z dwoma kieliszkami napełnionymi trunkiem. Mimo prędkości, nic się nie wylewa. Złośliwi dodali oczywiście komentarz, że na tym jachcie jest tyle roboty podczas żeglugi, że nie ma mowy o chwili wytchnienia, nie mówiąc już o smakowaniu wina. Na innym filmie katamaran pędzi z prędkością prawie 25 węzłów, ale w wyniku błędu sternika dochodzi do wywrotki. Ten materiał jest wnikliwie analizowany przez biuro projektowe, a na wnioski przyjdzie jeszcze poczekać.

G4 poddawany jest testom i pierwsze wyniki są obiecujące. Na razie producenci nie zdradzają ceny, ale wiadomo, że nie będzie ona niska. Dzień, w którym skrzydlate katamarany dostępne będą na łodziach czarterowych, jest chyba coraz bliżej.

Marek Słodownik

FOT. WWW.GUNBOAT.COM (3)

Czy zakup jachtu to inwestycja?

Kupujemy turystyczny katamaran i zaczynamy na nim zarabiać – bajka czy realny pomysł na biznes.

Spróbujmy przeanalizować armatorski biznesplan na przykładzie projektu finansowego Yachtvestment stworzonego przez firmę Dobre Jachty, dystrybutora marek Jeanneau i Lagoon. Proponowana inwestycja polega na pozyskaniu katamarana i przekazaniu go agencji czarterowej. Jacht w znacznej części jest finansowany z leasingu. Po pięciu latach jednostka zostaje sprzedana i następuje rozliczenie projektu.

Czartery jachtów to stabilny i wciąż rozwijający się segment branży turystycznej. Dominuje na ciepłych akwenach: głównie w basenie Morza Śródziemnego i na Karaibach, ale także w innych częściach świata. Rynek czarterowy jest bezpieczny i przewidywalny, gdyż klienci rezerwują jachty poprzez setki pośredników z całego świata. Dla inwestora ważny jest także zwyczajowy sposób płatności: zaliczka w wysokości do 50 proc. wpłacana jest sześć miesięcy przed rejsem, a pozostała kwota – miesiąc przed realizacją usługi. Rynek czarterów rośnie o kilka procent rocznie. Ale szczególnie dynamicznie rozwija się segment katamaranów. Dlaczego?

Katamarany kuszą przestrzenią i komfortem podróży. A także niewielkim zanurzeniem oraz bezpieczeństwem rodzinnej żeglugi. Poza tym w wypadku tych jednostek popyt jest większy niż podaż. Wszystkie firmy zajmujące się budową turystycznych katamaranów morskich mogą zwodować 600 łodzi rocznie (połowę udziałów w rynku ma firma Construction Navale Bordeaux – właściciel marki Lagoon). Około 25 proc., czyli 150, nowych jachtów trafia na globalny rynek czarterowy. Najwięcej (ponad połowa) na Karaiby, a około 35 proc. na Morze Śródziemne. Oznacza to, że na Morzu Śródziemnym co roku pojawia się średnio 50 nowych czarterowych katamaranów. Zawijają do Chorwacji, Hiszpanii, Włoch, Francji, Grecji i Turcji, więc każdy z tych krajów pozyskuje zaledwie od kilku do kilkunastu jednostek. Dla porównania, nowych jednokadłubowców do czarteru tylko na Morzu Śródziemnym przybywa co roku kilkaset. A łącznie jachtów jednokadłubowych we flotach czarterowych jest – według różnych szacunków – od kilku do kilkunastu tysięcy. Na przykład w Chorwacji, która ma od 2 tys. do 3 tys. łodzi czarterowych, katamaranów jest zaledwie 90. Dlatego właśnie popyt przewyższa podaż. I co ważne: producenci nie będą w stanie nasycić rynku jeszcze przez wiele lat.

To oczywiście ma wpływ na politykę cenową firm czarterowych. Praktycznie nie udzielają one rabatów na te jednostki. Zdecydowana większość czarterów sprzedawana jest po cenie nominalnej. Wyjątkiem są rejsy dwu- lub trzytygodniowe oraz czartery dla stałych klientów (w wypadku jachtów jednokadłubowych rabaty sięgają nawet 30 proc.). Poza tym katamarany znacznie dłużej są oferowane jako jednostki nowe, co pozwala firmom dłużej utrzymywać wyższe ceny. Rezerwacje dokonywane są nawet z rocznym wyprzedzeniem, a wynajęcie katamarana z dnia na dzień jest często niemożliwe.

Katamaran Lagoon 39. Czynsz miesięczny w leasingu: 3942 euro netto. Fot. Nicolas Claris

Oczywiście, jak w każdej inwestycji, trzeba się liczyć z ryzykiem. Wpływ na rentowność projektu może mieć trwałe uszkodzenie jednostki w trakcie sezonu, które wyeliminuje ją z czarteru na jakiś czas. W takim wypadku należy się liczyć z utratą części zysków. Ryzyko to można oczywiście zminimalizować, wykupując specjalistyczne ubezpieczenie.

YACHTVESTMENT Katamaran Lagoon 39	
Wartość transakcji	330 000 euro netto
Udział własny w leasingu	20 proc. / 66 000 euro netto
Okres leasingu	60 miesięcy
Czynsz	3942 euro netto
Końcowa spłata	20 proc. / 66 000 euro netto

Firma Dobre Jachty proponuje zakup katamarana Lagoon 39. Jednostka trafi na pięć lat lub na dłużej (decyzja należy do armatora) do chorwackiej floty czarterowej zarządzanej przez spółkę The Yachting Club. Wartość transakcji: 330 tys. euro netto. Cena obejmuje wszelkie potrzebne zgody, zezwolenia, inspekcje i ubezpieczenia, jak również zakup niezbędnego wyposażenia ratunkowego, komunikacyjnego, nawigacyjnego i hotelowego. Opłacone jest ponadto przeprowadzenie jednostki na docelowy akwen, wynajęcie miejsca w Marinie Mandalina w Szybeniku, a także opieka nad jachtem. Udział własny ustalono na 20 proc. Rata leasingowa wyniesie 3,9 tys. euro netto. Jesienią armator podpisuje umowę na zakup jachtu i zawiera umowę leasingu. W lutym odbiera łódź ze stoczni. Po rejestracji, inspekcji technicznej i zdobyciu karty bezpieczeństwa wczesną wiosną katamaran trafia na wybrany akwen. A w kwietniu lub w maju następuje rozpoczęcie projektu.

Czarter pozwala uzyskać przychód w wysokości ponad 90 tys. euro rocznie, a koszty utrzymania i obsługi jachtu oszacowano na 50 proc. przychodów. Stopa zwrotu od zainwestowanej przez armatora kwoty wyniesie od 16 proc. do 20 proc. rocznie. A po pięciu latach katamaran będzie można sprzedać za mniej więcej 50 proc. wartości nowego jachtu.

Radość z jazdy przede wszystkim

Projekt powstał we współpracy z włoskim biurem Skipina Design Studio.

Nexø third	
Długość kadłuba	6,34 m
Długość całkowita	6,80 m
Szerokość	2,49 m
Zanurzenie	0,3 m / 1,3 m
Waga	ok. 1000 kg
Grot	14 m kw.
Fok	8,5 m kw.
Cena	49 500 zł netto

Środkową część kabiny zajmuje rozkładany stół.

Jacht Nexø third, produkcji firmy Sułkowski Boats założonej przez Bartosza Sułkowskiego, zadebiutował jesienią ubiegłego roku na łódzkich targach Boatshow. Gdy tylko trójka została zwodowana, próbowaliśmy się umówić na test, jednak listopad w Polsce nie jest najlepszym miesiącem do żeglugi. Łódź podróżowała na przyczepie w poszukiwaniu wiatru między kolejnymi akwenami, a ja czekałem na telefon z wiadomością, że wreszcie wieje i można schodzić na wodę. Po miesiącu Bartosz zadzwonił, bo powiało na Zalewie Domaniowskim. Jednak kiedy nazajutrz rano wsiadłem do auta, termometr wskazywał minus pięć stopni Celsjusza. Po drodze temperatura miejscami spadała do minus dziewięciu. Ale na szczęście w południe był tylko niewielki mróz, a podmuchy przybrały na sile – mogliśmy rozpocząć test.

Nexø Yachts to młoda polska marka stworzona przez Bartosza Sułkowskiego, absolwenta Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, syna Jerzego Sułkowskiego – właściciela stoczni Sułkowski działającej od ponad 30 lat. Jacht Nexø third jest trzecią jednostką z nowej linii. Na targi Boatshow dotarł niemal prosto z hali produkcyjnej i od razu został wyróżniony przez dziennikarzy.

Projekt powstał we współpracy z włoskim biurem Skipina Design Studio, które przygotowało ogólny zarys linii jachtu. Szczegóły dopracowano w Polsce. Producent zamierzał stworzyć niewielką jednostkę, zapewniającą szybką żeglugę oraz wygodny i bezpieczny wypoczynek na śródlądziu. Testowany egzemplarz wyposażono w dwie szybrowe płetwy sterowe zamocowane na krańcach pawęży i połączone z rumplem w spójny system sterowania. Dzięki takiemu rozwiązaniu nawet przy bardzo dużych przechyłach zawietrzna płetwa zawsze jest głęboko w wodzie (podczas podchodzenia pod płytki brzeg należy pamiętać o podniesieniu płetw). Podwójny ster to wyposażenie dodatkowe – w wersji standardowej producent montuje pojedynczą płetwę.

Przestronny, wygodny i dość głęboki kokpit ma otwartą rufę zabezpieczoną składaną ławką. Nadbudówka nie ogranicza widoczności. W kokpicie wygodnie może żeglować nawet sześć dorosłych osób. Jest

Trójka waży około 1000 kg. Jest nieduża, elegancka i zgrabna.

Testowany model miał dwie szybrowe płetwy sterowe.

FOT. WWW.NEXOYACHTS.EU (5)

Sułkowski Boats - exclusive producer of nexø yachts
ul. Radomska 101/103 , Milejowice
26-652 Zakrzew, POLAND

nexø third for chosen...

info@nexoyachts.eu +48 609 769 539 www.nexoyachts.eu

reklama

też miejsce na rozstawienie stołu. Do wody możemy zejść po rufowej drabince. Duże bakisty pod siedzeniami i zaskakująco głęboki schowek pod podłogą zapewniają wystarczająco dużo miejsca na rejsowe zapasy. Jeżeli chcemy pływać bardziej regatowo, można zamontować pasy balastowe. Siedzenia na burtach wyprofilowano w taki sposób, byśmy mogli wygodnie prowadzić jacht także w dużym przechyle.

Zejściówkę zamykamy suwklapą i przyciemnianą sztorcklapą z otworem wentylacyjnym. Układ kabiny mieszkalnej jest klasyczny. Część dziobową zajmuje dwuosobowe trójkątne łóżko. Kolejne dwie pojedyncze koje usytuowano wzdłuż burt – sięgają aż pod siedzenia kokpitu. Między dziobówką a kojami burtowymi wygospodarowano miejsce na niewielką szafkę oraz kambuz ze zlewozmywakiem. Środkową część kabiny zajmuje skrzynka mieczowa, która z dwoma składanymi skrzydłami blatu pełni funkcję gościnnego stołu. Przy

W kokpicie może żeglować sześć dorosłych osób.

zejściówce, pod podłogą kokpitu, jest miejsce na chemiczną toaletę. Kabina jest jasna, bez zbędnego przepychu, bardzo starannie wykończona drewnem i tapicerką.

Nexø third ma dosyć płaskie dno i stosunkowo niewielką masę (poniżej 1000 kg). Powierzchnia żagli jest spora. Można by nawet pomyśleć, że wsiadamy na regatowy bolid. Jacht jest jednak przede wszystkim ciekawą śródlądową jednostką do rodzinnej żeglugi. A jej regatowy charakter i design to po prostu dodatkowy atut dający frajdę i szansę na wysokie lokaty w towarzyskich regatach jachtów kabinowych.

Przy wietrze od dwóch do trzech stopni Beauforta prototypowa trójka łatwo osiągała prędkość niemal sześciu węzłów przy ostrych kursach i czterech węzłów podczas żeglugi z wiatrem. Jacht był bardzo stabilny i dobrze trzymał kurs. Na kursach pełnych mogłem puścić rumpel i trójka płynęła jak po sznurku. Manewrowanie żaglami również przebiegało bardzo sprawnie i bez wielkiego wysiłku.

Nexø third to bezpieczna jednostka dla rodziny lub niewielkiej grupy przyjaciół. Gwarantuje sprawną żeglugę rodzinną i świetną zabawę podczas regat. Niewielkie zanurzenie pozwala cumować niemal do każdego drzewa na brzegu jeziora. Trójka z pewnością przypadnie do gustu miłośnikom mazurskich szlaków, którzy od bogactwa i luksusowego wyposażenia dużych jachtów bardziej cenią emocje i sportową jazdę na ciekawej i bezpiecznej jednostce. *Arek Rejs*

Żaglowiec za 25 mln euro

Piękny żaglowiec „L'Hermione", replika statku z XVIII wieku, opuścił w kwietniu wybrzeże Francji i wypłynął w swój pierwszy rejs. Po pokonaniu Atlantyku zawinie do USA, gdzie weźmie udział w imprezach związanych z historią dawnych walk. Na pokładzie jest 80 żeglarzy – większość to wolontariusze zaangażowani w budowę żaglowca. W ceremonii zorganizowanej przed rejsem wziął udział prezydent Francji François Hollande. Kapitan Yann Cariou powiedział: „Ten żaglowiec to piękna karta historii obu narodów. Cieszę się, że po wielu latach żmudnych prac udało się zbudować statek i wspaniale go wyposażyć".

„L'Hermione" o długości 65 metrów jest repliką żaglowca generała Lafayette'a zbudowanego we francuskim porcie Rochefort. Okręt budowano od 1997 roku. W projekt zaangażowały się lokalne władze francuskie, które na ten cel przeznaczyły ponad 8 mln euro. Pozostała część budżetu wynoszącego 25 mln euro pochodziła z dobrowolnych składek, ze sprzedaży gadżetów związanych z żaglowcem, a także z biletów sprzedawa-

Żaglowiec budowano 17 lat.

nych osobom, które chciały zwiedzić plac budowy (wejściówki nabyło cztery miliony turystów). Do budowy użyto cztery tysiące wyselekcjonowanych dębów. Przez 17 lat w pracach udział wzięło kilka tysięcy ochotników. Oryginalna „Hermione" brała udział

Pod koniec kwietnia zawinął na Wyspy Kanaryjskie.

w wojnie secesyjnej, wsławiając się walkami w obronie nowej amerykańskiej demokracji. A generał Lafayette został bohaterem obu narodów. Morski żywot okrętu nie trwał długo – po 24 latach wszedł na mieliznę i został stracony. *Marek Słodownik*

FOT. WWW.HERMIONE.COM (2)

Śródlądowy kabinowy oldtimer szybki jak błyskawica. Fot. Krzysztof Olejnik

80 lat jachtu „Kołobrzeg”

Kiedy łódź trafia w dobre ręce, możemy być pewni, że mimo zaawansowanego wieku wciąż będzie dawać radość z żeglugi i zwycięstw. Przedstawiamy jacht „Kołobrzeg”, który jest ważnym elementem krajobrazu Jeziora Kierskiego i wizytówką klubu AZS Poznań.

„Kołobrzeg” powstał w Hamburgu w 1934 roku. Krótko po wojnie, w 1949 roku, Bogdan Koszewski wypatrzył w kołobrzeskim porcie wrak joli krążowniczej o mahoniowym kadłubie, bez pokładu i masztu. Po załatwieniu formalności w rejonowym urzędzie i dokonaniu opłaty otrzymał zgodę na wywiezienie jachtu do Poznania. Transport kolejowy zorganizowano krótko po odbiorze kadłuba w marcu 1950 roku. Z poznańskiego dworca jacht został przewieziony na platformie na boisko AZS przy ul. Puławskiego i umieszczony pod dachem. Oprócz Bogdana Koszewskiego w remont zaangażowało się wielu poznańskich żeglarzy. Stefan Kotliński organizował materiały i kierował pracą grupy. Sylwin Zinner, który studiował budownictwo, zajmował się sprawami technicznymi – nadzorował remont i zaprojektował niektóre części, między innymi konstrukcję umożliwiającą łatwe złożenie masztu w celu przepłynięcia pod mostem (to urządzenie zdemontowano dopiero wiele lat później).

S/Y „KOŁOBRZEG”	
Długość	9 m
Szerokość	2,86 m
Zanurzenie	0,35 m / 1,45 m
Wysokość masztu	12,5 m
Waga	1950 kg
Grot	32 m kw.
Genua	23 m kw.
Spinaker	80 m kw.

Wiosną 1952 roku jacht był gotów. Został załadowany na przyczepę i ciągnięty przez poniemiecki traktor przejechał centralnymi ulicami miasta w pochodzie pierwszomajowym. A następnie dotarł nad Jezioro Kierskie i tam został zwodowany. Lato 1952 roku spędził na Mazurach, gdzie wziął udział w Regatach o Błękitną Wstęgę Mazur – prowadzony przez Bogdana Koszewskiego zajął pierwsze miejsce.

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych przeprowadzono remont w stoczni jachtowej. To wówczas mahoniowy kadłub, zniszczony i pełen łat, przemalowano na biało. Niestety, przy okazji zagubiono tabliczkę znamionową z nazwą stoczni, w której „Kołobrzeg” został zbudowany (Heildbam Hamburg).

W 1977 roku, dzięki staraniom Włodzimierza Nowaka, łódź remontowano w Stoczni im. Conrada w Gdańsku. Kilkanaście lat później, po kolejnych naprawach, było już jasne, że stan techniczny kadłuba pogorszył się na tyle, że należy pomyśleć o poważniejszych działaniach. Na przełomie 1999 i 2000 roku członkowie AZS – załoga dowodzona przez Bogdana Zacharowa – postanowili przeprowadzić gruntowny remont, co udało się osiągnąć dzięki zaangażowaniu, pracy i sporym wydatkom. Po dyskusjach zdecydowano się na całkowite pokrycie kadłuba od zewnątrz laminatem. Zbudowano obrotnicę, która umożliwiła obrócenie dwutonowego kadłuba do góry dnem, oczyszczenie powierzchni do surowego drewna i oblaminowanie. Prace wykonała profesjonalna ekipa z prototypowni stoczni jachtowej w Chojnicach, która ponad miesiąc mieszkała w kierskim ośrodku przy ul. Nad Jeziorem. Sporym wyzwaniem było utrzymanie zimą odpowiedniej temperatury. Wykorzystano do tego nieco zapomniany piec kaflowy. Do laminowania użyto ponad 200 kg żywic epoksydowych oraz tkanin i mat szklanych. Dopiero ten radykalny zabieg zapewnił łodzi szczelność. Koszt remontu wyniósł 45 tys. zł. Pieniądze pochodziły od prywatnych sponsorów i członków sekcji.

Zamówiono nowy maszt o długości 12 m – najdłuższy profil produkowany wówczas w hucie Kęty. A także bom grota i bom spinakera. Wykonano też nowy miecz o wadze prawie 200 kg, nowy ster oraz dwa komplety żagli. Nowy „Kołobrzeg” zwodowano wiosną 2000 roku. Łódź otrzymała także zestaw do elektronicznego pomiaru siły i kierunku wiatru oraz log i echosondę.

Po tym remoncie jacht doskonale zachowywał się w trakcie żeglugi, wygrywając większość lokalnych regat łodzi kabinowych. Dziś, w dobie lekkich i szybkich jednostek z tworzyw sztucznych, „Kołobrzeg” nie jest już faworytem wyścigów rozgrywanych na Jeziorze Kierskim, ale jego start zawsze jest ozdobą imprezy oraz wielką frajdą dla załogi i widzów.

„Kołobrzeg” w pochodzie pierwszomajowym (1952 rok).

Załoga AZS na pokładzie (2002 rok).

Wracamy na Kanał Elbląski

Remont pochylni Kąty w gminie Pasłęk.

Odnowione torowiska czekają na pierwsze statki.

Pokonanie statkiem białej floty całego szlaku z Ostródy do Elbląga kosztuje 156 zł.

Po remoncie, który trwał ponad dwa lata, łodzie i statki wrócą w czerwcu na Kanał Elbląski – pomnik historii i jeden z cudów Polski. Pieniądze na remont pochodziły z budżetu państwa (66,5 mln zł) oraz z Unii Europejskiej (48,5 mln zł). Jak nas poinformowano w biurze Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, bilet na rejs z Ostródy do Miłomłyna będzie kosztować w tym sezonie 56 zł. Pokonanie statkiem białej floty całego szlaku z Ostródy do Elbląga to wydatek 156 zł. Śluzowanie jednostek o wyporności do 15 ton wyceniono na 7,24 zł (od 8.00 do 16.00) oraz 14,48 zł (po godz. 16.00).

Prace remontowe nieco się przedłużyły, ale wykonawca natrafił na trudności, których wcześniej nie przewidziano. Woda kryła wiele tajemnic – dopiero gdy ją spuszczono, okazało się, jaki jest rzeczywisty stan urządzeń i jak poważny będzie zakres prac. Trudność sprawiał także brak pełnej dokumentacji historycznej.

Remont kanału był pierwszym od ponad 150 lat. Odmulono i pogłębiono szlak. Umocniono brzegi kilku odcinków. Wyremontowano śluzy Mała Ruś, Ostróda, Zielona i Miłomłyn. Ułożono zrekonstruowane torowiska dla wózków transportowych na pięciu pochylniach. Odtworzono zabytkowe elementy techniczne i wyremontowano koła linowe oraz napędy. – Wszystkie prace nadzorowali konserwatorzy zabytków – powiedział Bogusław Pinkiewicz, rzecznik RZGW w Gdańsku. Pogłoski o zmianie systemu napędowego śluz okazały się na szczęście nieprawdziwe, jedyną nowinką jest elektryczne sterowanie wrotami. Pozostawiono jednak dotychczasowy napęd ręczny. Dodano też oświetlenie oraz monitoring szlaku. Kontrowersje wzbudzała budowa wzdłuż kanału dróg z kostki dla obsługi technicznej. Ale dzięki nim nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń będzie sprawniejszy, poza tym drogi mogą też pełnić funkcję ścieżek rowerowych. Nowym elementem jest ponadto izba historii kanału w Buczyńcu. Jej bryła nawiązuje do tradycyjnego budownictwa regionu i została umiejętnie wkomponowana w otoczenie.

Kanał Elbląski, niekiedy nazywany Elbląsko-Ostródzkim, to jedyny na świecie czynny szlak tego typu. Statki nie tylko płyną po wodzie, ale też jadą lądem na wózkach, pokonując wzniesienia między odcinkami wodnymi. Wózki ciągnięte są przez mechanizmy wykorzystujące siłę wody. Dzięki systemowi pięciu zabytkowych pochylni kanał zbudowany w XIX wieku jest unikatowym zabytkiem hydrotechniki z tzw. suchym grzbietem. Łączy Jeziorak i Jezioro Drwęckie z Zalewem Wiślanym. Z odgałęzieniami ma ponad 150 km długości i jest najdłuższym kanałem żeglownym w Polsce. Po remoncie szlak ma odwiedzać nawet 60 tys. turystów rocznie.

Marek Słodownik

FOT. ŻEGLUGA OSTRÓDZKO – ELBLĄSKA (3)

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

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

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

Portowy raport z Giżycka

Ekomarina – największy port Giżycka.

Mycie pomostów przed sezonem w Ekomarinie. Wszystko musi lśnić.

W połowie kwietnia wyruszyliśmy do Giżycka, by sprawdzić, jak przebiegają przygotowania do sezonu w żeglarskiej stolicy Polski. Odwiedziliśmy 23 przystanie. Ponieważ pojawiliśmy się tam dwa tygodnie przed majówką, łatwo mogliśmy ocenić, którym gospodarzom zależy na jakości usług i solidnym przygotowaniu mariny na przyjęcie gości. W tych portach jachty stały już na wodzie lub właśnie były wodowane. Ekipy czyściły pomosty, a w recepcjach i biurach można było zapytać o wszystko. Były też miejsca zamknięte na głucho, w których nie działo się absolutnie nic. Najwyraźniej zarządcy tych portów wyszli z założenia, że żeglarze i tak przyjadą, więc nie ma potrzeby się spieszyć.

Dlaczego Giżycko nazywamy stolicą? Dwa duże jeziora otaczają miasto od północy i południa. Żeglarze mogą między nimi podróżować, korzystając z dwóch kanałów. Podziwiają wyspy i wąskie przesmyki, zapuszczają się na boczne akweny. A wszystko zatopione jest w pięknych lasach. Wraz z przyległymi osadami miasto ma około 1500 miejsc cumowniczych dla jachtów, 30 portów i przystani (wciąż powstają nowe) oraz kilkadziesiąt firm czarterowych, które swym klientom oferują kilkaset łodzi – od małych, wysłużonych, dzielnych sportin po duże, nowoczesne i luksusowe jachty żaglowe i motorowe. W okolicy są warsztaty szkutnicze, serwisy motorowodne, żaglownie, nad Kanałem Łuczańskim jest popularny sklep żeglarski czynny cały rok – w Giżycku prawie wszystko kręci się wokół wody. Dlatego stolica Mazur bez wątpienia jest także żeglarską stolicą Polski. Zapraszamy was na krótką przejażdżkę od przystani do przystani.

Mały basen portowy przy hotelu „St. Bruno”.

Od Ekomariny po Kanał Łuczański

Przegląd portów rozpoczynamy w Ekomarinie, sztandarowej inwestycji Giżycka ostatnich lat. Nad okolicą górują dwie kładki z windami dla wózków – główna prowadzi nad torami i łączy centrum z portem żeglarskim. Druga wisi nad zachodnim krańcem portu i wiedzie na taras widokowy, z którego widać prawie cały Niegocin. Co do urody tych budowli, a także urody gwiazdobloków na pirsie zewnętrznym, można mieć zastrzeżenia. Ale o samej marinie złego słowa powiedzieć nie można. Prezentuje się okazale, jest lubiana i chętnie odwiedzana przez żeglarzy, gdyż oferuje wszystkie niezbędne usługi i sprzęt – od żelazka po dźwig bramowy. I chociaż blisko stąd do centrum, port leży na uboczu miasta. Od ubiegłego sezonu przybyło miejsc cumowniczych – w tym roku będzie ich 248. Ze wszystkich wygód portowych załogi korzystają w cenie cumowania: 20 zł od jachtu plus 15 zł od osoby. W sezonie działa sklep żeglarski, a dla uzależnionych od internetu jest Wi-Fi.

Tuż za Ekomariną leży port Żeglugi Mazurskiej – z tego miejsca na wycieczki po

Niegocinie wyruszają statki białej floty. Na tyłach portu znajduje się plaża miejska. Przed majówką była pusta i cicha, jeszcze bez straganów. Ale nawet w gwarnym sezonie lubię to miejsce. Żałuję tylko, że od Ekomariny aż do końca plaży nie ma dużego atrakcyjnego placu zabaw dla dzieci.

Dalej mamy sportową przystań Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych. Działa tam kuźnia giżyckich regatowców, którzy dzięki zaangażowaniu trenerów i rodziców osiągają coraz lepsze wyniki. Zaraz obok, przy restauracji „Aquarium", jest port Dalba (90 miejsc postojowych). Przed sezonem był pusty, ale już wkrótce zapełni się do ostatniego miejsca. Z tej przystani można czarterować między innymi okazałe spacerowe łodzie motorowe typu Nautika ze stoczni Delphia Yachts (czarter bez patentu). Postój łodzi o długości do 10 m kosztuje 25 zł za dobę.

Okolice hotelu „St. Bruno" i mostu obrotowego

Tuż za portem Dalba wpływamy w Kanał Łuczański (Giżycki) prowadzący z Niegocina na Kisajno. Wzdłuż kanału jest strefa bezpłatnego miejskiego Wi-Fi. Płynąc na północ, przed mostem obrotowym znajdziecie na lewym brzegu kameralny porcik luksusowego hotelu „St. Bruno". Okazały piękny hotel mieści się w odrestaurowanym zamku – jeśli ktoś w trakcie rejsu zechce zaszaleć, czekają tam na niego basen, SPA i restauracja.

Po drugiej stronie Kanału Łuczańskiego (dojście lądem przez most obrotowy) znajduje się przystań LOK. Od strony kanału stary drewniany hangar nie wygląda zachęcająco, ale kiedy wejdziemy do portu, nieprzyjemne wrażenie mija. Oczywiście, nie

Hotel „St. Bruno" to przykład wyjątkowo udanej rewitalizacji zabytku.

jest to standard Ekomariny, ale ta przystań ma swój klimat i stałych bywalców. Na wodzie ruch. Sporo jachtów zwodowano dwa tygodnie przed majówką. Te należące do firm czarterowych najwcześniej były gotowe do żeglugi. Postój jachtu kosztuje 20 zł za dobę (uwaga, można uzyskać zniżkę na kartę dużej rodziny). Gdyby ktoś chciał po rejsie rozprostować nogi, w parku Rogera Goemaere'a, na tyłach LOK, działa nowa miejska siłownia.

Za przystanią LOK, na tym samym terenie (należącym do tego samego dzierżawcy), jest Zatoka u Cześka. Port nieduży i cichy. ▶

KURS NA GIŻYCKO

Poczuj Dotknij Posmakuj Mazury

7 cudów mazur

Zapraszamy do Giżycka, serca Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, uznanych za najpiękniejszy region w Europie i jedno z 14 najpiękniejszych miejsc na świecie! Wyjątkowe miejsca i ciekawe wydarzenia dostarczą pozytywnej energii i emocji! Spokój, cisza, relaks, adrenalina, zabawa, aktywny wypoczynek. To wszystko u nas ☺ Serdecznie zapraszamy na Mazury, do Giżycka!

- 5-7.06 DNI GIŻYCKA *„25 lat Samorządności"* ELEKTRYCZNE GITARY, KOBRANOCKA, Turniej z udziałem Gwiazd Telewizji
- 7.06 „PUCHAR WYSPY GIŻYCKIEJ" półmaraton, 10 km, nordic walking 5 km, minimaraton dzieci
- 3-5.07 GIŻYCKIE DNI OLDTIMERÓW
- 4-5.07 Jarmark św. Brunona i ŚWIĘTO TWIERDZY BOYEN inscenizacja historyczna, kulinaria, rękodzieło
- 4-12.07 GIŻYCKI TYDZIEŃ ŻEGLARSKI
- 10-12.07 Expo Wodne Krainy
- 11.07 Regaty 7 CUDÓW MAZUR w ramach 3. edycji cyklu Żeglarskiego Grand Prix Mazur Mikołajki-Mrągowo-Giżycko-Węgorzewo-Orzysz-Ryn
- 17-18.07 XXIII Festiwal Piosenki Żeglarskiej i Morskiej „SZANTY W GIŻYCKU" na plaży miejskiej
- 25-26.07 Giżyckie Lato z G.F. Händlem, Muzyka Filmowa, Jazz nad Niegocinem z JBBO with Stanley
- 1-2.08 MAZURY AIRSHOW pokazy lotnicze
- 6-8.08 XIV Mazury HIP-HOP Festiwal
- 15-16.08 Międzynarodowe Mistrzostwa Polski w klasie DZ wyścig 24h non-stop
- 15.08 KONCERT GWIAZD
- 22.08 Rodzinny Piknik Aktywności
- 28-30.08 Międzynarodowe Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych
- 4-6.09 MAZURSKIE TARGI SPORTÓW WODNYCH
- 18-20.09 Żeglarskie Mistrzostwa Polski Seniorów 60+

promocja@gizycko.pl www.gizycko.pl facebook.com/kursnaGIZYCKO

Kanał Łuczański (Giżycki). Widok z kładki za mostem obrotowym w stronę jeziora Kisajno.

Pobierz rurkę i sprawdź, czy możesz płynąć.

Port Sailor. Już w połowie kwietnia wszystko było gotowe do sezonu.

Niespodzianka. Darmowe Wi-Fi wzdłuż kanału.

Z daleka widać nowe deski pomostów. Budynek portowy jest już częściowo wykończony, a w środku prawie wszystko gotowe.

Jezioro Kisajno

Po przepłynięciu z Niegocina na Kisajno natrafiamy na kolejne giżyckie porty. Na wschodnim brzegu, na prawo od ujścia kanału, działają przystanie: Neptun Club, Port Royal oraz Stranda. Natomiast na południowym brzegu, na lewo od ujścia kanału, mamy Centralny Ośrodek Sportu, Almatur, przystań Giżyckiego Stowarzyszenia Wędkarskiego nad jeziorem Popówka Wielka, a dalej Piękną Górę i Łabędzi Ostrów.

COS to głównie keja gościnna dla 60 jachtów. Żadnych zmian od poprzedniego sezonu nie widać. Przystań dysponuje wypożyczalnią sprzętu pływającego, ma na przykład pięć omeg (35 zł za godzinę). Goście mogą korzystać ze wszystkich udogodnień Ośrodka Przygotowań Olimpijskich (odnowa biologiczna, sauna, siłownia). Po-

Łabędzi Ostrów. Elegancki ośrodek wczasowy i niewielka przystań – głównie dla jachtów armatorskich.

stój jachtu kosztuje 17 zł za dobę. Ośrodek ma nieźle zorganizowaną infrastrukturę z sanitariatami, restauracją i pokojami hotelowymi. Port jest bazą Szkoły Żeglarstwa Szekla – w każdy dzień tygodnia można zasięgnąć porady instruktora, skorzystać ze stacjonarnego kursu, przepłynąć się motorówką lub wybrać się na kilkugodzinny lub całodniowy rejs jachtem kabinowym.

Sąsiedni Almatur kilka lat temu przyjął nazwę Międzynarodowe Centrum Żeglarstwa i Turystyki Wodnej. Zajmuje się głównie obsługą czarterów oraz organizacją wypoczynku żeglarskiego dla osób niepełnosprawnych. Pozostaje kameralnym portem o doskonałym strategicznym położeniu. Ciekawie prezentuje się porcik GSW, gdzie latem cumuje sporo jachtów. Może to jakaś propozycja dla tych, którzy we wszystkich okolicznych portach już byli...

Niedaleki Łabędzi Ostrów to ośrodek wczasowy i port, w którym stacjonują głównie jachty prywatne (w połowie kwietnia były już na wodzie). Blisko kei znajduje się plenerowa siłownia. Natomiast Piękna Góra to przede wszystkim Port Sailor i Port Piękna Góra. W Sailorze wszystko zawsze przygotowane jest wzorowo. W kwietniu jachty były gotowe do czarterów, trwały ostatnie prace porządkowe i przy sprzęcie. Od ubiegłego roku port dysponuje zapleczem sanitarnym w systemie kontenerowym (z automatami na monety). Za dzienny postój jachtu trzeba zapłacić 5 zł, a za postój na noc – 20 zł. Jaki będzie początek sezonu – pytamy Wojciecha Gila, szefa firmy Sailor. – To zależy od Jarosława Kreta i pogody, jaką przepowie – mówi żartobliwie. – Początek sezonu zawsze zależy od pogody, więc do ostatniej chwili nie wiemy, jaki będzie. Klienci podejmują decyzje o wyjeździe niemal z dnia na dzień. Niestety telewizja chętniej pokazuje gradobicie czy biały szkwał niż nudną piękną pogodę. Ale jesteśmy przygotowani na przyjazd żeglarzy.

reklama

Około 150 m na wschód od portu Sailor ukryty jest zaciszny Port Netta (w dobrze osłoniętej zatoce Netta połączonej z Kisajnem krótkim kanałem). Jest tu miejsce na ognisko, a w ogródku przy barze organizowane są kameralne koncerty szantowe. Postój dzienny do godz. 16.00 kosztuje 5 zł, a postój na dobę – 20 zł. Po drugiej stronie szosy, w Porcie Piękna Góra, też już wszystko gotowe. Firmy czarterowe operujące z tej przystani dbają o klienta. Jedną z portowych atrakcji jest możliwość zakupienia na miejscu świeżej ryby. Pamiętajcie, że świeża ryba na Mazurach to ta kupiona bezpośrednio od rybaka lub w gospodarstwie rybackim. Co nie znaczy, że brakuje miejsc, w których serwują dobrze przyrządzone gotowe dania. ▶

Jacht wypożyczony w porcie Sailor można oddać w ośrodku PTTK nad jeziorem Ruciane-Nida.

Przystań LOK. Port z klimatem nie tylko dla stałych bywalców.

Port Dalba przy wejściu do kanału. Latem trudno znaleźć tu miejsce.

reklama

Port Stranda. Tutaj również przed sezonem widać było starania właścicieli. A także nowe deski na pomostach oraz nowe pomosty pływające, które w kwietniu były montowane. – Zdążycie przed sezonem? – pytam właścicielkę, Bente Pedersen-Łuczków. – Oczywiście, wszystko musi być gotowe – zapewnia. – Będziemy teraz mieć 200 miejsc cumowniczych; 130 zajmą firmy czarterowe, 30 – jachty rezydentów, a 40 – goście odwiedzający port. Od południa do godz. 16.00 możemy cumować za darmo, natomiast postój na noc (do godz. 16.00 następnego dnia) kosztuje od 45 do 60 zł (zależnie od terminu). Cena obejmuje podłączenie jachtu do prądu, korzystanie z umywalek, toalety, zmywalni naczyń, wody, opróżnianie toalet chemicznych oraz Wi-Fi.

Stranda jest teraz bodaj drugim co do wielkości (po Ekomarinie) portem Giżycka. Ośrodek wzbogacił się o banię, w planach jest również sauna. Natomiast w portowej restauracji zamontowano opalany drewnem piec do pizzy – to ważne dla każdego zmordowanego turysty, który nie ma sił, ochoty lub czasu na przechadzkę do centrum miasta. W pobliżu działa kameralny Port Royal (naprzeciwko hotelu „Helena"). W połowie kwietnia przystań była gotowa do przyjęcia gości – przy kejach stały rzędy jachtów. Cumowanie kosztuje tu 60 zł (w cenie prąd, woda i toalety). Nieco dłużej po zimie budził się natomiast Neptun Club (cumowanie: 20 zł za dobę).

Tajty, Wilkasy i rzut oka na południe

W Marinie Bełbot leżącej na wschodzie jeziora Tajty zakończono już wszystkie przedsezonowe prace. Podobnie jak na pobliskiej kei hotelu „Tajty". Działa tu park linowy oraz sezonowa restauracja z daniami mazurskimi. W Stanicy Tajty w połowie kwietnia panowała jeszcze cisza. Obok rozpoczęto porządkowanie półwyspu (wycięto krzaki i wytyczono przedłużenie drogi). Z naszych informacji wynika, że w tym miejscu powstanie prywatny dom. Z półwyspu widać ośrodek Gwarek, również gotowy do sezonu (jachty na wodzie). W Wilkasach sąsiadują z sobą dwa porty: PTTK i AZS. Przystanie są unowocześniane i zadbane. Na terenie AZS trwa budowa tawerny. Opłaty portowe w obu przystaniach wynoszą 40 zł za jacht o długości do dziewięciu metrów. Po drugiej stronie ulicy warto odwiedzić Park Wodny Wilkasy. Za bilet normalny w dni powszednie zapłacimy 10 zł za godzinę (w weekend – 15 zł). Można też skorzystać z sauny, siłowni i ścianki wspinaczkowej. Biorąc pod uwagę ceny portowych pryszniców, to wyjątkowo atrakcyjna propozycja.

Na jadących z Wilkas na południe czekają dwie niespodzianki. Pierwsza w Strzelcach: nieduży pomost z przyłączami prądu i wody oraz nowy budynek – wszystko jak spod igły, zbudowane w ramach unijnego programu „Po ryby". Druga to wykopana marina w Bogaczewie. Powstaje więc ciekawa alternatywa dla położonych w pobliżu innych popularnych portów Jeziora Bocznego. Inwestorem jest Gospodarstwo Rybackie w Giżycku. Otwarcie zaplanowano na czerwiec.

Tekst i zdjęcia Milka Jung

W Wilkasach sąsiadują z sobą dwa porty: PTTK i AZS. Przystanie są unowocześniane i zadbane.

Dobrochna Nowak dla magazynu „Wiatr"

Co roku spędzam sporo czasu na Mazurach, gdzie pracuję jako instruktor żeglarstwa i prowadzę obozy szkoleniowe. Giżycko lubię, chociaż poznałam je tylko w sezonie. Standard oferowany przez Ekomarinę jest właśnie tym, czego oczekują nasi kursanci (głównie osoby dorosłe). Nie jest drogo, a w cenie są właściwie wszystkie usługi. Chociaż przydałaby się jeszcze całodobowa pralnia z suszarnią. W ubiegłym roku pomieszczenie zamykano na noc, a przed godz. 6.00 rano były już spore kolejki.

Z miejsc bardziej kameralnych polecam Rybaczówkę – niewielki port na Jeziorze Bocznym. Łazienka nie jest „na minuty", a jedzenie serwują bardzo przyzwoite. Lubię też przystań przy hotelu „Tajty" – za dobre jedzenie, klimat i spokojne, dobrze osłonięte położenie. Do tego można się umyć w hotelowej łazience. Moim zdaniem małe prywatne porty zawsze są bardziej zadbane i przyjazne niż duże. Bez wątpienia tym, czego oczekują kursanci, jest możliwość skorzystania z pralki i suszarki. Takich usług wciąż brakuje na całych Mazurach.

Liczy się stopa zwrotu

O nowej koncepcji Pucharu Świata ISAF, o kwietniowych regatach w Hyères oraz o finansowaniu sportu rozmawiamy z Tomaszem Chamerą, wiceprezesem PZŻ oraz wiceprezydentem Europejskiej Federacji Żeglarskiej.

Magazyn „Wiatr": Regaty ISAF Sailing World Cup w Hyères były pierwszą edycją Pucharu Świata rozegraną według nowej formuły Top 40, polegającej na tym, że w każdej konkurencji startuje zaledwie 40 jachtów. Czy ten pomysł to dobre rozwiązanie dla polskich żeglarzy?

Tomasz Chamera: Oceny tej koncepcji z pewnością będą różne. Z jednej strony, obserwujemy na trasie wyłącznie elitę, więc można powiedzieć, że ISAF dba o wysoki poziom rywalizacji. Wygrać zawody w tej formuje jest trudniej, niż wygrać regaty olimpijskie – na igrzyskach każdy kraj, który zdobył kwalifikację, wystawia tylko jednego zawodnika, a w Pucharze Świata Top 40 w jednej konkurencji może być trzech najlepszych Polaków, sześciu Francuzów i na przykład czterech Brytyjczyków. Z drugiej strony, zawodnicy, którzy nie mają wysokiej pozycji w rankingu lub nie zdobędą kwalifikacji podczas kontynentalnych regat eliminacyjnych, mogą się czuć zawiedzeni, że nie ma dla nich miejsca w imprezach najwyższej rangi. Dlatego muszą zrobić wszystko, co w ich mocy, by zdobyć kwalifikację, awansować do elity, a później bronić tej pozycji z całych sił.

Jak długo regaty Pucharu Świata będą rozgrywane według tej formuły?

To projekt strategiczny i długofalowy, co nie oznacza, że nie będzie poddawany nieustannej weryfikacji. Federacja tworzy z Pucharu Świata, i z żeglarstwa w ogóle, produkt marketingowy. Podpisała umowę sponsorską z Gazpromem, trwają zaawansowane rozmowy z organizatorami regat w Abu Zabi w Zjednoczonych Emiratach Arabskich dotyczące kilkuletniego kontraktu na rozgrywanie tam wielkiego finału Pucharu Świata. Poza regatami w Miami, mającymi być kontynentalną kwalifikacją olimpijską dla krajów z Ameryki, nie ma koncepcji powrotu do regat rangi Pucharu Świata, w których na przykład w klasie Laser startuje ponad 200 zawodników. Ale organizacja cyklu z pewnością będzie ewoluowała.

Przy okazji tych zmian pojawiły się dość pokaźne nagrody finansowe...

W Hyères pula nagród do podziału na wszystkie konkurencje wynosiła 72 tys. euro. Zwycięzcy otrzymywali 3 tys. euro, srebrni medaliści – 2 tys. euro, a brązowi – 1 tys. euro. Ale za to wpisowe do regat wzrosło dwukrotnie.

Tomasz Chamera z ministrem sportu Andrzejem Biernatem podczas konferencji Energa Sailing.

Z polskich zawodników najlepiej zaprezentował się Piotr Myszka, który w klasie RS:X wywalczył drugie miejsce. Małgorzata Białecka zdobyła wysoką szóstą pozycję w tej samej konkurencji wśród pań. Ale cieszy także bardzo wysoka siódma lokata Agnieszki Skrzypulec i Irminy Mrózek Gliszczyńskiej w klasie 470.

To drugi udany występ tej załogi. Agnieszka ma nową załogantkę, determinację do pracy i widać, że wstąpiło w nią życie. W ubiegłym roku często chorowała, chodziła z nosem na kwintę, była wyraźnie przygnębiona. Dziś to zupełnie inna zawodniczka, widać to na trasie regat oraz w końcowych klasyfikacjach. Coraz lepiej radzą sobie także załogi Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński oraz Tomasz Januszewski i Jacek Nowak w klasie 49er. Trzeba tylko zadbać o stabilizację formy. Jeśli chodzi o dziewczęta z klasy RS:X, wciąż czekamy, aż będą żeglować równo w każdych warunkach wietrznych. Na razie mamy specjalistki od silnych lub od słabych wiatrów, a przecież w trakcie regat najczęściej warunki są zmienne. Trzeba zatem pracować nad wszechstronnością.

Wróćmy na chwilę na ląd. Niedawno został pan wybrany na jednego z czterech wiceprezesów Europejskiej Federacji Żeglarskiej EUROSAF. Co ta nominacja oznacza dla polskiego żeglarstwa?

Po pierwsze, to z pewnością wyróżnienie i nobilitacja. Ale nie chodzi tu o mnie, tylko o nasze żeglarstwo. Przyznanie Polsce tego stanowiska jest wyrazem uznania dla wkładu w historię sportu żeglarskiego oraz dla naszej dzisiejszej pozycji w tym świecie. Funkcja jest społeczna, nie wiążą się z nią żadne gratyfikacje finansowe. Polski głos w komitecie wykonawczym EUROSAF może się przydać na przykład podczas podejmowania decyzji o udzielaniu prawa do organizacji ważnych imprez mistrzowskich. Europejska federacja jest cenioną instytucją. Międzynarodowa organizacja ISAF mocno stawia na współpracę z kontynentalnymi federacjami, a europejska jest największą z nich. Współpraca ISAF i EUROSAF to będzie jedno z moich zadań.

Jaką kwotę PZŻ wyda w tym roku na sport?

Z Ministerstwa Sportu i Turystyki pozyskaliśmy prawie 12 mln zł dotacji. Ponadto umowy partnerskie z Grupą Energa, Volvo Auto Polska oraz programy związane z rozwojem żeglarstwa niepełnosprawnych to kolejne 2 mln zł. Te kwoty dają duże możliwości, ale przede wszystkim staramy się, by pieniądze były wydawane jak najbardziej efektywnie. Mówiąc biznesowym językiem – by stopa zwrotu była jak najwyższa.

A co jest stopą zwrotu w sporcie?

W juniorskich i seniorskich konkurencjach – sukcesy, czyli medale na mistrzowskich imprezach. A w sporcie dzieci – liczba zawodników, którzy po zakończeniu przygody z klasą Optimist zostają przy żeglarstwie na kolejne lata i kontynuują karierę. Finansowanie kadr narodowych jest znaczące, gorzej jednak z możliwościami klubów. W wielu wypadkach nie są one wstanie zapewnić szkolenia na wysokim poziomie po optimiście. Nie jest to tylko problem żeglarstwa, ale choroba całego polskiego sportu. Na razie musimy się skupić na tym, by jak najlepiej zainwestować te pieniądze, które mamy, i pozyskać jak najwięcej utalentowanych zawodników.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

FOT. POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

Kilka miesięcy temu była pewna, że jej sportowa kariera dobiegła końca. Dziś Agnieszka Skrzypulec, odrodzona jak Feniks, zajmuje czołowe lokaty w regatach Pucharu Świata ISAF w olimpijskiej klasie 470.

Odrodzona jak Feniks z popiołów

Agnieszka Skrzypulec na igrzyskach olimpijskich w Londynie zajęła 12. miejsce. Żeglowała wtedy z Jolantą Ogar. Później rozpoczęła starty z Natalią Wójcik. A od listopada ubiegłego roku pływa z Irminą Mrózek-Gliszczyńską. Ze sterniczką polskiej załogi rozmawialiśmy tuż po jej powrocie z regat we francuskiej miejscowości Hyères.

Magazyn „Wiatr": Wykreśliłaś z pamięci zeszłoroczny sezon?

Agnieszka Skrzypulec: Ubiegły rok był straszny. Często chorowałam, w teamie nie wszystko grało, jazdy nie było, duch też przygasł. No i wyniki nie były takie, jakich oczekiwałam. Doszło do tego, że w końcu straciłam wiarę w siebie. Zaciskałam zęby i wyjeżdżałam na kolejne regaty, ale czułam, że robię to bardziej z obowiązku wobec wszystkich, którzy mi zaufali, niż dla zwycięstw i radości z żeglowania. Po czerwcowych mistrzostwach Europy w Atenach wróciłam do domu zdruzgotana. Trzy dni leżałam w łóżku i nie miałam ochoty wyjść do ludzi. Wszystko było do kitu.

Miałaś dość żeglarstwa?

Dojrzewała we mnie myśl, że to już koniec przygody. Nie chciałam dłużej tracić czasu i energii na odbudowę czegoś, co legło w gruzach. Zaczęłam nawet chodzić do psychoterapeutki. W końcu zebrałam się w sobie i pojechałam na regaty do Rio de Janeiro. Ale wkrótce zamiast poprawy sytuacji otrzymałam kolejne ciosy: wysoka gorączka, zapalenie oskrzeli, dwa różny antybiotyki, w końcu ostre zapalenie zatok i szpital. Byłam w totalnej rozsypce. W szpitalu dostawałam dożylnie leki, które miały mnie w miarę szybko postawić na nogi, bo mistrzostwa świata w Santander zbliżały się wielkimi krokami. A przecież była to impreza, na której rozdawano pierwsze przepustki na igrzyska. Zajęłyśmy z Natalią Wójcik 17. miejsce na 54 załogi. Niby wynik przyzwoity, ale moje ambicje sięgają wyżej. Kwalifikacji nie zdobyłyśmy. Wtedy w Hiszpanii podjęłam decyzję, że biorę rozbrat z olimpijskim sportem. Pomyślałam, że dokończę sezon, wystartuję jeszcze w mistrzostwach Polski i powiem dość.

Polska kobieca załoga klasy 470 zajęła w Hyères wysokie siódme miejsce. Fot. PZŻ (3)

Wystartowałyście, wygrałyście i co dalej?

Na przystani w Górkach Zachodnich wszyscy już znali moją decyzję. Aż tu nagle ostatniego dnia mistrzostw do trenera Zdzicha Staniula dzwoni „Mała", czyli Irmina Mrózek-Gliszczyńska, która oznajmia, że rozstaje się ze swoją sterniczką i kończy karierę, ale słyszała, że ja też kończę, to może byśmy razem skończyły... A wcześniej spróbowały pożeglować na jednym podkładzie, by zobaczyć, co z tego wyjdzie...

No pięknie, człowiek jest już jedną nogą poza sportem, a tu go nagle ciągną za drugą i nie pozwalają odejść.

Tak właśnie to wyglądało. Stanęłyśmy naprzeciwko siebie jak dwie zabłąkane dusze. Oczywiście powiedziałam Irminie: „spróbujmy". Przez kolejny miesiąc czekałyśmy na błogosławieństwo działaczy Polskiego

Związku Żeglarskiego, byśmy mogły razem stworzyć nową załogę. Bo bez finansowego wsparcia związku nie ma szans na olimpijką kampanię. Przez ten miesiąc prowadziłam w miarę normalne życie, od którego już naprawdę odwykłam. Ach, co to był za październik! Codziennie chodziłam na uczelnię – jak człowiek. Od razu pojawili się nowi znajomi. Niektórzy nawet zaczynali pożyczać ode mnie notatki z wykładów – to już prawdziwa sensacja, bo przez ostatnie lata to zwykle ja spisywałam od wszystkich. I w ten sposób, z tytułem inżyniera budownictwa od konstrukcji budowlanych i inżynierskich, rozpoczęłam studia magisterskie na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie. Pomyślałam sobie nawet, że życie poza żeglarstwem też ma urok. To mnie jakoś wewnętrznie uspokoiło...

Gdzie odbyłyście pierwsze próby na wodzie?

W listopadzie pojechałyśmy na dwa tygodnie do hiszpańskiego Palamós, gdzie od lat trenują zawodnicy Pogoni Szczecin i innych polskich klubów. Po kilkutygodniowej przerwie byłam głodna żeglowania.

Kiedy poczułyście, że dobrze się wam razem żegluje?

Najpierw zaczęłyśmy siebie słuchać. Irmina uczyła się niektórych elementów ode mnie, a ja od niej. Próbowałyśmy różnych stylów żeglowania. Od razu dobrze się poczułam w załodze, w której mogę się nauczyć czegoś nowego do partnerki. Zauważyłam także, że trener Zdzichu również wydawał się szczęśliwszy. Poprawiłyśmy przede wszystkim żeglugę na kursach pełnych. Trenowałyśmy razem z załogą Szwajcarek, które wcześniej były szybsze i lały nas na trasie w słabym wietrze, a teraz żeglowały równo z nami lub nawet nieco wolniej. To było dla nas dobre porównanie i pierwszy sygnał, że idzie ku dobremu.

Później wyjechałyście za ocean.

Żeglowałyśmy przez miesiąc u wybrzeży Miami. Tam zrobiłyśmy chyba największy postęp. Poza tym poczułam, że Irmina mi ufa. Miałam wolną rękę i mogłam robić za sterem to, co uważam za słuszne w danej chwili. I dzięki temu powoli nabierałam wiary we własne siły. Na regatach Pucharu Świata ISAF w Miami zajęłyśmy 10. miejsce. Po powrocie do Europy wystartowałyśmy na Majorce w pucharze kontynentalnym, a w kwietniu w regatach ISAF Sailing World Cup Hyères, gdzie zajęłyśmy wysoką siódmą lokatę. We Francji sześć wyścigów kończyłyśmy w pierwszej dziesiątce i tylko raz wypadłyśmy poza najlepszą piętnastkę. To oznacza, że żeglujemy równo.

Co teraz ze studiami magisterskimi?

Już sobie rozłożyłam pierwszy rok na dwa lata. Będzie dobrze. Sukcesy na wodzie niosą mnie na skrzydłach w każdej innej dziedzinie życia.

FOT. ZDZISŁAW STANIUL

Agnieszka Skrzypulec: „Dobrze się poczułam w załodze, w której mogę się nauczyć czegoś nowego do partnerki".

Jakie macie szanse, by awansować na igrzyska?

Nie analizuję, nie kalkuluję, nie patrzę, kto przyjechał na regaty, a kogo nie ma. Ten etap mam już za sobą. Teraz po prostu żegluję. Najszybciej i najlepiej jak potrafię. Skupiamy się z Irminą na dobrej robocie i wierzymy, że wyniki będą coraz lepsze. Jesteśmy silne psychicznie. Najpierw walczymy o igrzyska, a później o medal w Rio de Janeiro. Kwalifikację olimpijską mamy szansę zdobyć podczas październikowych mistrzostw świata w Izraelu. Wcześniej są jeszcze kolejne puchary świata i mistrzostwa Europy w Danii. Sporo elementów w naszej żegludze chcemy jeszcze poprawić, a także doszlifować to, co już wygląda dość dobrze.

Nie widać w rankingach austriackiej załogi, w której załogantką jest Polka Jolanta Ogar. Miniony sezon dziewczyny miały doskonały, co się teraz z nimi dzieje?

Sterniczka Lara Vadlau doznała kontuzji kolana na nartach i dlatego załoga ma przerwę. Ale gdy wrócą, z pewnością znów będą mocne.

Dobrze zatem, że żeglarze z polskiej kadry mają zakaz jazdy na nartach.

Irmina Mrózek-Gliszczyńska i Agnieszka Skrzypulec.

Oczywiście, nie wolno nam uprawiać tego sportu. Ale specjalnie się tym nie zajmuję, bo mnie narty raczej nie kręcą.

Podczas regat przedolimpijskich oraz w trakcie samych igrzysk sporym wyzwaniem dla zawodników będzie akwen – zanieczyszczona i pełna śmieci zatoka Guanabara. Jak żeglarze z polskiej kadry przygotowują się do potyczki z takim przeciwnikiem?

To rzeczywiście straszne. Pamiętam do dziś, że gdy płynęłam przez zatokę, coś zaczepiło mi się o płetwę sterową. Bez namysłu włożyłam więc rękę do wody i poczułam, jak moje palce wbijają się w ohydną galaretowatą substancję – nie wiem, czy to była zdechła ryba, czy toksyczny śmieć, ale pamiętam krzyk, którego nie mogłam pohamować. Jeszcze gorsze jest jednak to, że podczas żeglugi na łódce klasy 470 cały czas przyjmujemy na siebie, także na twarz, falę za falą. Niektórzy desperaci pływają w goglach narciarskich, ale przecież trzeba oddychać, otwierać buzię, od czasu do czasu krzyknąć. Dlatego często się zdarza, że zawodnik napije się wody z morza. Zatoka rzeczywiście będzie bardzo trudnym przeciwnikiem podczas olimpijskich regat. Co prawda ostatnio poinformowano o tym, że ISAF chce przenieść rywalizację wszystkich klas na otwarty ocean, ale przecież będziemy musieli tam dopłynąć – na żaglach lub na holu. A to naprawdę kawał drogi.

Jest jeszcze ważna kwestia związana z utrzymaniem higieny na lądzie. Miałyśmy już rozmowy na ten temat z Witoldem Dudzińskim z kliniki Rehasport, lekarzem kadry olimpijskiej. Będąc w Rio, zęby myjemy w wodzie mineralnej. Także owoce płuczemy w wodzie z butelek, a nie z kranu. Przed posiłkami myjemy ręce żelami antybakteryjnymi. Wszyscy musimy być czujni, bo żeglarz na igrzyskach w takich warunkach jest jak saper – może się pomylić tylko raz.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Jak Energa zmienia życie

FOT. ALEKSANDRA PAWELCZYK

Michalina Pawelczyk – od zajęć programu Energa Sailing do sekcji regatowej klubu MOS „Dwójka".

FOT. DARIUSZ KILISZEK

Październik 2014. Pierwsze klubowe regaty.

Rok temu Michalina Pawelczyk z Warszawy pierwszy raz w życiu wsiadała do optimista. Dziś dziewczynka jest już w grupie regatowej i każdy weekend spędza z rodzicami w klubie. Oto krótka opowieść o tym, jak Energa Sailing ze zwykłych dzieci robi zawodników i zaraża żeglarstwem całe rodziny.

O programie edukacyjnym Energa Sailing rodzice Michaliny przeczytali dwa dni przed zakończeniem rekrutacji. W kilka godzin podjęli decyzję i zgłosili córkę. Ani oni, ani ich dziecko nie bardzo wiedzieli, na co się piszą. – Kiedyś pływaliśmy na łódce, ale Michalina była wtedy mała i nie mogła zapamiętać, na czym polega żeglowanie – mówi Iwona Bielik-Pawelczyk. – Córka na zajęcia szła z ciekawością, ale chyba bardziej oczekiwała spotkań z rówieśnikami i nowej zabawy niż wyzwań sportowych.

Przez pierwsze tygodnie zajęć teoretycznych rodzice wozili Michalinę z Ursynowa na Wał Miedzeszyński, gdzie Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2 ma swoją siedzibę. Później były pierwsze próby na wodzie zorganizowane przez Sławka Kalinowskiego na Jeziorku Kamionkowskim przy Parku Skaryszewskim. Kiedy w maju rozpoczynały się treningi na Zalewie Zegrzyńskim, sporo rodziców skorzystało z pomocy klubu i firmy Energa – dowozili pociechy do ośrodka przy Wale Miedzeszyńskim, a stamtąd zawodników zabierał do Zegrza bus. – Logistyka była sporym wyzwaniem, mocno włączył się w to mój mąż – wspomina mama Michaliny. – Ale już wtedy czuliśmy, że warto się zaangażować. Nie kierowały nami sportowe oczekiwania wobec córki, ale chęć wejścia w żeglarskie środowisko, poznania żeglarskiej kultury i wychowania dziecka w duchu tego niezwykłego sportu.

Gdy zakończyły się ubiegłoroczne zajęcia w ramach programu Energa Sailing, Michalina wzięła udział w półkolonii żeglarskiej zorganizowanej przez firmę Energa dla 20 wyróżniających się uczestników. A na koniec sezonu pojechała z rodzicami na wycieczkę do Sopotu, by z molo obserwować finałowe regaty Energa Sailing Cup. – To była niezwykła przygoda i zarazem nagroda za pierwszy żeglarski sezon. Widok był niezwykły, córce zaświeciły się

Załoga gotowa do pracy na wodzie...

...ale najważniejsza jest atmosfera.

FOT. DARIUSZ KILISZEK

oczy, wiedzieliśmy wtedy już na pewno, że chcemy związać się z żeglarstwem na dłużej – wspomina Iwona Bielik-Pawelczyk.

We wrześniu Michalina przeszła do najmłodszej grupy w klubie MOS „Dwójka". Rozpoczęły się poważniejsze treningi w silniejszym wietrze, zawodniczka poczuła prędkość, wiatr we włosach, frajdę oraz emocje związane z rywalizacją. Dziś jest już pełnoprawną sterniczką grupy regatowej. W każdy weekend rodzice dowożą ją z Ursynowa do Zegrza (55 km w jedną stronę). – Rok temu nawet nie marzyliśmy o tym, że dziś będziemy w tym miejscu naszej żeglarskiej przygody – mówi Iwona Bielik-Pawelczyk. – Córka ma przyjaciół w żeglarskim środowisku, wspaniałych trenerów, a niedawno otrzymała swoją pierwszą klubową łódkę. Program Energa Sailing zmienił funkcjonowanie naszej rodziny, priorytety i organizację czasu wolnego. Dziś kolejne weekendy, tygodnie, wakacje – wszystko planujemy z kalendarzem treningów i startów. Można powiedzieć, że żeglarstwo ułożyło naszą codzienność na nowo. Niezwykłe jest także to, że rodzice tak chętnie uczestniczą w regatowej przygodzie swoich dzieci, włączają się do pracy w klubie, wspierają całą grupę – po prostu żeglarstwo wciąga nas prawie bez reszty.

W trzecim sezonie Energa Sailing około 800 najmłodszych uczestników programu edukacyjnego pobiera nauki żeglarstwa i windsurfingu w ośmiu ośrodkach w Szczecinie, Gdyni, Sopocie, Olsztynie, Poznaniu, Warszawie, Wrocławiu i Krakowie. Instruktorzy poszukują kolejnych takich dzieci jak Michalina. Do końca kwietnia trwały zajęcia teoretyczne, a w maju rozpoczęły się treningi na wodzie. Najlepsi i najbardziej zaangażowani znów wezmą udział w letnich półkoloniach żeglarskich. Natomiast starsi zawodnicy, którzy rywalizują w najważniejszych ogólnopolskich regatach klasy Optimist, uczestniczą w cyklu imprez Energa Sailing Cup. W maju flota spotka się w Pucku i Gdyni, w czerwcu – w Dziwnowie i Giżycku, na przełomie lipca i sierpnia – w Poznaniu, a tydzień później w Sopocie na regatach finałowych. Na molo zapewne znów pojawią się rodziny, którym program Energa Sailing otwiera na oścież drzwi do żeglarskiego świata.

Krzysztof Olejnik

Sopocka flota jachtów do match racingu w nowych barwach. Fot. Robert Hajduk (2)

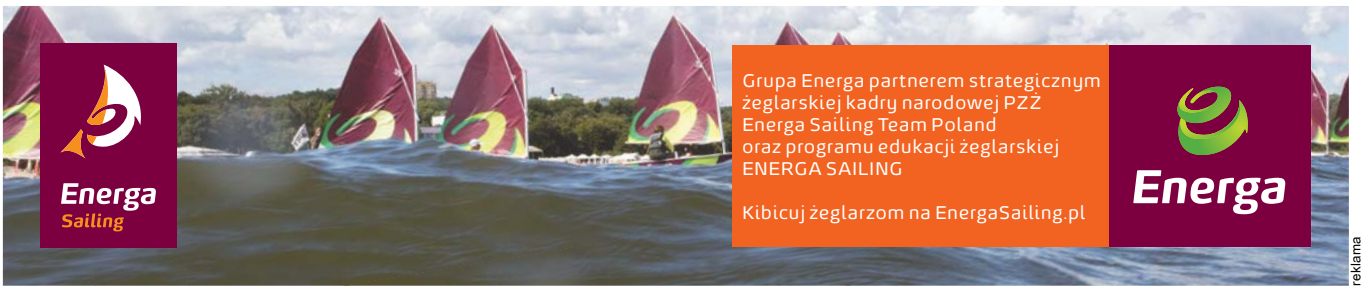
Polscy zawodnicy odbyli już pierwsze treningi.

Energa sponsorem Sopot Match Race

Grupa Energa została sponsorem regat Sopot Match Race rozgrywanych w ramach Mistrzostw Świata World Match Racing Tour. Zawody będą się odbywały przy molo od 28 lipca do 1 sierpnia. Obok reprezentantów Polski wystartują ekipy z Wielkiej Brytanii, Szwecji, Austrii, Szwajcarii, Danii i Nowej Zelandii. – W sposób szczególny będziemy kibicować załodze Energa Yacht Racing ze sternikiem Przemysławem Tarnackim. Liczymy na ich dobry start – powiedział Maciej Ruwiński, koordynator projektu Energa Sailing.

Sopockie regaty po kilku latach starań polskich i brytyjskich organizatorów dołączyły do elitarnego cyklu World Match Racing Tour. Tym samym znalazły się w prestiżowym gronie siedmiu zawodów decydujących o mistrzostwie świata. Imprezy odbywają się na trzech kontynentach: w Europie, Azji i w Ameryce Północnej. Rywalizuje ponad 30 załóg, a pula nagród pieniężnych przekracza 1,4 mln dolarów.

– Cieszymy się, że sponsorem tytularnym imprezy została spółka, która niedawno dołączyła do giełdowej ekstraklasy, czyli indeksu WIG 20 – mówi Artur Manista, organizator Energa Sopot Match Race. – Jej sukcesy to efekt zaufania, jakim inwestorzy obdarzają spółkę, która w 2014 roku odnotowała najwyższe wyniki roczne w swojej historii i dołączyła do grona prestiżowych firm z zyskiem przekraczającym miliard złotych. Cieszymy się, że z tak wiarygodnym partnerem możemy budować prestiżową imprezę żeglarską.



reklama

Załoga Mine Master Jerzego Nadolnego zmierza do znaku na omedze „Biały Szkwał”. Fot. Robert Hajduk

Nowe oblicze klasy Omega

Sesje zdjęciowe, filmy promocyjne, bogaty kalendarz regat, nowy sponsor i coraz wyższy poziom sportowy – oto nowe oblicze klasy Omega. Konstruktor Juliusz Sieradzki byłby dumny.

FOT. ROBER HAJDUK

Nowy jacht ze stoczni gotowy do żeglugi kosztuje około 30 tys. zł (omega sport) lub około 22 tys. zł (omega standard).

Partnerem Polskiego Związku Klasy Omega została dolnośląska firma Mine Master, uznany w świecie producent maszyn dla górnictwa i robót tunelowych. Zaplanowano osiem imprez zaliczanych do Pucharu Polski oraz dodatkowe regaty meczowe. Sezon rozpocznie się w Pszczynie (23 maja), a akwenem regat będzie Zalew Goczałkowicki. Załogi odwiedzą też Chełm Śląski, Wieleń, Zalewo, Gdańsk, Puck (mistrzostwa kraju), Szczecin oraz Myślibórz. Miłośnicy match racingu będą rywalizować w Złotej Górze oraz na wodach Zalewu Zegrzyńskiego, gdzie do organizacji regat włączy się firma Między Żaglami dysponująca flotą kilku omeg (Port Nieporęt-Pilawa). Na koniec sezonu, tuż przy sopockim molo, rozegrany zostanie Memoriał Juliusza Sieradzkiego. Impreza organizowana wspólnie z Polskim Związkiem Żeglarskim zgromadzi najlepszych zawodników z rankingu i będzie podsumowaniem sezonu. Nowością tego roku w klasie Omega będą ciekawe działania promocyjne stowarzyszenia PZKO – oprócz sesji zdjęciowych zaplanowano produkcję filmów podsumowujących każdy kolejny miesiąc rywalizacji. Szczegółowy kalendarz Pucharu Polski jest dostępny na stronie www.klasaomega.pl

Omega, mimo swych 73 lat, trzyma się mocno i nic nie wskazuje na to, by miała oddać pole innym konstrukcjom. Na czym polega fenomen naszej narodowej klasy? Po pierwsze, przyczynia się do tego frekwencja. W ubiegłorocznych regatach zaliczanych do Pucharu Polski wystartowało ponad 100 jednostek. Zwykle na imprezie pojawia się około 50 jachtów (w dwóch flotach). Na Śląsku działa silna grupa żeglarzy rywalizujących

omega
klasa narodowa
mine master
Rigs for your needs

reklama

STOCZNIA JĘDREK
PRODUCENT JACHTÓW TYPU OMEGA
Klasa OMEGA to już ponad 70-letnia tradycja
ul. Gorzowska 53D, 74-320 Barlinek

www.omega-jedrek.pl mobile: 603 057 720 pphujedrek@o2.pl
reklama

w Pucharze Śląska. To cykl zawodów organizowany równolegle z Pucharem Polski. Niektóre ekipy pływają co tydzień przez cały sezon, raz w regatach ogólnopolskich, a innym razem w Pucharze Śląska. Do floty wciąż dołączają młodzi żeglarze, którzy doskonale bawią się w regatowe pływanie razem ze starszym pokoleniem. A producenci co sezon wytwarzają kilkanaście nowych jednostek.

Po drugie, omegi z powodzeniem pływają na wszystkich akwenach – od kałuży po morską zatokę. Od lat rozgrywane są wyścigi w ramach regat Nord Cup w Górkach Zachodnich oraz podczas mistrzostw Polski na wodach Zatoki Puckiej. Łódź dobrze radzi sobie także na otwartym morzu. Kilka lat temu u wybrzeży Łeby wiało około 6 stopni w skali Beauforta i załogi dały sobie radę. Różnorodność akwenów sprawia, że rywalizacja jest ciekawa, a zawodnicy nabierają uniwersalnych umiejętności.

Po trzecie, omega nie ma wielu skomplikowanych regulacji i jest dość prosta w obsłudze. Zarząd klasy dba o to, by nie wywołać wyścigu zbrojeń i pogoni za drogimi technologiami. Wprowadzono na przykład nakaz używania wyłącznie żagli dakronowych. Po czwarte, załogi mogą wybrać grupę i tym samym sposób oraz styl żeglowania. We flocie sportowej używają spinakerów i trapezów, natomiast we flocie standard rywalizują bez tych elementów oraz na nieco cięższych kadłubach (co nie znaczy, że walka jest mniej zacięta). Omegą standard może się stać wysłużona omega sport, którą poprowadzi na przykład załoga nie mająca umiejętności sprawnej obsługi spinakera i nie używająca trapezu. Poza tym na wielu akwenach pojawia się także spora grupa omeg turystycznych – starszych łódek rekreacyjnych i szkoleniowych zgłaszanych do regat bez pomiarów.

Siłą omegi są też stosunkowo niewielkie koszty sprzętu. Nowy jacht ze stoczni gotowy do żeglugi (z żaglami) kosztuje około 30 tys. zł (omega sport) lub około 22 tys. zł (omega standard). Znacznie taniej można kupić łódź używaną. Na przykład doskonale wyposażoną trzyletnią regatową maszynę, która wygrała mistrzostwa kraju, wyceniono na 21 tys. zł. – W porównaniu z innymi klasami tej wielkości, dla trzyosobowej załogi, koszty, jakie musimy ponieść, by rozpocząć regatową przygodę, są naprawdę niewielkie – mówi Daniel Sokołowski, sekretarz Polskiego Związku Klasy Omega. – Moją łódkę kupiłem za 18 tys. zł, gdy miała za sobą zaledwie trzy sezony. Poza tym omegę możemy przywieźć na regaty na przyczepie za każdym osobowym samochodem. Ale chyba najważniejsze jest to, że ten jacht jest po prostu dla wszystkich – dla amatorów, dla żeglarzy z regatowymi ambicjami oraz dla byłych zawodników z łódek olimpijskich i innych sportowych konstrukcji. Choć minęło już tyle lat, bez omegi trudno wyobrazić sobie polskie akweny żeglarskie.

Jerzy Nadolny, prezes Polskiego Związku Klasy Omega

Moja przygoda z omegą trwa już ponad 40 lat. Jacht Klub Zagłębia Miedziowego Chalkos Lubin, którego jestem członkiem, w bazie nad Jeziorem Sławskim zawsze miał kilka omega do szkolenia, rejsów i regat. Kiedy na przystani pojawiła się łódka z Pucharu Polski, poznaliśmy nową jakość tej klasy i zaraziliśmy się modą na nowoczesne omegi. Najpierw kupiliśmy regatową łódź wspólnie z kolegą, później każdy miał już swój jacht i swoją załogę. Dziś, po kilku latach spędzonych w zarządzie stowarzyszenia, przygotowujemy klasę i związek do pokoleniowej zmiany warty. Ale nadal będziemy chcieli utrzymać kurs, czyli rozwijać flotę bez wyścigu zbrojeń i trzymając w ryzach koszty. Omega jest ponadczasową konstrukcją. Ma doskonałe wymiary, odpowiednią wagę, jest prosta w obsłudze i niedroga. Poza tym z tą łódką związana jest długa tradycja – to bezcenny atut dla rozwoju klasy i cyklu regat Pucharu Polski. Zapraszam na nasze regaty wszystkie załogi oraz kibiców i osoby towarzyszące.

We flocie sportowej załogi używają trapezów...

...oraz spinakerów.

Fot. Robert Hajduk (2)

Najdłuższy etap Volvo Ocean Race

FOT. MATT KNIGHTON / ABU DHABI OCEAN RACING

Luke Parkinson z Abu Dhabi Ocean Racing. Można się obyć bez czapki i rękawiczek, ale gogle narciarskie są niezbędne.

Ciekawe wydarzenia i zwroty akcji obserwowaliśmy podczas piątego etapu okołoziemskiego wyścigu Volvo Ocean Race. Trasa z Nowej Zelandii do brazylijskiej miejscowości Itajaí wymagała od załóg umiejętności żeglugi w skomplikowanych układach niżowych na południowym Pacyfiku i walki z żywiołem w okolicach Hornu. Były też cisze i pułapki meteorologiczne na Atlantyku.

Jachty ponownie żeglowały niemal burta w burtę. Gdy się wydawało, że pięć załóg płynących prawie w zasięgu wzroku razem dotrze w okolice Hornu, na łodzi chińskiego zespołu Dongfeng złamał się top masztu. Ekipa musiała się wycofać z tego etapu, co zepchnęło ją w klasyfikacji na dalsze miejsce. Na Atlantyku wiele się mogło jeszcze zdarzyć, ale pokładowi meteorolodzy nie popełniali błędów i kolejność nie zmieniła się aż do mety.

Wygrał zespół ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich Abu Dhabi Ocean Racing. Drugie miejsce zajęła hiszpańska ekipa Mapfre, trzecie – amerykańsko-turecka załoga Alvimedica, a czwarte – holenderski Team Brunel. Różnice na mecie były minutowe, ale w klasyfikacji nastąpiły duże zmiany. Po pięciu etapach prowadził zespół Abu Dhabi Ocean Racing, wyprzedzając aż o siedem punktów załogę Dongfeng i o kolejne dwa punkty Team Brunel.

Do końca rywalizacji jeszcze setki mil, ale już można się pokusić o pierwsze podsumowania. Załoga Abu Dhabi Ocean Racing jedyna zwyciężyła dwukrotnie w etapach oceanicznych. Trzy inne zaliczyły po jednym zwycięstwie. Poza tym zespół z Emiratów Arabskich jest jedynym, który stawał na podium po wszystkich etapach. Hiszpanie z teamu Mapfre dostali karę dwóch punktów za niedozwoloną naprawę żagla, co oznaczało dla nich spadek w klasyfikacji generalnej na piąte miejsce. Czy regaty są już rozstrzygnięte? Z pewnością nie – załogi płyną coraz sprawniej, coraz lepiej radzą sobie z dostrojeniem jachtu do warunków na morzu i coraz skuteczniej rywalizują na oceanie. Ekipa Dongfeng, która wycofała się po awarii masztu, przed kolejnym startem mogła użyć nowego grota, gdyż stary został poważnie uszkodzony. To powinno pozwolić jej na sprawną i efektywną żeglugę. Czy załoga wykorzysta nowy napęd, by znacząco odrobić straty?

W brazylijskim porcie głośno było także o powrocie na trasę Team Vestas Wind. Ich jacht podczas drugiego etapu wpłynął na rafę i został dotkliwie uszkodzony. Niewielu wierzyło, że może jeszcze wrócić na trasę. Ale włoscy inżynierowie dorobili brakujące fragmenty poszycia i wstawili nową część rufową. Team Vestas Wind powróci do rywalizacji w Lizbonie.

Ciekawie przebiega również rywalizacja w wyścigach portowych. Tylko jeden zespół wygrywał dwukrotnie – to kobiecy Team SCA. Jaka jest tajemnica tego sukcesu? Komentatorzy podają kilka argumentów. Po pierwsze, panie mają realną szansę na równorzędną rywalizację z mężczyznami tylko w takiej formule regat. Na długiej oceanicznej trasie to panowie są faworytami. Po drugie, w damskiej załodze nie brakuje bardzo dobrych żeglarek regatowych. Są wśród nich uczestniczki igrzysk olimpijskich: Holenderka Carolijn Brouwer, Amerykanka Sally Barkow i Brytyjka Annie Lush. Poza tym wiele dziewcząt z załogi ma w dorobku sukcesy w regatach meczowych i przybrzeżnych oraz tytuły mistrzyń świata. Po trzecie, panie chcą za wszelką cenę zdobyć trofeum za wyścigi portowe – ich determinacja jest zdecydowanie największa. Na razie Team SCA w tej klasyfikacji zajmuje trzecie miejsce. Prowadzi Team Brunel, drugie miejsce zajmuje Abu Dhabi Ocean Racing. Różnice punktowe są jednak niewielkie.

Marek Słodownik

FOT. CORINNA HALLORAN / TEAM SCA

Team SCA. Suszarnia, garderoba, sypialnia – wszystko w jednym miejscu.

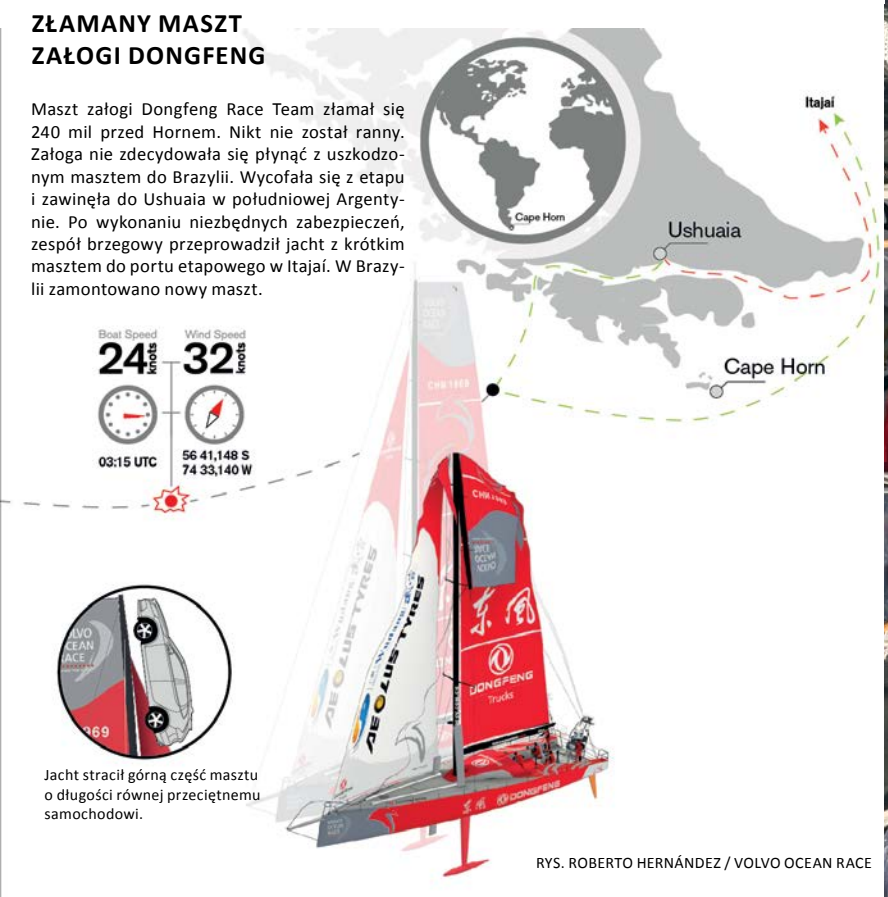
Sophie Ciszek na wachcie trymuje żagiel. Fot. Anna-Lena Elled / Team SCA

Po pięciu etapach Volvo Ocean Race prowadził zespół Abu Dhabi Ocean Racing, wyprzedzając aż o siedem punktów jacht chińskiej załogi Dongfeng. Chińczycy przed Hornem stracili górną część masztu i wycofali się z etapu do Brazylii.
Fot. Rick Tomlinson / Volvo Ocean Race

VOLVO OCEAN RACE
ROUND THE WORLD

ZŁAMANY MASZT ZAŁOGI DONGFENG

Maszt załogi Dongfeng Race Team złamał się 240 mil przed Hornem. Nikt nie został ranny. Załoga nie zdecydowała się płynąć z uszkodzonym masztem do Brazylii. Wycofała się z etapu i zawinęła do Ushuaia w południowej Argentynie. Po wykonaniu niezbędnych zabezpieczeń, zespół brzegowy przeprowadził jacht z krótkim masztem do portu etapowego w Itajaí. W Brazylii zamontowano nowy maszt.



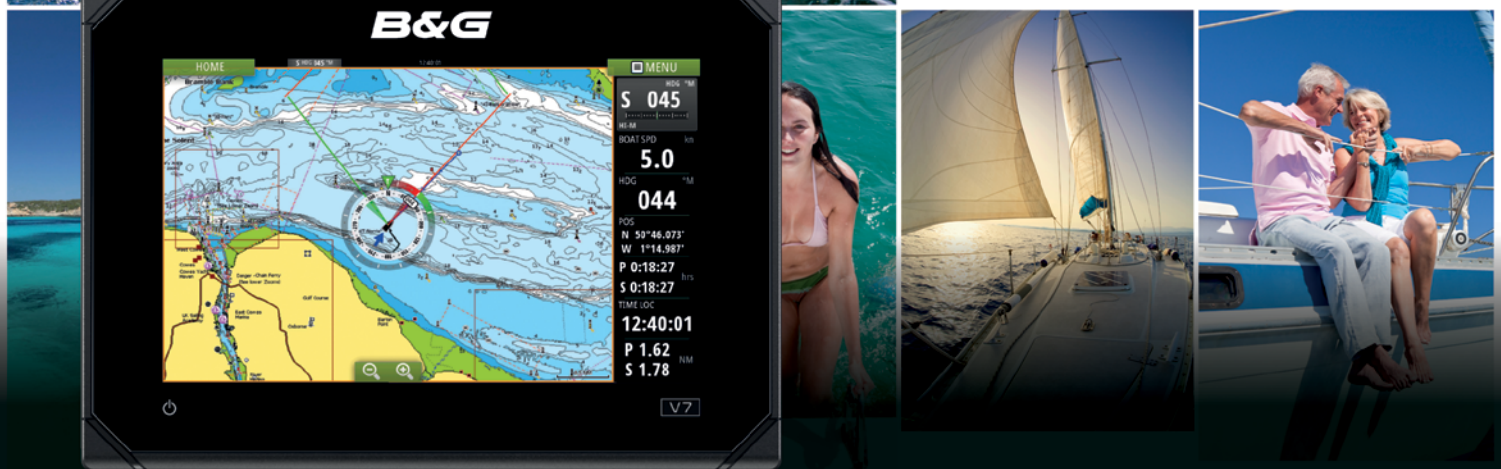
Jacht stracił górną część masztu o długości równej przeciętnemu samochodowi.

RYS. ROBERTO HERNÁNDEZ / VOLVO OCEAN RACE

FOT. YANN RIOU / DONGFENG RACE TEAM

Vulcan 7

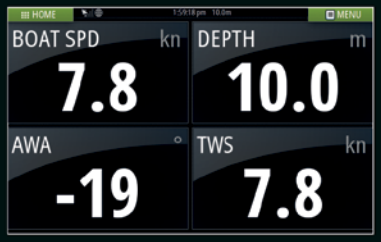
Stworzony dla Żeglarzy



Absolutny niezbędnik wszystkich żeglarzy

Ten wszechstronny 7-calowy ploter z ekranem „multi-touch" zawiera innowacyjny pakiet dla żeglarzy.
Vulcan 7 integruje się z Twoimi pokładowymi instrumentami, udostępniając nagradzane funkcje żeglarskie, włączając w to ekran SailSteer™ oraz prognozowany czas żeglugi do punktu docelowego.
Z wbudowanym Wi-Fi jesteś na bieżąco z najnowszymi aplikacjami i serwisami żeglarskimi. B&G Vulcan 7 dostarcza wiele innych możliwości przy współpracy z szeroką gamą przetworników i akcesoriów. Wiecej informacji na **www.bandg.com**

Ploter Map



Ekran Wskaźników

Funkcje Żeglarskie

B&G RACE SUPPLIER VOLVO OCEAN RACE

www.bandg.com

PARKER
parker@parker.com.pl

B&G
Pasja żeglowania

B30258 (ENG) 03-15