MATEUSZ STODULSKI. ŻYCIE NA MORZU SMAKUJE INACZEJ

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych CZERWIEC-LIPIEC 2016

30 WĘZŁÓW PRZEZ ZATOKĘ

Katamaran „Roca Volvo”

Mobilna aplikacja Wiatr

OLEK HANUSZ
Mieczówką po Małych Antylach

CYKLADY JESIENIĄ
Co z tą Grecją w trudnych czasach?

Targi Sportów Wodnych

WIATR I WODA

28 - 31 lipca 2016, Marina Gdynia

GDYNIA
Żeglarska Stolica Polski

www.wiatriwoda.pl

Organizator: YACHT EXPO

Organizator Wykonawczy: murator EXPO

Partner Strategiczny: GDYNIA Żeglarska Stolica Polski

Partner: Żagle PODRÓŻE

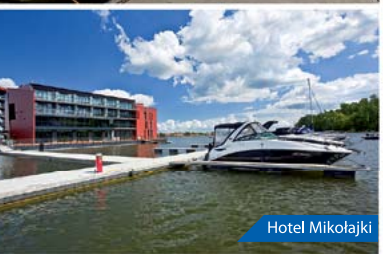
Patronat: water sports arena WASPAR.pl; zagle.com.pl portal sportów wodnych

25 lat
karos
pomosty pływające
WARMIA MAZURY PRODUKT
MARINETEK More than Surface

Przystań PPTK w Wilkasach

Ekomarina Giżycko

Marina MIKO w Mikołajkach


Hotel Mikołajki

Marina Kamień Pomorski

tel. 89 762 66 91 | 11-200 Bartoszyce, Sędławki 9 | www.karos.com.pl

projektowanie produkcja budowa

Bartek wypłynął, wróci za rok...

Bartek Czarciński, 29-letni żeglarz, opuścił 4 czerwca Marinę Delphia w Górkach Zachodnich i wyruszył maleńkim jachtem, który sam zbudował, w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Niestety już po kilku dniach żeglugi zderzył się ze statkiem. Musiał wrócić do Świnoujścia, by wymienić wygięty maszt. Z przyjaciółmi przygotował łódź do ponownego startu i wznowił żeglugę przez Bałtyk, Sund, Kattegat oraz Morze Północne. Nikt tak nie płynął wokół globu od czasów słynnego rejsu Henryka Jaskuły sprzed 37 lat. Bartek, stopy wody!

Czarcińskiego żegnało w Górkach Zachodnich około 100 osób. Przyjechali z całej Polski: rodzina, przyjaciele oraz przedstawiciele firm i instytucji, które pomogły zrealizować marzenie. Spotkaliśmy Grzegorza Sapińskiego, prezydenta Kalisza (rodzinne miasto żeglarza), Zygmunta Chorenia, słynnego konstruktora żaglowców, kapitana Tomasza Cichockiego, Annę Galczewską z firmy Henri Lloyd. Byli też przedstawiciele stoczni Delphia Yachts i firmy Teknos-Oliva. Oraz oczywiście małżonka żeglarza, Ania, z malutką córką Krysią.

Bartek serdecznie podziękował wszystkim gościom, wręczył okolicznościowe dyplomy i zrobił dziesiątki pamiątkowych zdjęć. Z gdańskich marin wypłynęło kilkanaście jachtów, które towarzyszyły żeglarzowi podczas wyjścia na wody zatoki.

Przygotowania do rejsu trwały sześć lat. Zaczęło się od rysowania łodzi na kartce wyrwanej z zeszytu. Później przyszedł czas na projektowanie, szukanie rozwiązań technicznych, zbieranie funduszy i budowę. Jacht „Perła" zwodowano latem 2015 roku. Bartek Czarciński odbył wiele rejsów sprawdzających solidność konstrukcji i startował samotnie w najtrudniejszych bałtyckich regatach, nabierając zaufania do jachtu. Oby za rok mógł powtórzyć pamiętne słowa kapitana Jaskuły: „Polsko kochana, twój syn powrócił".

Andrzej Minkiewicz

Bartek Czarciński wypływa z Górek Zachodnich. Fot. Andrzej Minkiewicz

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: KATAMARAN „ROCA VOLVO", FOT. ROBERT HAJDUK / SHUTTERSAIL.COM

10 274 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.
www.wiatr.pl

Available on the App Store
ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania II-III 2016, IV 2016, V 2016).

Polski Flying Phantom, pływający w barwach firm Roca i Volvo, zbliża się do osiągnięcia prędkości 30 węzłów (56 km/h). Fot. Robert Hajduk

Prześcignąć wiatr i dotknąć ciszy

Zespół 77 Racing Piotra i Przemysława Tarnackich testuje na wodach Zatoki Gdańskiej pierwszy polski katamaran klasy Flying Phantom. Bolid ze skrzydłami wodnymi, pływający w barwach firm Roca i Volvo, z polskimi żeglarzami na pokładzie (Piotr Tarnacki, Maciej Ruwiński, Maciej Marczewski) zbliża się do osiągnięcia prędkości 30 węzłów (56 km/h). Flying Phantom to nowoczesna karbonowa konstrukcja z 2013 roku, której pomysłodawcą jest słynny francuski skipper Franck Cammas z zespołu Groupama, a projektantem Martin Fischer, jeden z najbardziej cenionych fachowców od katamaranów z hydroskrzydłami. Łódź może żeglować nawet z prędkością 35 węzłów. Poprosiliśmy Piotra Tarnackiego, by się podzielił wrażeniami z jazdy.

Piotr Tarnacki. Fot. Robert Hajduk

Magazyn „Wiatr": Jakie trzeba mieć umiejętności żeglarskie, by wsiąść na katamaran Flying Phantom i rozpocząć żeglugę na wodnych skrzydłach?

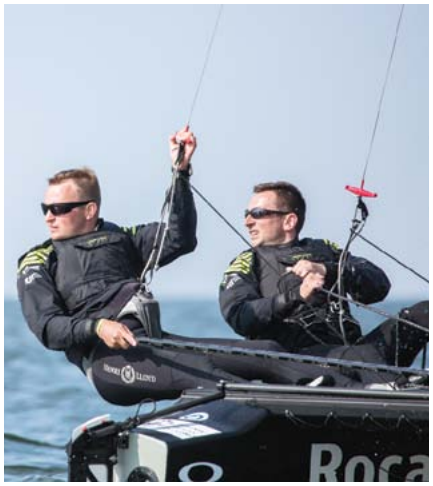
Piotr Tarnacki: Z pewnością przydaje się doświadczenie z klas sportowych – na przykład z 420 lub olimpijskiej 470. Można też wykorzystać doświadczenie zdobyte podczas żeglugi na małych katamaranach. Specjalistów od dwukadłubowców będzie przybywać, bo wrasta liczba osób, które na katamaranach trenują i ścigają się od dziecka, wybierając łódki tego typu tuż po klasie Optimist. Ostatnio najczęściej pływałem na micro. Podczas pierwszych kursów na Flying Phantom musiałem poznać specyfikę żeglugi na nowej łódce, przyzwyczaić się do większych prędkości i nawiązać ściślejszą współpracę z załogantem. Na czwartym treningu udało się nam żeglować na skrzydłach wodnych z kadłubami całkowicie wystającymi ponad wodę.

Jakie wrażenia?

To jest niesamowite. Pędzisz nad zatoką szybciej od wiatru w zupełnej ciszy, bo kadłuby nie tną fal, ale fruną nad nimi. Czułem się, jakbym pokonywał kolejne mile w próżni. Nawet na bojerach nie ma takich doznań, bo tam na idealnie gładkim lodzie płozy delikatnie skrobią o taflę i od czasu do czasu najeżdżają na nierówności lub pęknięcia. A tu kompletny spokój. Można normalnie rozmawiać z załogantem. Dopiero gdy prędkość jachtu wzrasta powyżej 10 węzłów, wiatr zaczyna wydawać dźwięki na elementach takielunku.

Czy odpowiednie ustawienie wygiętych mieczy jest skomplikowaną operacją?

Gdy katamaran frunie, w wodzie mamy miecz oraz ster zawietrznego pływaka. Płetwa sterowa ma u dołu poziome skrzydło przymocowane na stałe. Z kolei płetwę mieczową możemy podnosić i opuszczać oraz przesuwać w skrzyni do przodu lub do tyłu, zmieniając położenie środka oporu bocznego. Doświadczona załoga potrafi w trakcie żeglugi jednocześnie balastować w trapezach i trymować skrzydło wodne, nie tracąc prędkości i utrzymując kadłub w locie. Możemy zmieniać kąt natarcia przedniej krawędzi płetwy – gdy wybierzemy ustawienie bardziej atakujące, wówczas przy słabym wietrze łódź szybciej się



Kto nas dogoni? Pytają Piotr Tarnacki i Maciej Ruwiński.

uniesie ponad wodę, ale też trudniej będzie ją utrzymać w tej pozycji. Cały czas ćwiczymy i sprawdzamy różne warianty przy różnych warunkach wietrznych.

Jaką największą prędkość udało się wam osiągnąć?

Płynęliśmy 28 węzłów przy wietrze wiejącym z siłą 12,6 węzła. Wciąż czekamy na pokonanie magicznej trzydziestki. Sądzę, że na tym etapie poznawania łódki i ćwiczeń wykorzystujemy około 70 proc. możliwości tej jednostki. Cały czas musimy pracować nad trymem, ustawieniem skrzydeł wodnych i zachowaniem załogi. Najlepsi zawodnicy rywalizujący w cyklu regat Flying Phantom Series największą prędkość osiągają przy wiatrach o sile 15, 16 węzłów. A wyścigi są organizowane, gdy podmuchy nie przekraczają 19, 20 węzłów. W silniejszym wietrze trudno byłoby zapanować nad tą konstrukcją i z pewnością byłoby sporo awarii.

Macie już za sobą pierwsze próby w krajowych regatach?

Startowaliśmy na wodach Zatoki Gdańskiej w regatach rozpoczynających sezon oraz w Żeglarskim Pucharze Trójmiasta. Niestety wiatry nam nie sprzyjały, a podczas tej drugiej imprezy ani razu nie udało się lecieć ponad wodą. Przy słabszym wietrze, gdy oba pływaki unoszą się na powierzchni akwenu, katamaran żegluje wolno i pod większym kątem do wiatru, bardzo trudno się wtedy na nim halsuje. Tracimy 10, 12 stopni do linii wiatru i nie mamy szans na skuteczną rywalizację z morskimi i zatokowymi jachtami uczestniczącymi w tych imprezach. Ale cierpliwie czekamy na kolejne próby i lepsze warunki.

Przez cały czerwiec będziemy intensywnie trenować, nawet cztery lub pięć razy w tygodniu. Później wystartujemy w wyścigu o Bursztynowy Puchar Neptuna. Planujemy też udział w regatach na Zalewie Wiślanym oraz w Szczecinie. Podczas Volvo Gdynia Sailing Days odbędą się pokazowe wyścigi z udziałem naszej łodzi oraz innych ciekawych konstrukcji wykorzystujących skrzydła wodne – zapowiedziano udział jachtów klasy Moth, katamarana klasy A, a także deski kitesurfingowej. Pod koniec lipca zapraszamy na sopockie molo. Podczas regat Sopot Match Race będą rywalizować dwa katamarany Flying Phantom. Następnie, pod koniec sierpnia, spróbujemy się zmierzyć z rekordem trasy Hel – Sopot, który na katamaranie „Gemini 3" ustanowiła załoga Romana Paszke.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Nowy jacht klasy Flying Phantom gotowy do ścigania (z żaglami i pełnym regatowym takielunkiem) kosztuje około 60 tys. dolarów netto. Na realizację zamówienia trzeba czekać od sześciu do ośmiu miesięcy. Producentem jest firma Phantom International z miejscowości Saint-Lunaire leżącej w północnej Bretanii, nieopodal Saint-Malo.

Załoga trenuje w Zatoce Gdańskiej o każdej porze dnia. Fot. Robert Hajduk (2)

Sprawdzone ubezpieczenia nowe korzyści!

All-risk

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

Pokrywamy koszty inspekcji

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

Szybki assistance

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

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

pantaenius.pl

Baltic Sail Gdańsk 2016

FOT. P.WYSZOMIRSKI / TESTIGO (2)

Przed gdańskim żurawiem manewruje żaglowiec „Ark”.

Do kei zbliża się „Generał Zaruski”.

Baltic Sail Gdańsk – największa międzynarodowa impreza żeglarska w Gdańsku – rozpocznie się w czwartek, 30 czerwca. To już XX edycja zlotu. Przez cztery festiwalowe dni na Motławie zacumuje 27 żaglowców (wciąż napływają nowe zgłoszenia). Uczestnicy wydarzenia przeżyją przygodę, która przybliży im morskie tradycje Gdańska i całego regionu miast hanzeatyckich.

W tym roku zaplanowano nie tylko zwiedzanie żaglowców i trzygodzinne wyprawy na zatokę, ale także rejsy nocne. Każdy z nich rozpocznie się przy nabrzeżu Targu Rybnego. Z pokładów zobaczymy piękny Gdańsk od strony wody, poznamy niezwykłe portowe życie, ślady historii oraz horyzonty Zatoki Gdańskiej. Na sobotni wieczór zaplanowano inscenizację bitwy morskiej na wodach Motławy oraz pokaz fajerwerków. W niedzielne popołudnie odbędzie się widowiskowa parada żaglowców, w której wezmą udział wszystkie jednostki pływające.

Z głównej sceny festiwalu dobiegać będą dźwięki szant – przed nami XVII edycja Festiwalu Szanty pod Żurawiem. Usłyszymy między innymi Formację, Atlantydę, Klang oraz chór szantowy Zawisza Czarny. Zaplanowano także bicie rekordu Polski w kategorii „najdłuższa szanta wyśpiewana publicznie”. Będzie również „Teatr szant”, czyli konkurs dla młodych artystów. Kapituła wyłoni pięć zespołów, które będą rywalizować w szekspirowskim Teatrze w Oknie na Długim Targu, a laureaci zaprezentują swój repertuar na scenie głównej.

W hali namiotowej na Targu Rybnym wyrośnie strefa edukacyjna. W tym miejscu zaplanowano półkolonie, spotkania ze znanymi żeglarzami, warsztaty pierwszej pomocy, wspólne gotowanie, warsztaty fotograficzne i morskie kino (polecamy projekcję słynnej amerykańskiej produkcji „Wiatr” w reżyserii Carrolla Ballarda). Tuż obok hali usypana będzie plaża z leżakami, parasolami, koszami i boiskiem do siatkówki. Nie zabraknie stanowisk Programu Edukacji Morskiej w Gdańsku oraz klubów żeglarskich, gdzie dowiemy się, jak zaszczepić w dziecku miłość do żeglarskich przygód.

O regatach Nord Cup, sportowej odsłonie zlotu, piszemy na kolejnych stronach. Więcej informacji o Baltic Sail Gdańsk na www.balticsail.pl.

BALTIC SAIL
20 YEARS
BALTIC SAIL
GDAŃSK
30.06 – 3.07.2016
MOTLAWA RIVER / TARG RYBNY
Pływaj z nami kultowymi żaglowcami
BALTICSAIL.PL/KUP-BILET

Organizatorzy: GDAŃSK FUNDACJA GDAŃSKA
Partnerzy główni: SPECJAL JASNY PEŁNY GIWK WODA DLA POKOLEŃ ZKM Gdańsk

130 łodzi na targach Wiatr i Woda w Gdyni

Tegoroczne Targi Wiatr i Woda na wodzie będą się odbywać od 28 do 31 lipca. Przed rokiem wystawę odwiedziło ponad 10 tys. zwiedzających. W tym roku organizatorzy z firmy Murator Expo także zapowiadają rekordową imprezę – zarówno pod względem liczby gości, wystawców, jak i prezentowanych jachtów (zobaczymy około 130 jednostek). Już sześć tygodni przed imprezą sprzedano wszystkie miejsca przy kei oraz całą powierzchnię targową na lądzie.

W gdyńskiej marinie zobaczymy najpiękniejsze jachty żaglowe i łodzie motorowe z polskich i zagranicznych stoczni, w tym wiele premierowych jednostek debiutujących na rynku. Będą zarówno łodzie za kilkadziesiąt tysięcy złotych, jak i luksusowe jachty za miliony. Udział w targach zapowiedzieli przedstawiciele wiodących marek: Delphia Yachts, Parker Poland, Galeon, Jeanneau, Northman, Hanse i Bavaria. Sporo w tym roku przycumuje jachtów o długości powyżej 15 metrów – to wyjątkowa okazja dla armatorów z nieco grubszym portfelem.

W halach namiotowych ustawionych na nabrzeżu swą ofertę zaprezentują producenci i dystrybutorzy osprzętu, silników, elektroniki pokładowej, urządzeń nawigacyjnych, wyposażenia ratunkowego, będą też producenci odzieży żeglarskiej oraz firmy czarterowe i organizatorzy rejsów.

Dlaczego warto odwiedzić Gdynię? Nigdzie w Polsce – w żadnej marinie i na żadnej innej imprezie żeglarskiej – nie zobaczymy tylu nowych jachtów stojących burta w burtę przy jednej kei. Poza tym Wiatr i Woda na wodzie to najbardziej rodzinne targi sportów wodnych. Kiedy dorośli zwiedzają jachty, ich pociechy odpoczywają na miejskiej plaży sąsiadującej z mariną, szaleją na popularnym placu zabaw i spacerują wzdłuż gdyńskich nabrzeży. Weekendowa wizyta na targach może być także okazją do odwiedzenia Sopotu, gdzie w tym samym czasie rozgrywane będą regaty Energa Sopot Match Race (od 26 do 30 lipca). Jak co roku gdyńskiej wystawie będą towarzyszyć ciekawe wydarzenia – między innymi pokazy sprzętu ratowniczego i technik ratowniczych. Jeśli ktoś planuje zakup pneumatycznej kamizelki ratunkowej lub tratwy na jacht albo wybiera się na kurs żeglarski, podczas targów pozna sposób działania tego sprzętu.

FOT. KRZYSZTOF OLEJNIK

Jacht Hanse 575 będzie zapewne największą łodzią żaglową na targach.

reklama

Zmarł zwycięzca pierwszych regat Whitbread

Polska premiera filmu „The weekend sailor" będzie jednym z głównych punktów tegorocznego Festiwalu Filmów Żeglarskich Jacht Film (Warszawa, kino „Wisła", od 9 do 11 grudnia). Bohaterem dokumentu jest Ramon Carlin, meksykański biznesmen i żeglarz amator, który zasłynął zwycięstwem w pierwszej edycji okołoziemskich regat Whitbread. Ramon Carlin zmarł w wieku 92 lat w maju tego roku.

W 1972 roku ogłoszono w Anglii organizację pierwszych załogowych regat na okołoziemskiej trasie. Do rywalizacji zaproszono najlepszych ówczesnych żeglarzy. Sponsorem imprezy został producent piwa Whitbread, a wyścig nazwano The Whitbread Round the World Yacht Race (dziś regaty odbywają się pod nazwą Volvo Ocean Race i należą do najważniejszych wydarzeń żeglarskiego świata).

Do pierwszej edycji zgłoszono 17 jachtów z 17 krajów. Brytyjczycy potraktowali swój udział niezwykle ambicjonalnie. Marynarka wojenna zakupiła sześć treningowych jachtów. Spośród 800 młodych mężczyzn wyselekcjonowano najlepszych – stworzyli oni cztery dziesięcioosobowe załogi na cztery kolejne etapy wyścigu. Do regat zgłosił się także utytułowany Francuz Eric Tabarly, który przygotował jacht „Pen Duick VI". Wystartowały także dwa polskie jachty – „Copernicus" i „Otago".

Zgłoszone ekipy prezentowały różny poziom wyszkolenia żeglarskiego. Na liście startowej znaleźli się także Meksykanie – załoga jachtu „Sayula II", dowodzona przez armatora Ramona Carlina, pięćdziesięcioletniego biznesmena. Ramon był wcześniej jedynie weekendowym żeglarzem. Pływał na małym śródlądowym jachcie i zaliczył rejs przez Pacyfik. Na dodatek przed regatami Whitbread zabrał na pokład żonę, syna, kuzynów i przyjaciół – nikt z nich nie miał żeglarskiego doświadczenia. Egzotyczna ekipa w sombrerach szybko stała się obiektem żartów. Niektóre gazety pisały nawet o leniwych Meksykanach popijających tequilę...

Ramon Carlin rozpoczął biznesową karierę od obnośnej sprzedaży sztućców, garnków i patelni, a fortunę zbił później na produkcji pralek i artykułów AGD. W latach 70. był jednym z największych przedsiębiorców w Meksyku. W jaki sposób trafił na listę startową regat Whitbread? O wyścigu dowiedział się przypadkowo. Nastoletni syn Ramona, chłopak o typowo latynoskim temperamencie, zakochał się i postanowił wziąć ślub ze swą 14-letnią dziewczyną. Sprzeciw rodziny nie był wystarczającą przeszkodą, więc Ramon wysłał Enrique'a do szkoły w Irlandii. Miał nadzieję, że zmiana otoczenia pomoże synowi nieco pohamować matrymonialne zapędy.

Na początku byli obiektem żartów...

...ale na morzu pokonali wszystkie załogi.

Gdy po jakimś czasie Ramon poleciał do Europy odwiedzić syna, w brytyjskiej gazecie zobaczył reklamę regat Whitbread. Wiedział, że żeglarstwo jest dobrą szkołą życia, więc zapytał syna: „A może popłyniemy dookoła świata"? „Jasne, nie ma problemu" – odparł Enrique.

Ramon zaczął więc działać. Gdy organizatorzy pytali go o jacht, oznajmił, że jeszcze go nie ma. Ale jednocześnie zapewniał, że na start będzie gotów. Budowę łodzi zlecił fińskiej stoczni Nautor, producentowi jachtów typu Swan. Zamówił jednostkę szybką, bezpieczną, ale także wygodną. Pod pokładem miał łóżka normalnej wielkości, kuchnię i bar, w którym załoga serwowała drinki. Do zespołu zaprosił kilku europejskich żeglarzy, którzy mieli wyszkolić jego rodzinną meksykańską ekipę.

Ramon nie wiedział, na czym polegają regaty dookoła świata i jak się do nich przygotować. Ale był bardzo entuzjastycznie nastawiony do tego wyzwania i niecierpliwie czekał na wielką przygodę. Ku zaskoczeniu wszystkich zdołał wygrać pierwsze załogowe regaty dookoła świata. Niestety w Meksyku zawsze najważniejsza jest piłka nożna i rok po żeglarskim sukcesie nikt już o nim nie pamiętał.

W 2013 roku meksykański prawnik Bernardo Arsuaga odwiedził muzeum regat Volvo Ocean Race w Alicante w Hiszpanii. Wśród wielu fotografii dokumentujących historię wyścigu zobaczył zdjęcie pokazujące mężczyznę w meksykańskim sombrero. Postanowił poznać jego historię. Im bardziej się w nią zagłębiał, tym mocniej fascynowała go postać Ramona Carlina. Postanowił przypomnieć jego losy i zrobić o nim film.

Andrzej Minkiewicz

FOT. ARCHIWUM B. ARSUAGA

Bezpieczeństwo przede wszystkim

Żeglarze przygotowujący się do wyścigu samotników Setką przez Atlantyk, który 11 listopada rozpocznie się w Portugalii, wzięli udział w szkoleniu ratowniczym. Na wodach Zatoki Gdańskiej ćwiczenia zorganizowali sami, a poprowadziła je szkoła żeglarstwa Sekstant z Tczewa. Dziesięciu kandydatów do atlantyckiej próby przez dwa dni poznawało tajniki technik ratowniczych. Przeszli też szkolenie z udzielania sobie pierwszej pomocy – była nauka zakładania szwów i opatrunków, sporo czasu poświęcono też na zajęcia teoretyczne.

Najciekawiej było jednak na wodzie. W zatoce zakotwiczyła setka „Atom" Piotra Czarnieckiego, która stała się poligonem doświadczalnym. Żeglarze symulowali wypadnięcie za burtę setki i sprawdzali różne możliwe scenariusze. W pełnym oceanicznym rynsztunku musieli dostać się do tratwy ratunkowej, uruchomić ratownicze środki pirotechniczne, obsłużyć ratunkowe kamizelki pneumatyczne, a także dostać się z powrotem na pokład jachtu. Okazało się, że nie jest to proste zadanie, uczestnicy spotkania mieli spore kłopoty, by wdrapać się na wysoką burtę. Zadania nie ułatwiały pokładowe uchwyty i relingi ani konstrukcje samosteru i paneli słonecznych znajdujące się na rufie. Wniosek był oczywisty: jachty muszą zostać wyposażone w składane drabinki. Niełatwo było także pływać w ubraniach wypornościowych. Kombinezony zapobiegają wychłodzeniu, ale znacznie ograniczają swobodę ruchów.

Przeprowadzono też próby wciągania człowieka na pokład. Do tego zadania starano się wykorzystać fał, ale wciągnięcie w ten sposób załoganta na jachcie bez kabestanów masztowych okazało się praktycznie niemożliwe – jedna osoba nie była w stanie podciągnąć partnera i wydobyć go na pokład. Najbardziej efektywnym sposobem okazało się podciąganie załoganta na talii grota, było to możliwe dzięki przełożeniom.

Uczestnicy szkolenia spędzili w wodzie ponad dwie godziny. Mogli w tym czasie zweryfikować w praktyce podręcznikowe zapisy dotyczące technik ratowniczych i postępowania po wypadnięciu za burtę. Szkolenie nie było obowiązkowe, więc zabrakło na nim kilku żeglarzy planujących uczestnictwo w oceanicznej próbie. Pojawili się natomiast tacy, którzy swoje setki dopiero budują – chcieli skorzystać z doskonałej okazji do praktycznej nauki.

Sprawom bezpieczeństwa setkowicze poświęcają wiele uwagi. Wiosną podpisali umowę z Pomorskim Związkiem Żeglarskim w sprawie wyposażenia jachtów startujących w regatach w nadajniki GPS pozwalające śledzić jednostki w internecie. – To ważne również dla naszych bliskich, dla których wyścig zapewne także będzie sporym przeżyciem – mówił Piotr Czarniecki, prezes Stowarzyszenia Klasy Setka. Pomorski Związek Żeglarski zadeklarował też gotowość zorganizowania szkoleń z nawigacji i meteorologii.

Wyścig Setką przez Atlantyk składa się z dwóch etapów. 11 listopada jachty wyruszą z portugalskiej miejscowości Sagres i obiorą kurs na Teneryfę w archipelagu Wysp Kanaryjskich. 10 grudnia wypłyną w dalszą drogę przez Atlantyk – do Fort de France na Martynice. Niektórzy uczestnicy popłyną w załogach dwuosobowych. Zawodnicy płyną bez pomocy z zewnątrz, bez silnika, bez informacji pogodowych, bez kontaktu z lądem i z minimalnym wyposażeniem elektronicznym. Na trasie dozwolona jest dowolna liczba postojów.

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

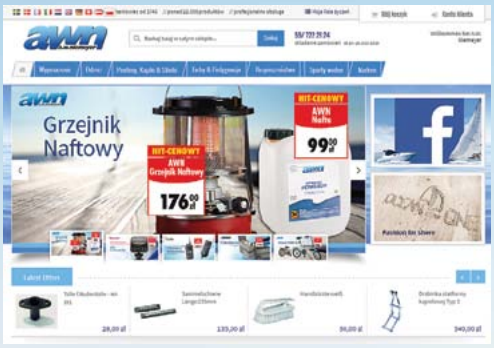
Uczestnicy szkolenia testowali środki pirotechniczne i wytrzymałość tratwy...

...sprawdzali też działanie kamizelek pneumatycznych...

...oraz uczyli się obracać tratwę ratunkową.

Kombinezony niestety nie są zbyt wygodne.

Wciąganie załoganta na talii grota.



NOWY INTERNETOWY SKLEP ŻEGLARSKI

A.W. Niemeyer,
największy dom wysyłkowy
w Europie, już w Polsce.

Pełna oferta na
www.awn24.pl

tel. 59 722 21 24
info@awn24.pl

awn24
Ponad 22 000 produktów w ofercie

Przygotowania do Bitwy o Gotland

Piąta edycja Bitwy o Gotland, najtrudniejszych bałtyckich regat samotników, rozpocznie się w trzecią niedzielę września. Uczestnicy pokonają trasę o długości 500 mil dookoła szwedzkiej Gotlandii. Na liście startowej jest już 22 sterników, między innymi twórcy imprezy: Radek Kowalczyk, Krystian Szypka i Jacek Zieliński. Ola Emche, pierwsza i do tej pory jedyna kobieta w historii wyścigu. A także Andrzej Kopytko przygotowujący się do atlantyckich regat OSTAR 2017. Wyścig jest wyzwaniem dla zawodników i organizatorów, gdyż bitwa nie jest już rywalizacją dwóch dżentelmenów (takie były początki) ani grupki śmiałków, którzy odważyli się stawić czoło ponuremu jesiennemu Bałtykowi. Od ubiegłego roku Bitwa o Gotland to popularna i profesjonalna impreza wymagająca sporego zaangażowania od wszystkich.

Oprócz trackingu satelitarnego Yellowbrick, który w profesjonalnych regatach jest już standardem, organizatorzy wykorzystają inne elementy zabezpieczenia: wywiad medyczny przed startem, precyzyjne wymagania wobec jednostek i sterników, kontrola wszystkich jachtów, skoordynowana komunikacja oraz osłona medyczna.

W ubiegłym roku doskonale swe zadania wykonały załogi jachtów osłonowych – szybkich jednostek prowadzonych przez doświadczonych sterników, którzy czuwali nad flotą, przekazywali wiadomości pogodowe i ostrzeżenia lub po prostu dodawali otuchy. Ośrodkiem dowodzenia będącym w stałym kontakcie z zawodnikami (łączność UKF) i biurem regat (łączność satelitarna) był jacht „Delphia XII" prowadzony przez Krystiana Szypkę. Funkcję drugiej jednostki asekuracyjnej pełnił regatowy „Fujimo" dowodzony przez Mariusza Kowalskiego. Z pokładów wykonywano wywołania ostrzegawcze w rejonach intensywnego ruchu statków, analizowano sytuację pogodową, ostrzeżenia oraz raporty o nietypowych zachowaniach zawodników zaobserwowanych na trackingu satelitarnym. Przekazywano także pilne informacje od rodzin.

W ustalonych odstępach czasu sternicy łączyli się z pokładem „Delphii XII", by przekazać wiadomość, że u nich wszystko OK i otrzymać nowe ważne informacje. Zawodnicy wspierali się także wzajemnie, informowali o sytuacji i przekazywali ostrzeżenia przed uderzeniami szkwałów czy wzroście zafalowania. W razie problemów (których nie brakowało) nikt nie wahał się zejść z kursu, by pospieszyć koledze z pomocą. To właśnie jest piękno bitwy – wszyscy rywalizują, ale w razie potrzeby każdy może liczyć na wsparcie.

W tym roku po raz drugi portem regat będzie Marina Delphia w Górkach Zachodnich. To gościnna wioska regatowa, gdzie uczestnicy i kibice spędzają czas w namiotach, przy grillu lub przed wielkim ekranem. Bliscy zawodników oraz fani bitwy mogą na czas regat rozbić namiot lub zaparkować samochód kempingowy. W biurze przez całą dobę można śledzić tracking. Atmosfera wyścigu zagości także w domach kibiców i uczestników – zmagania będziemy śledzić na stronie regat www.bitwaogotland.pl.

Tajemnica oceanicznej mumii

Na wschód od wybrzeży filipińskiej wyspy Mindanao rybacy z miasta Barobo znaleźli dryfujący wrak łodzi „Sayo". A w niej zmumifikowane ciało żeglarza. Zwłoki spoczywały przy stoliku nawigacyjnym, częściowo na nim oparte, tuż obok radiostacji. Jacht był bez masztu, przechylony na burtę z powodu częściowego zalania kabiny wodą. Wezwani na miejsce policjanci na podstawie znalezionych dokumentów ustalili tożsamość zmarłego. Okazał się nim niemiecki żeglarz Manfred Fritz Bajorat, który wybrał się w podróż dookoła świata. Wrak odholowano do portu, a zwłoki oddano kryminologom. Sekcja wykazała, iż Manfred Bajorat doznał zawału serca, który spowodował zgon, choć nie można ustalić dokładnej daty śmierci.

Jak doszło do zmumifikowania zwłok na jachcie? Wydaje się, że blisko wody i w powietrzu nasyconym wilgocią jest to niemożliwe. W roli eksperta pisma „Daily Mail" wystąpił profesor Frank Ruhli, dyrektor Instytutu Medycyny Ewolucyjnej Uniwersytetu w Zurychu. Wyjaśnił, że do naturalnej mumifikacji dochodzi na skutek odwodnienia zwłok i związanego z tym obkurczenia komórek. Proces ten jest wspomagany przez ciągły przepływ powietrza, a na morzu wpływa na niego również wysoka zawartość soli w powietrzu oraz niewielka (mniejsza niż na lądzie) ilość drobnoustrojów. Tempo odwodnienia zależy także od temperatury i wilgotności. Proces zaczyna się już w pierwszych dniach po śmierci, a całkowita mumifikacja może się zakończyć po kilku miesiącach. Wyschnięte ciało staje się odporne na procesy rozkładu i w niezmiennych warunkach może trwać niemal w nieskończoność. Pośmiertne zesztywnienie utrzymało ciało żeglarza w pozycji siedzącej, co przyspieszyło wysychanie (lepszy przepływ powietrza). Natomiast drobinki soli występujące w atmosferze wiązały wilgoć ze skóry, usztywniając zwłoki i ograniczając rozkład.

Po kilku dniach okazało się, że filipińscy rybacy nie byli pierwszymi odkrywcami wraku. Miesiąc wcześniej na łódź Bajorata natknęła się załoga jachtu „Lmax Exchange" uczestnicząca w regatach Clipper 2015-16 Round The World. Zawodnicy wysłali na pokład zwiadowcę, który dotarł tam wpław i zobaczył szczątki Bajorata. O zdarzeniu powiadomiono organizatorów regat. Justin Taylor, dyrektor imprezy, przekazał informację amerykańskiej straży wybrzeża, gdyż jacht znajdował się wówczas 470 mil na zachód od Guam. Informacji tych nie ujawniono tuż po zdarzeniu, nie podjęto też akcji ratowniczej.

Dziennikarskie śledztwo pozwoliło uchylić rąbka tajemnicy o życiu Manfreda Bajorata. Najbardziej zależało na tym redaktorom niemieckich pism „Bild" i „Die Welt". Bajorat przez wiele lat prowadził biuro ubezpieczeniowe w Wuppertalu. Majątku nie zdobył, ale dochody pozwoliły mu na realizację żeglarskich marzeń. Od ponad 20 lat podejmował wraz z żoną Claudią i córką Niną coraz śmielsze wyprawy na oceaniczne wody. W 2008 roku postanowił wraz z żoną opłynąć świat. Po śmierci Claudii, zmarłej w wieku 53 lat na raka, Manfred jeszcze raz wyruszył w okołoziemski rejs. Kontakt z żeglarzem urwał się ponad roku temu. Gdyby żył, miałby dziś 59 lat.

MP

Festiwale Żagli ISSA 2016

Na śródlądowych i morskich akwenach trwa czwarta edycja Festiwali Żagli ISSA. W kwietniu żeglarze spotkali się w Węgorzewie. W czerwcu odwiedzili Jarosławiec. Już 2 lipca wrócą na Mazury – do Mrągowa. Trzy kolejne wakacyjne imprezy odbędą się nad Bałtykiem – w Darłowie (16 i 17 lipca), w Kołobrzegu (od 22 do 24 lipca) oraz w Rydze (od 12 do 14 sierpnia). We wrześniu festiwal zagości w podwarszawskim Zegrzu oraz w Chorwacji, natomiast na początku października – w Atenach.

Każdy festiwal to regaty, w których mogą uczestniczyć wszystkie jednostki żaglowe – rywalizacja zawsze ma bardziej towarzyski niż sportowy charakter, a nagrody są losowane wśród wszystkich uczestników. Poza tym organizatorzy zapewniają zabawę przy muzyce, giełdę sprzętu oraz wykłady pozwalające zdobyć pierwsze umiejętności żeglarskie lub pogłębić wiedzę. Można na przykład zapoznać się ze sprzętem, na którym odbywają się kursy na patenty żeglarskie i motorowodne. Można także spotkać instruktorów i zdobyć informację dotyczące szkoleń. Festiwale Żagli ISSA to także okazja do integracji żeglarskich środowisk.

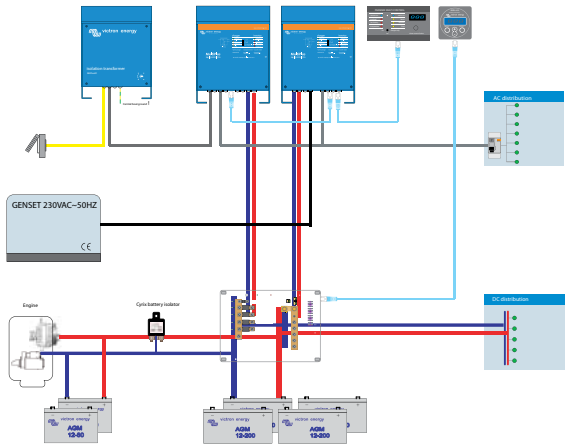
Organizatorem festiwali jest Federacja Szkół Żeglarskich będąca członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarskich (ISSA). Federacja zrzesza ponad 50 szkół z całej Polski. Szkoły ISSA funkcjonują na wszystkich kontynentach, prowadzą szkolenia na międzynarodowe uprawnienia żeglarskie i motorowodne. Federacja działa od 1969 roku i jest najstarszą organizacją żeglarską zajmującą się standaryzacją szkoleń. Więcej informacji na stronie www.issa.com.pl.

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU
Polska · Niemcy · Austria · Szwajcaria · Dania · Hiszpania · Francja · Szwecja · Chorwacja · Słowacja · Czechy · Finlandia · Turcja · Grecja
Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.
ubezpieczenie jachtu
casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW
ubezpieczenie czarteru
OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!
YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888

Dokąd płynie prąd na jachcie

W majowym wydaniu „Wiatru” pisaliśmy o metodach pozyskiwania energii na jacht. Tym razem kilka słów o instalacjach elektrycznych. Błędy popełnione w tej dziedzinie przez budowniczych i armatorów mogą uprzykrzyć życie załodze podczas rejsu. Dlatego projekt instalacji powinien być wykonany i zrealizowany przez fachowców – raczej nie polecamy usług elektryka złotej rączki, nawet jeśli z powodzeniem doprowadził prąd do gniazdek w naszej domowej instalacji. – Projekt musi zawierać założenia eksploatacyjne, wykaz urządzeń, które chcemy mieć na pokładzie, oraz zapisy związane z autonomią jednostki pozbawionej zewnętrznych źródeł zasilania. Korzystając z tych informacji, obliczamy bilans energii dla danej łodzi – mówi Marcin Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut, która wyposaża jachty we wszystkie niezbędne instalacje i zarządza sklepem internetowym SailStore.pl. – Nowoczesne i dobrze zaprojektowane instalacje pozwalają armatorom zaparzyć kawę w ekspresie ciśnieniowym i użyć kostkarki do lodu nie tylko podczas postoju w porcie, ale także w czasie żeglugi lub cumowania w trzcinach.

Tablica rozdzielcza z monitorem systemów na jachcie Antila 26 cc.



RYS. VICTRON ENERGY

Schemat instalacji z generatorem Diesla, dwiema ładowarkami i dwiema grupami baterii.

Grafika zamieszczona obok przedstawia instalację dla jachtu średniej wielości, na przykład o długości 44, 50 stóp. Pośrodku, z lewej strony, zaznaczono dwa zewnętrzne źródła zasilania – wtyczkę do kabla 230 V, do której prowadzi żółty przewód (tu doprowadzamy prąd z portowego słupka) oraz generator Diesla (czarny przewód). U góry pierwsze niebieskie urządzenie od lewej to transformator izolacyjny

Aktualizacja oprogramowania do urządzeń Raymarine

Firma Raymarine, której polskim przedstawicielem i dystrybutorem jest gdański Eljacht, wydała aktualizację oprogramowania LightHouse II (oznaczoną numerem v17.45). Aktualizacja przeznaczona jest do programów zainstalowanych w wielofunkcyjnych wskaźnikach Raymarine aSerii, cSerii, eSerii, eS Serii i gS Serii. – Raymarine publikuje aktualizacje co trzy miesiące, więc nawet użytkownicy starszych urządzeń – zarówno tych małych, jak i dużych ploterów – mogą korzystać z najnowszych wersji programu i nowych funkcji – mówi Tomasz Jankowski z firmy Eljacht.

Jedną w najważniejszych nowości jest ulepszony autorouting Dock-to-Dock, czyli automatyczne wczytywanie trasy na mapach Navionics. Urządzenie zaproponuje optymalną trasę (bezpieczną i możliwie najkrótszą), uwzględniając gabaryty jednostki i głębokość zanurzenia kadłuba. Korzystając z danych zapisanych w ploterze podczas konfiguracji, program pokieruje łodzią z punktu A do punktu B, omijając mielizny, niebezpieczne obszary oraz inne przeszkody zaznaczone na elektronicznej mapie Navionics. Poprowadzi jacht nawet przez wąskie przejścia i kanały.

Uaktualnione oprogramowanie zawiera funkcję Navionics Sonar Chart Live, która pozwala tworzyć osobiste mapy batymetryczne w czasie rzeczywistym. Nowy schemat głębokości akwenu pojawia się na mapie jako dodatkowa warstwa informacji o głębokościach. Aby wykorzystać tę funkcję programu, na pokładzie musimy mieć zamontowaną echosondę. Sonar Chart Live przyda się wędkarzom i żeglarzom, którzy korzystają z akwenów nieposiadających map głębokości. Można też aktualizować i sprawdzać dane batymetryczne zapisane na posiadanych mapach.

Raymarine ma ulepszony autorouting Dock-to-Dock.

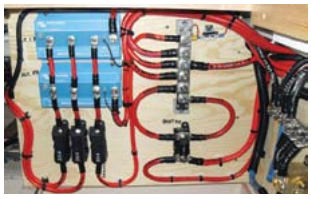
Nowa wersja LightHouse II pozwala także pobierać darmowe pliki pogodowe GRIB i wyświetlać informacje w aplikacji GRIB View. Użytkownik korzysta z modułu Wi -Fi wbudowanego do urządzenia i łączy się z internetem – nie musi już włączać komputera, by ściągnąć i odczytać pliki GRIB.

LightHouse II ma także funkcję Active Captain dla C-MAP. Program weryfikuje informacje i odpowiednimi kolorami zaznacza mariny, kotwicowiska, zagrożenia i inne lokalne informacje. Dane te będą aktualizowane cztery razy w roku – zimą, wiosną, latem i jesienią.

Jest też kilka dodatkowych funkcji, na które warto zwrócić uwagę. Program pozwala na precyzyjne umieszczanie punktów podczas korzystania z echosondy CHIRP Side Vision. Łączy urządzenie Raymarine ze sprzętem audio Rockford Fosgate (poprzez NMEA2000). Poprawiono współpracę ze sprzętem audio marki Fusion. Ulepszono również obsługę zdalnego załączania i kontroli systemów zasilania poprzez Digital Switching. Pamiętajmy, że przed rozpoczęciem aktualizacji należy się zapoznać z instrukcjami producenta urządzenia oraz z instrukcją obsługi programu. Należy także utworzyć kopie zapasowe ważnych plików.

Więcej na stronie dystrybutora www.eljacht.pl oraz na stronie Raymarine www.raymarine.eu.

FOT. RAYMARINE, MARCIN IMIANOWSKI / SKAUT, VICTRON ENERGY



Rozdział prądów ładowania z dwóch atlernatorów.

Transformator izolacyjny i ładowarka.

Victron Energy – zapobiega korozji elektrolitycznej i zapewnia bezpieczeństwo instalacji. Kolejne dwa niebieskie urządzenia to ładowarki akumulatorów z inwerterem sinusoidalnym Victron Energy MultiPlus 24V/3000VA/70A. Jedno wyjście z ładowarek (transferowe) zasila na przykład klimatyzację, ogrzewanie i bojler ciepłej wody (tylko gdy korzystamy z lądowego zasilania lub pokładowego generatora). Drugie wyjście zapewnia napięcie 230 V nawet wtedy, gdy jacht żegluje – można korzystać z komputera, kuchenki elektrycznej lub mikrofalówki.

U góry z prawej na szkicu zaznaczono panel Phoenix Multi Control sterujący ładowarkami oraz monitor baterii Victron Energy BMV kontrolujący stan akumulatorów. Przeliczanie bieżącej pojemności baterii odbywa się poprzez ciągłe mierzenie przepływu prądu wchodzącego i wychodzącego. Takie urządzenie zamontowano między innymi na nowym jachcie wyprawowym „Horacy" oraz na oceanicznym kajaku Olka Doby. Dokupując moduł bluetooth i pobierając darmową aplikację, możemy kontrolować stan baterii także na urządzeniach mobilnych.

Panel sterujący, współpracujący z urządzeniami MultiPlus i Quattro, posiada funkcję PowerAssist, która umożliwia regulowanie limitu poboru prądu z dwóch źródeł – na przykład z zasilania lądowego i generatora. Gdy na przykład na kei mamy zabezpieczenie na sześć amperów, a chcemy włączyć czajnik elektryczny, na panelu ograniczamy prąd pobierany do tych sześciu amperów, a brakujące napięcie uzupełniamy z akumulatorów. Po zaparzeniu herbaty ładowarka powraca do pracy w trybie ładowania.

Po prawej stronie schematu zaznaczono dwa panele dystrybucji, czyli tablice rozdzielcze prądu 230 V (AC) oraz prądu stałego 12 lub 24 V (DC). Zielonym kolorem pośrodku schematu zaznaczono element odpowiedzialny za dystrybucję wysokich prądów. U dołu od lewej mamy silnik z alternatorem, dwie baterie rozruchowe do silnika, cztery baterie pokładowe (tzw. życiowe) oraz izolator, który pozwala na jednoczesne ładowanie dwóch lub więcej baterii z jednego źródła zasilania bez konieczności łączenia akumulatorów z sobą. Separacja baterii życiowych i rozruchowych chroni te drugie przed rozładowaniem (niektórzy mówią, że baterie startowe silnika są święte).

Monitor baterii Victron Energy BMV pozwala kontrolować stan akumulatorów. Także na urządzeniach mobilnych.

– Projektując instalację elektryczną, należy bardzo starannie obliczyć bilans energii. Trzeba pomyśleć nie tylko o odpowiednim zapasie energii, ale także o tym, że za jakiś czas armator może zapragnąć rozbudować instalację i korzystać na łodzi z nowych urządzeń – dodaje Marcin Imianowski. – Trzeba też pamiętać o doborze okablowania o odpowiednich przekrojach. Wielu armatorów nie docenia wagi tych elementów. Na jachtach, które przygotowujemy do żeglugi, stosujemy kable grubsze nawet od kciuka.

Więcej informacji o elementach jachtowych instalacji elektrycznych oraz cennik produktów znajdziecie na stronie www.SailStore.pl (polecamy skorzystanie z wyszukiwarki zamieszczonej na stronie sklepu).

SailStore.pl

victron energy
BLUE POWER

Jakość,
niezawodność,
cena.

Akumulatory: żelowe, AGM, Litowo-jonowe
Kompletne systemy ładowania

5 lat gwarancji na ładowarki

Sprawdź aktualne promocje na **SailStore.pl**

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

SKAUT

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

Przebojowy silnik elektryczny Torqeedo

Nowy flagowy silnik z linii Cruise niemieckiej firmy Torqeedo, czyli rewolucyjny Cruise 10.0 R z trymem, przeznaczony do łodzi żaglowych i motorowych o masie do 10 ton. Motor z elektroniczną manetką oferowany jest w trzech wersjach: Short, Long i Extra Long. To solidny i duży silnik elektryczny o mocy 10 kW, porównywalnej z mocą motorów spalinowych 20 KM. Elektrycznie podnoszony Cruise 10.0 R ma lekką aluminiową obudowę, jest wodoodporny i przystosowany do pracy w słonej wodzie.
Wewnątrz silnika wbudowano komputer pokładowy. Elektroniczna manetka ma wyświetlacz informujący o prędkości, poborze mocy, czasie żeglugi i zasięgu. Zestaw wyposażono w komplet kabli o długości 4,5 metra oraz nową śrubę pięciołopatową o dużej sprawności. Gdy płyniemy z prędkością 4,2 węzła, silnik Cruise 10.0 R pozwoli nam pokonać nawet 35 mil morskich, a czas podróży wyniesie około ośmiu godzin. Sercem systemu napędowego jest bateria Power 26-104, unikatowe nowoczesne źródło prądu. Źródło: www.profishing.com.pl.

Henri Lloyd chroni przed słońcem

Promienie UV nie mają szans w starciu z doskonale dopasowaną koszulką Henri Lloyd Energy LS Rash Vest wykonaną z elastycznej szybkoschnącej tkaniny. Cena: 200 zł. Źródło: www.henrilloyd.pl.

Album „Riva" w polskich sklepach

Na wydawniczym runku dostępna jest wyjątkowa publikacja: ilustrowany album „Riva" poświęcony legendarnej marce włoskich motorówek. Historii produkcji, ciekawostki, przegląd modeli, piękne zdjęcia – to wszystko odnajdujemy na 400 stronach albumu.

Antifouling w promocyjnej cenie

Farba przeciwporostowa twarda do motorówek Seajet 037 Coastal 0,75 l dostępna jest w promocyjnej cenie 79 zł. Produkt powstał na bazie żywic syntetycznych i tlenku miedzi. Nie zawiera związków cyny. Nadaje się do wszystkich typów łodzi (z wyjątkiem aluminiowych), zwłaszcza do szybkich motorówek, do jachtów regatowych, których dno czyścimy w trakcie sezonu, a także łodzi slipowanych na przyczepę. Produkt przeznaczony jest na wody słodkie i słone. Szczególnie polecany na akweny o zmiennym zasoleniu (przybrzeżne). W celu skutecznej ochrony kadłuba producent zaleca nałożenie dwóch warstw. Czas schnięcia przy temperaturze 20 stopni C: sześć godzin. Ostatnia warstwa: 12 godzin. Wydajność: 10 m kw. z litra. Kolory: niebieski, czerwony tlenkowy i czarny. Źródło: www.farbyjachtowe.pl.

Nowy przewodnik po wodach Grecji

„Żegluj i odkrywaj Grecję. Przewodnik żeglarski po wyspach i wybrzeżu Grecji". Taki tytuł nosi pierwszy zeszyt autorstwa Anety Raj, który ukazał się nakładem wydawnictwa Introgaf i staraniem Stowarzyszenia Yacht Club Sail Away. Publikacja powstała przede wszystkim z myślą o żeglarzach czarterujących jachty z Aten. Na 85 stronach przybliża Zatokę Sarońską, Argolidzką i wschodni Peloponez. Zawiera opisy 200 obiektów wraz z mapami i zdjęciami (porty, kotwicowiska, zatoki i miejsca warte odwiedzenia). Przewodnik jest właściwie żeglarską locją poszerzoną o informacje turystyczne. Wstęp zawiera skrót przepisów prawnych i informacje o obyczajach, charakterystykę pogody w regionie, zarys historii oraz przydatne linki do serwisów pogodowych i nawigacyjnych. Znajdziecie też przykładowe trasy o różnym stopniu trudności. Do przewodnika dołączono przezroczystą teczkę z suwakiem chroniącą książkę przed wilgocią i zniszczeniem. Kolejne części serii będą poświęcone Cykladom, wyspom Dodekanezu i Krecie oraz Wyspom Jońskim i zachodniej części Peloponezu. Cena: 43 zł. Źródło: www.sklep.sailaway.webd.pl.

reklama

Marka AWN wraca do Polski

Internetowy sklep AWN24 został wyłącznym partnerem handlowym niemieckiego sklepu A.W. Niemeyer, jednego z największych dostawców sprzętu żeglarskiego w Europie. Tym samym na polski rynek wkraczają takie marki, jak AWN, Ocean One, Ocen Pro i Ocean Craft. W ofercie są także inne znane marki: HH, Gill, Musto, Raymarine, Nasa, International, Spinlock... Zamówienia można składać przez stronę www.awn24.pl, telefonicznie lub mailowo. Na przykład kompletny sztormiak Ocean Pro (kurtka i spodnie typu offshore) firma oferuje w cenie 1620 zł. Kurtka ma wzmocnione rękawy, wysoki kołnierz ocieplany polarem, odpinany ochraniacz twarzy, chowany kaptur, dwie ocieplane kieszenie, regulowane mankiety zewnętrzne oraz gumowe wewnętrzne. Spodnie posiadają wysoki krój, elastyczną talię, wzmocnienia na kolanach i pośladkach, regulowane szelki, chowany zamek, dwie ocieplane kieszenie na wysokości piersi oraz jedną na nogawce. Oddychalność: 6000 g/m²/24h, wodoodporność: 10000 mm, materiał: poliamid. Źródło: www.awn24.pl.

Przez Małe Antyle łodzią bez kabiny

Aleksander Hanusz, który przepłynął Atlantyk otwarto pokładową łodzią „King of Bongo" (mieczówka o długości 6,53 metra własnoręcznie zbudowana ze sklejki w przydomowym ogródku pod Kampinosem), rozpoczął karaibską przygodę. O 19-dniowej oceanicznej przeprawie z Wysp Zielonego Przylądka na Martynikę pisaliśmy w kwietniu. W maju Olek nadesłał do redakcji artykuł, w którym opisuje techniczne aspekty żeglugi wokół Małych Antyli.

***

Po przepłynięciu Atlantyku wkroczyłem w najprzyjemniejszy etap mojej wyprawy Dinghy Atlantic – rozpocząłem żeglugę po archipelagu Małych Antyli. Czekając w Le Marin na Martynice na przylot ukochanej, mogłem kilka dni poświęcić na pracę zarobkową. Kotwiczyłem w spokojnej zatoce otoczonej mangrowcami – to idealne miejsce na wieczorny relaks. Korzystałem z darmowego mooringu poleconego przez znajomych – dobrze wiedzieli, która z bojek będzie wolna przez dłuższy czas. Ponieważ mam dość szybki ponton, mogłem sobie pozwolić na postój dalej od miasteczka, ale za to w bajecznym miejscu.

Na lotnisko po Anetę postanowiłem popłynąć. Najpierw łódką z Le Marin do Lamentin, następnie pontonem przez wypatrzony na mapie kanał i wreszcie 500 metrów drogą prowadzącą do terminalu. Gdy wracaliśmy razem na łódź, musiałem po zmroku przegonić krowy i byki tarasujące nam szlak, ale za to prosto z samolotu wsiedliśmy na pokład – czyż to nie piękne? Powrót do Le Marin zajął nam więcej czasu. Dwa dni telepaliśmy się pod wiatr. Po raz pierwszy zobaczyłem, jak niechętnie moja łódka płynie bajdewindem. Nie chodzi tylko o spory kąt martwy (kuter gaflowy), ale też o prąd i trzymetrowy ponton holowany za rufą.

Kolejny pstryczek w nos dostaliśmy kilka dni później, w kanale pomiędzy St. Lucią a St. Vincent. Kanałami na Małych Antylach nazywają przestrzenie między wyspami. Mają od kilkunastu do kilkudziesięciu mil. Było tuż przed wschodem słońca, gdy przeszła nad nami niespodziewana burza z silnym szkwałem i ostrym deszczem, ale nie to niepokoiło mnie najbardziej. Okazało się, że pomimo starań, nasz kurs nie prowadzi do St. Vincent. Wszystko przez silny prąd. Niechętnie podjąłem decyzję o zawróceniu na St. Lucię. Prędkość od razu wzrosła o trzy węzły i płynęliśmy teraz zawrotne sześć węzłów. Ale nadal

Łódź „King of Bongo" to sklejkowa mieczówka o długości 6,53 metra.

nie celowałem w wyspę. Jednym słowem – w którąkolwiek stronę byśmy płynęli, prąd powiększał kąt martwy do ponad 180 stopni. Ostatecznie zawróciliśmy ponownie w stronę St. Vincent, ale tym razem uruchomiłem silnik. Sporym wysiłkiem starego 7,5-konnego motoru, pod zrefowanymi żaglami, dziobaliśmy skołtunione morze. I tak przez sześć godzin, płynąc przeważnie z prędkością dwóch węzłów, czasami wolniej. Aneta przeżyła to bardzo dzielnie, choć nie do końca zdawała sobie sprawę z sytuacji (pierwszy raz na morzu, drugi raz na łódce). Postanowiłem się nauczyć karaibskich pływów, bo o ile na dużym szybkim jachcie mogą być one mniej istotne, o tyle dla nas stały się trudną do pokonania przeszkodą.

Prąd północnorównikowy generuje stały ruch wody w kierunku zachodnim o prędkości od 0,5 węzła do węzła (najczęściej jednak 0,5 węzła). Odpływy wywołują ruch wody z podobną prędkością, ale w przeciwnym kierunku – te zjawiska niwelują więc działanie prądu równikowego (idealny moment do skoku z wyspy na wyspę). Jednak zwykle to okno trwa zbyt krótko, by pokonać zaplanowaną trasę. Z kolei przypływ generuje ▶

Aneta i Olek – boso przez karaibskie zatoki i plaże.

FOT. ARCHIWUM OLKA HANUSZA (6)

Aneta była drugi raz na łódce i pierwszy raz na morzu. Mimo to szybko zadomowiła się na „King of Bongo".

silniejszy prąd niż odpływ i na dodatek nakłada się na prąd równikowy. Woda może się wtedy poruszać z prędkością do trzech węzłów, a miejscami – na przykład w okolicy wyspy Kick'em Jenny leżącej na północ od Grenady – jeszcze szybciej. Dennis, czarnoskóry żeglarz urodzony na Carriacou (obecnie biznesmen i polityk), zdradził mi prosty sposób na planowanie przelotów między wyspami: „Patrz na księżyc. Musisz wyruszać zanim zacznie wschodzić lub zachodzić". Oczywiście dziś można też sprawdzić godziny pływów w dowolnym programie lub aplikacji mobilnej. Po tych naukach obrałem własną taktykę. Wyruszałem przy wysokiej wodzie, gdy prąd był już słaby (w zasięgu wyspy nawet go nie poczujesz), czyli około trzech godzin przed wschodem lub zachodem księżyca. To oznacza, że na crossing między wyspami mamy 7, 8 godzin. Przy dobrym wietrze, bez negatywnego oddziaływania prądu, można pokonać nawet 40 mil.

Kolejna zadziwiająca rzecz to żegluga po zawietrznej stronie górzystych wysp. Zdawałoby się, że powinno tam wiać z tego samego kierunku tylko słabiej. Ewentualnie silniej, bo mogą wystąpić wiatry spadowe. Często jednak trafiałem na wiatry wiejące z przeciwnego kierunku niż pasat. Poza tym podmuchy nie miały stałego kierunku i siły, co utrudniało żeglugę. W skrajnych przypadkach, na przykład na południe od wyspy Dominika oraz przy północnym krańcu Gwadelupy, wiatr potrafił uderzyć z siłą 40 węzłów, by po chwili zgasnąć do około 10. Widziałem jak jeden z takich szkwałów położył 45-stopowy jacht i obrócił go do wiatru jak śródlądową żaglówkę.

Nie tylko wiatry powodują, że rajski i sielski obraz Małych Antyli trzeba wywalczyć – szczególnie gdy płyniemy taką łupinką jak moja. Krzyżujące się prądy tworzą fale, które nie biegną, lecz wstają i opadają, często wyrastając nam wprost pod kadłubem. Gdy są małe – powstaje kartoflisko. Gdy większe – wodny kocioł. Takie warunki panują na przykład przy St. Lucii w czasie odpływu. Oczywiście nawet regularna atlantycka fala od burty sprawia, że żegluga na małej łódce jest mokra. Jak się przygotować na takie prysznice? Osobiście nie lubię niepotrzebnie moczyć sztormiaka. Jeśli nie jest zimno i nie leje wielki deszcz – proponuję żeglugę naturystyczną lub w slipkach. Łatwiej się wytrzeć przed wejściem do kabiny, niż zdejmować i suszyć sztormiak. Oczywiście szelki asekuracyjne są podstawą niezależnie od garderoby. Ponadto trzeba dobrze znać łódkę, bo gdy płyniemy bez ubrania, łatwiej się poślizgnąć i skaleczyć.

Aby karaibska włóczęga była ekonomiczną przygodą, kotwiczenie w darmowych miejscach, których nie brakuje, to podstawa. Do mojej łódki ważącej tonę i mierzącej 6,5 metra używam kotwicy Danfortha o wadze siedmiu kilogramów. Świetnie trzyma w piasku i mule, a to główne rodzaje dna na karaibskich wodach. Czasami zdarzają się kamienie lub dno piaszczyste zbrojone muszelkami, niekiedy spotkacie też trawy. Korzystając z tego, że woda jest ciepła, często nurkuję do kotwicy z maską i fajką, by wbić szpony głębiej i przysypać piachem. Dobrze wbita kotwica Danfortha trzyma z ogromną siłą, bo jej łapy mają sporą powierzchnię. Źle wbita będzie się wlokła po dnie i być może po kilku metrach chwyci mocniej. Kotwicę wbijam na wstecznym biegu. Początkowo na małych obrotach, później na większych. Obserwuję otoczenie i GPS, a po zakotwiczeniu włączam alarm kotwiczny.

Trzeba pamiętać, że na Karaibach wyspa wyspie nierówna i gdzieniegdzie trzeba słono płacić za słodką wodę. Są też miejsca, gdzie w ogóle jej nie ma (Bequia). Nie mam na łodzi instalacji wodnej, przywożę ją na pokład w butelkach. Zawsze gdzieś znajdzie się darmowy kran. Czasami przydaje się lejek z nasadzonym kawałkiem wężyka, by móc skorzystać z małej umywalki. Niekiedy można poprosić kogoś o wodę – duże katamarany zwykle mają odsalarki i filtry, więc produkują dużo wody pitnej.

Jedzenie niestety trzeba kupować. Dietę można uzupełniać darmowymi owocami. Spotkacie mango, limonki, kokosy. Aneta wypatrzyła nawet krzaczki mięty. Warto jednak podpytać miejscowych, jak powinien wyglądać dojrzały owoc danego gatunku.

Na Karaibach dobrym przyjacielem jest ponton. Niektórzy wolą kajaki lub sztywne wiosłowe dinghy, lecz ja polecałbym dobry ponton, bo można nim odbywać dłuższe wycieczki, jest stabilny, a woda lub ciężkie zakupy nie robią na nim wrażenia. Na kotwicowiskach używam małego i lekkiego silnika, który w atelier z używanym osprzętem w Le Marin kupiłem za 150 euro. Jeśli natomiast chciałbym popłynąć dalej, w ślizgu albo po większych falach, mogę przełożyć większy motor, który mam

Pontonem przez tunel w mangrowcach na Martynice.

W zatoce przy wyspie Mayreau (Grenadyny).

w rufowej studzience jachtu. Niestety wadą mojego sporego pontonu z aluminiową podłogą jest czas jego składania. Dlatego holuję go za rufą, zdając sobie sprawę, że płynę w ten sposób wolniej co najmniej o pół węzła, czasami więcej. Holuję go na 10-metrowej cumie z gumowym amortyzatorem, zaś na rufie mam stropik, który umożliwia centralne zaczepienie pontonu. Trzeba pamiętać, że małe i lekkie pontony mogą się przewracać w trudniejszych warunkach. Mój waży 55 kg i nie ma takich tendencji.

Bardzo sobie chwalę karaibską żeglugę w dwie osoby. Najpierw przez miesiąc pływałem z dziewczyną, później przyleciał do mnie przyjaciel. Po pierwsze, załogant działa zdecydowanie lepiej niż samoster i łatwiej go ustawić. Po drugie, jest bardziej czuły – aktywne sterowanie na fali sprawia, że łódka płynie szybciej. Ostatnio wprawdzie zaliczyłem całkiem udany 40-milowy samotny przelot w półwietrze z Gwadelupy na Antiguę, ale wymagało to wielu prób i błędów w ustawieniu żagli i samosteru.

Aneta szybko się przyzwyczaiła do sterowania i specyficznych warunków na mojej łódce. Zaadaptowała się do ciasnoty, skwaru, chlapania i to wszystko prawie bez choroby morskiej. Okazało się, że nawet ciasna łódka z brezentowym daszkiem jest lepsza niż ciężki namiot targany na plecach, do czego przywykła jako aktywna podróżniczka. Aneta świetnie się spisała także w wyjątkowo kryzysowej sytuacji, gdy „King of Bongo" wszedł na rafę. Podczas próby zakotwiczenia w ciasnej i nieznanej zatoczce jacht skończył na burcie z podniesionym mieczem, ostro szorując o skałę w rytm uderzających fal. Walczyliśmy dzielnie o jego ocalenie i odnieśliśmy zwycięstwo bez wsparcia i bez wielkich strat. To materiał na osobny artykuł, dlatego tej akcji poświęciłem wpis na blogu www.dinghyadventures.pl (zachęcam do odwiedzin).

Olek Hanusz

Gdy wieje – sztormiak Henri Lloyd z systemem Optivision.

Rejs Dinghy Atlatic Olka Hanusza to pierwsze polskie przepłynięcie Atlantyku na odkryto pokładowej mieczówce. Wyprawę sponsorują: Sklejki.pl, Organika-Sarzyna (żywice), Teknos-Oliva (farby), Henrii Lloyd (sztormiak), Wawer Sails (żagle), Proscan Marine (ponton), Niebieska Szkoła (genaker i liny), Stolarnia Haber (drewno) i inni wymienieni na stronie projektu www.dinghyadventures.pl.

HENRI LLOYD
sail&fashion

Kontakt: ul. Mazurska9, 87-300 Brodnica
tel. 56 49 822 64, hlbiuro@henrilloyd.com.pl

Gdynia, C.H. KLIF Al. Zwycięstwa 256,
Kraków, Galeria Kazimierz, Podgórska 34,
Warszawa, MODO, ul. Łopuszańska 22
Poznań, Galeria MALTA, Maltańska 1,
Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38,
Wrocław, D.H. RENOMA, Świdnicka 40,
Szczecin, ul. Przestrzenna 11
Sochaczew, ul. Warszawska 33c

www.henrilloyd.pl

Rodzinna włóczęga dookoła świata

Karolina Stodulska i Bruno na pokładzie „Sputnika II". Załoga zbliża się do północnych brzegów Ibizy.

Karolina i Mateusz Stodulscy już dwa lata przemierzają morza w rejsie „»Sputnikiem« dookoła Ziemi". Wyruszyli z Kamienia Pomorskiego w maju 2014 roku. Okrążyli Europę, spędzili kilka miesięcy na Morzu Śródziemnym, zawinęli na Wyspy Kanaryjskie i przepłynęli Atlantyk. Po drodze urodził się Bruno. Na Martynice sprzedali czterdziestoletni jacht o długości niespełna dziewięciu metrów. Kupili udziały w nowszym i większym – „Sputnik III" będzie ich domem przez kolejne trzy lata. Ten niezwykły rejs, pokazujący, jak cudowne może być rodzinne życie na morzu, wspierają Marina Kamień Pomorski, Sail Service, Crewsaver, Eljacht, Henri Lloyd i Exalo Drilling. Z Mateuszem Stodulskim rozmawialiśmy w maju, krótko po pierwszym karaibskim rejsie nowym jachtem.

Magazyn „Wiatr": W rejs dookoła świata mieliście płynąć we dwoje lub z przyjaciółmi, ale okazało się, że wyruszacie z dodatkowym niezwykłym bagażem.

Mateusz Stodulski: Krótko przed opuszczeniem kamieńskiej mariny dowiedzieliśmy się, że będziemy rodzicami. I co teraz? Odwołać wyprawę? Przesunąć termin? A może jednak popłynąć i zobaczyć, co przyniosą kolejne mile? Postanowiliśmy spróbować i sprawdzić w praniu, czy sobie poradzimy w nowej sytuacji. Wiedzieliśmy jednak, że projekt wyprawy „»Sputnikiem« dookoła Ziemi" trzeba zmodyfikować. Braliśmy nawet pod uwagę przerwanie ekspedycji i powrót do domu...

Jak mijały pierwsze tygodnie i miesiące? Czy szybko się przyzwyczailiście do morskiego życia?

Żegluga dookoła północnej i zachodniej Europy – z Kamienia Pomorskiego do Portugalii – przebiegała bez zakłóceń. Płynęliśmy spokojnie od portu do portu, odwiedzając po drodze ciekawe miasta i wyspy. Byliśmy w Heiligenhafen koło Fehmarn, odwiedziliśmy Kilonię, przepłynęliśmy Kanał Kiloński i zawinęliśmy do Cuxhaven. Do Amsterdamu zmierzaliśmy przez jezioro Markermeer, by wrócić na główny szlak przez Kanał Morza Północnego (Noordzeekanaal). Także między Rotterdamem a belgijską Brugią wpłynęliśmy na chwilę na wewnętrzne wody. Później była Dunkierka, Calais, brzegi północnej Francji i rejs dookoła Bretanii. Trasę planowaliśmy w taki sposób, by kolejne odcinki pokonywać przez dobę lub dwie. Jedynie żegluga przez Zatokę Biskajską z Port Tudy koło Lorient we Francji do Gijón w Hiszpanii trwała nieco dłużej. Prognozy pogody były obiecujące, więc ruszyliśmy na południe. Oczywiście po drodze Biskaje pokazały nam również nieco groźniejsze oblicze, ale szczęśliwie dotarliśmy do brzegów Asturii. W dwa miesiące odwiedziliśmy 30 portów. Karolina była już wtedy w trzecim miesiącu ciąży. Trochę więcej czasu spędzała leżąc, ale czuła się dobrze. Co ciekawe, zupełnie ustąpiła choroba morska, która wcześniej czasami jej dokuczała. Widocznie kobiety przy nadziei lepiej znoszą trudy morskiej żeglugi.

U wybrzeży Grecji. Przy sterze najważniejsza jest wygodna pozycja.

Mesa „Sputnika" szybko zamieniła się w pokój dziecięcy.

FOT. ARCHIWUM MATEUSZA STODULSKIEGO (8)

Później przyszedł czas na rejs wzdłuż atlantyckich brzegów Półwyspu Iberyjskiego. Odwiedziliśmy między innymi Porto i Lizbonę, by 11 sierpnia 2014 roku zawinąć do Faro na południu Portugalii. Na koncie mieliśmy wtedy 50 portów, ponad trzy miesiące w morzu i szósty miesiąc ciąży na finiszu.

Czy już wtedy wiedzieliście, co dalej?

Decyzje powoli dojrzewały. Żegluga w gorącym klimacie stawała się coraz trudniejsza, Karolinie dokuczały upały, a nasz niewielki jacht zdawał się być coraz mniejszy. W tej sytuacji zrezygnowałem z rejsu na zachód, przez Atlantyk. Karolina wróciła do domu, a na pokład weszli znajomi. Rozpoczęliśmy żeglugę po wodach Morza Śródziemnego. Chodziło między innymi o podreperowanie budżetu nadszarpniętego przez rejs dookoła Europy. Musisz wiedzieć, że wyruszyliśmy z Polski, mając na koncie zaledwie 6 tys. zł. Oczywiście mogłem zostawić na dłużej jacht w jakieś hiszpańskiej marinie i poczekać z Karoliną na poród w Polsce, ale gdy się okazało, że moje dochody osiągane w kraju nie pokrywają kosztów postoju, postanowiłem żeglować. „Sputnik" odwiedził między innymi północny brzeg Maroka, Majorkę, Barcelonę, Marsylię, Sycylię, Rzym...

Jesienne i zimowe rejsy po Morzu Śródziemnym nie należą do łatwych, ale dawaliśmy sobie radę. W październiku 2015 roku pojechałem do Karoliny – tydzień przed porodem. Spędziliśmy razem pierwsze trzy miesiące życia Brunona w rodzinnym Kamieniu Pomorskim, a później wróciłem na jacht. Karolina dołączyła do mnie w Neapolu, gdy syn miał zaledwie cztery miesiące. I od tej chwili w komplecie kontynuowaliśmy rodzinną włóczęgę po Morzu Śródziemnym.

Jak Bruno zaaklimatyzował się na pokładzie?

Pływanie z małym człowiekiem było dla nas nowym doświadczeniem. Musieliśmy być ostrożni, bo towarzyszyły nam dość silne i zmienne wiatry, a prognozy pogodny nie były zbyt dokładne i wiarygodne. Ale spokojnie przemierzaliśmy morze, zawsze niezwykle ciepło witani w marinach. Bruno był portową maskotką. Południowcy, a szczególnie Grecy – chyba najbardziej przyjazny naród w Europie – proponowali nam pranie, nocleg na lądzie i wszelką pomoc. W sezonie zwykle są zabiegani i mają na głowie mnóstwo turystów, ale gdy tłumy wyjadą, potrafią ugościć każdą załogę. W Grecji znalazłem pracę jako skipper. Nie było to proste, ale trafiłem na wyspę Kos i tam się udało. Po greckich wodach żeglowaliśmy kilka miesięcy. Później przez Maltę, Sycylię i południową Sardynię wróciliśmy na zachód.

Zbliżał się zatem rejs przez Atlantyk. Z małym dzieckiem na małym jachcie – czy nie miałeś obaw?

Odpływ w portugalskiej miejscowości Peniche był okazją do naprawy steru.

Po wielomiesięcznej tułaczce po Morzu Śródziemnym przecisnęliśmy się przez Cieśninę Gibraltarską i później, odwiedzając porty w Maroku, dotarliśmy do Wysp Kanaryjskich – w San Miguel na Teneryfie zacumowaliśmy pod koniec października 2015 roku. Tam czekał nas kolejny zwrotny punkt ekspedycji. Choć Bruno miał już roczek, doszedłem do wniosku, że musimy się rozdzielić. Nie odważyłem się żeglować przez ocean z rodziną. Pod pokładem coraz trudniej było wytrzymać. Wózek, nosidełko, kołyska, rzeczy dziecka, nasz ekwipunek, zapasy żywności – już właściwie nie mieliśmy się gdzie poruszać. Na dodatek Bruno potrzebował coraz więcej przestrzeni. Dłużej niż cztery, pięć dni nie można w takich warunkach żeglować.

reklama

Karolina wróciła do Polski przeprać rzeczy i pomieszkać przez chwilę w lądowych warunkach, a ja wypłynąłem samotnie na Karaiby. Wybrałem Martynikę, bo ta francuska wyspa jest zamorską namiastką Unii Europejskiej, połączenia telefoniczne nas nie zrujnują, ceny żywności są znośne, także opieka medyczna działa na europejskich zasadach. Zaledwie półtora miesiąca od rozstania Karolina i Bruno dolecieli do mnie samolotem i znów byliśmy w komplecie. I od razu rozpoczęliśmy starania, by zdobyć większy jacht, którym moglibyśmy kontynuować okołoziemski rejs z małym dzieckiem na pokładzie.

Czy łatwo tam znaleźć używaną łódź w dobrej cenie?

Karaiby to chyba najlepsze miejsce na poszukiwanie jednostki. Wiele jachtów stoi tam miesiącami, czekając na powrót właścicieli. Niektóre niszczeją. Ale jeśli chcesz kupić porządną łódź do dalekomorskich wypraw – to już nie jest takie proste. Miałem szczęście, bo właściwie nie musiałem długo szukać, można powiedzieć, że to jacht mnie znalazł. Poznałem Henia, Polaka z Kanady, armatora „Alianny" (jacht z 1983 roku o długości 38 stóp). Szybko się zaprzyjaźniliśmy, po czym gościnnie przeprowadziliśmy się na łódź Henia. Nie mogliśmy uwierzyć, ile gratów nagromadziło się na naszym starym jachcie. Samo ich przenoszenie z pokładu na pokład zajęło cały dzień, a układanie – kilka kolejnych. „Alianna" to mocna i pojemna konstrukcja stworzona do bezpiecznej dalekomorskiej żeglugi. Odbyliśmy kilka prób. Choć miała dno zarośnięte glonami, rozwijała całkiem przyzwoite prędkości i bardzo wdzięcznie zachowywała się na fali. Nie stać nas ▶

„Sputnik II" na Karaibach burta w burtę z nowszym i większym „Sputnikiem III".

było na zakup całego jachtu, ale zaproponowaliśmy Heniowi spółkę. Kupiliśmy więc połowę udziałów w tej jednostce. Zdobyliśmy w ten sposób świetną łódź, która nie wymaga kosztownego remontu, a nasz partner zyskał opiekę nad łajbą. Będzie mógł nas odwiedzać w dowolnym miejscu na trasie wyprawy i zawsze zastanie jednostkę zadbaną i gotową do żeglugi. Uzgodniliśmy też zmianę nazwy na „Sputnik III" oraz port macierzysty na Kamień Pomorski.

Długo trwały przygotowania nowej łodzi do pierwszego karaibskiego rejsu?

Najpierw inspekcja dna i nałożenie nowej farby antyporostowej. Przez dziewięć dni uwijałem się w stoczni od wschodu do zachodu słońca. Dawno nie pracowałem tak ciężko, ale wiedziałem, że to inwestycja w przyszłość jachtu i powodzenie wyprawy. Wieczorami wysyłałem raporty Heniowi. Trochę męczyło nas funkcjonowanie na jachcie zaparkowanym po środku zakurzonego, gorącego i hałaśliwego placu.

A co ze starym jachtem?

„Sputnika II", którym dotarliśmy na Martynikę, kupił od nas młody francuski żeglarz Morgan, kucharz z miejscowej taweryny. Szukał małego i dobrze wyposażonego jachtu w dobrej cenie, ale wszystkie, które oglądał wcześniej, były brudne, zaniedbane i niesprawne. Polska łódź szybko wpadła mu w oko. Obiecał nie zmieniać nazwy i dbać o jacht, który przez dwa lata był naszym doskonałym i niezawodnym towarzyszem podróży. Głupio było mi go sprzedawać. Czułem się trochę jak zdrajca... Kiedy nowy armator wyprowadzał „Sputnika II" z mariny, trudno było ukryć wzruszenie. Sprzedaż jachtu nie ma nic wspólnego ze sprzedażą samochodu, to trochę jak pozbycie się członka rodziny...

Dokąd popłynęliście w pierwszy samodzielny rejs nową jednostką?

Najpierw na Saint Vincent. To jedna z najdzikszych i najbiedniejszych wysp Indii Zachodnich. O świcie pachnie świeżo wyrwaną soczystą marchewką. To wulkaniczna oaza, gdzie na bogatej glebie eksploduje dzika tropikalna zieleń. Tubylcy żartują, że nawet ołówek wbity w ziemię zapuści tu korzenie i wyda obfity plon. Niestety wyspa ma coraz gorszą opinię i żeglarze zaczęli ją omijać. Ponoć łatwo można paść ofiarą kradzieży lub napaści. Nie sądzę, by prawdopodobieństwo takiego zdarzenia było większe niż w jakimkolwiek dużym europejskim mieście czy w którymś z portów Hiszpanii lub Portugalii. Ale połączenie ubóstwa i bezpośredniości krajowców, traktujących białych jak chodzące bankomaty, oraz korupcji na najwyższych szczeblach władzy zaangażowanej w narkobiznes tworzy aurę prawdziwie piracką. Złą opinię przypieczętowało tragiczne zdarzenie z początku tego roku – zamordowano żeglarza z niemieckiego jachtu. Prawdopodobnie złodziej został przyłapany na gorącym uczynku. Sprawcy nie ujęto.

Rzuciliśmy kotwicę w Wallilabou Bay. Polscy żeglarze wiedzą, że pojawienie się tu biało-czerwonej bandery oznacza dosyć niezwykłe powitanie. Właściciel i barman tutejszej knajpy od lat darzy naszych rodaków szczególną sympatią, którą okazuje między innymi przez głośne odtwarzanie polskich szant i największych hitów Dżemu. Wśród bywalców znany jest po prostu jako Antek.

Ale tym razem zatoka nie tętniła życiem, a brzeg wyglądał na opustoszały. Poza naszym jachtem na bojach stały tylko dwa inne, w tym „Meer Cat" z Bogdanem i Ewą na pokładzie. Bar Antka był pusty. Gospodarz narzekał, że sezon był bardzo słaby. Od czasu tragicznego zdarzenia biznes w zatoce podupada. Kiedyś bywały miesiące, że nie było gdzie rzucić kotwicy, a teraz czasem przez tydzień nikt tu nie zagląda.

Odwiedziliśmy też sąsiednią wysepkę Bequia, która przez wiele lat była ważną bazą karaibskich wielorybników. Nawet dziś miejscowi mają przywilej upolowania kilku wielorybów rocznie. Głównym ce-

Nowa farba antyporostowa na kadłub „Sputnika III".

Kabina nawigacyjna na nowym jachcie załogi. Wreszcie wygoda godna kapitana.

lem naszego wypadu były wysepki Tobago Cays i sąsiednia Mayreau. Zawsze chciałem odwiedzić tamtejszą rafę koralową i ponurkować z wielkimi żółwiami i płaszczkami w lazurowej toni.

Czy już się przygotowujecie do kontynuacji okołoziemskiego rejsu?

W tym sezonie nie zdążymy wypłynąć na Pacyfik w odpowiednim terminie. Poza tym czeka nas dużo pracy na Martynice. Po pierwsze, jacht wymaga drobnych napraw i modyfikacji. Sądzę, że wszystkie prace na pokładzie zajmą mi jakieś cztery tygodnie. Po drugie, muszę pracować, by zarobić na kontynuację żeglugi. Przed nami między innymi przejście Kanału Panamskiego, które kosztuje 2 tys. dolarów. Planujemy wyruszyć w marcu przyszłego roku.

Jakiej pracy szukasz?

Chciałbym zarabiać jako skipper, ale niestety miejscowi honorują jedynie zawodowe francuskie papiery. Nie wiem, czy to w porządku, bo przecież Martynika jest terytorium Unii Europejskiej. Ale widocznie chcą w ten sposób chronić swój rynek. Skupiam się zatem na wszelkich pracach remontowych przy jachtach. Nie jest łatwo znaleźć zatrudnienie, ale stawki są przyzwoite. Potrafię naprawiać laminaty, znam się także na konstrukcjach ze stali nierdzewnej. W wolnych chwilach, których jest całkiem sporo, żeglujemy. Przez kilka najbliższych miesięcy powinniśmy zebrać fundusze na pokonanie całego Pacyfiku, bo kolejna okazja do zarobkowania nadarzy się dopiero w Nowej Zelandii.

Kiedy planujecie powrót do domu?

Rejs miał trwać cztery lata, ale prawdopodobnie przedłuży się o rok. Wrócimy zapewne w 2018 lub 2019 roku.

Bruno będzie miał wtedy cztery lub pięć lat. I prawie wcale nie będzie znać lądowego życia.

Czy to źle? Teraz ma 1,5 roku. W tym wieku dziecko potrzebuje jedynie bliskości rodziców i chyba nigdzie nie ma większej niż na jachcie. Bruno zaczyna mówić, nawet przemyca angielskie słowa. Gdy wracaliśmy na Martynikę z pierwszego rejsu nową łodzią, całkowicie uodpornił się na chorobę morską i podobnie jak my cieszył się z żeglowania. Z radością podziwiał każdą większą falę rozbijającą się o dziób, a przy większych przechyłach zjeżdżał na pupie po stromo pochylonej podłodze kokpitu. Żegluga z dzieckiem to coś niezwykłego. Poza tym, kiedy mielibyśmy się wybrać w taką podróż? To był ostatni dzwonek. Później będzie szkoła, gimnazjum, liceum – następna okazja na wieloletni rejs nadarzy się nam dopiero na emeryturze.

Z czego musieliście zrezygnować, by się rzucić w wir takiej wyprawy?

Na lądzie żyło się nam całkiem dobrze. Karolina była urzędniczką powiatową w Kamieniu Pomorskim, a ja pracowałem w Agencji Nieruchomości Rolnych. Poza tym prowadziłem mały warsztat, gdzie wykonywałem konstrukcje ze stali nierdzewnej. Wiedliśmy spokojne i bezpieczne życie w małym mieście. Ale chęć poznania świata była silniejsza.

A co po powrocie?

Nie wyobrażam sobie życia tylko na lądzie. W Kamieniu Pomorskim mamy marinę za oknami i Bałtyk na wyciągnięcie ręki. Wierzę, że nadal będziemy sporo żeglować. Widzę siebie w roli skippera i organizatora rejsów – to nie jest biznes, na którym można zarobić kokosy, ale jeśli masz jacht, doświadczenie i kontakty, to można się z tego utrzymać. Możliwe też, że tęsknota za podróżami znów nas popchnie w świat. Na razie zostajemy na Martynice i pracujemy, by móc popłynąć na Pacyfik.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Spotkanie z Radkiem Kowalczykiem na pokładzie jachtu klasy Mini.

Luksusowym katamaranem po Cykladach

Elegancki i przestronny salon jachtu Lagoon 450. Fot. Nicolas Claris

RYS. LAGOON

Katamaran ma cztery dwuosobowe kabiny z łazienkami.

Co z tą Grecją w trudnych czasach? Jechać czy nie jechać? Gdy zaproponowano mi prowadzenie rejsu na Cykladach, długo się wahałem. Czy kryzys migracyjny, który Grecję dotyka najmocniej ze wszystkich unijnych państw, odciska swe piętno także na żeglarskiej turystyce? Sprawdziłem osobiście...

Bierzemy jacht z wyspy Siros, bo start z mariny położonej w sercu Cyklad to same korzyści. Zwykle polskie załogi wyruszają z Aten lub Pireusu, ale wtedy na Cyklady mają kawał drogi – żegluga w jedną stronę zajmuje nawet dwa dni. My wybieramy wariant nieco droższy, ale za to już na początku wyprawy jesteśmy na wymarzonym archipelagu, a wyspy otaczające Siros ze wszystkich stron są w zasięgu wzroku. Podróż z Warszawy trwa niespełna osiem godzin, a rejs promem z Pireusu na Siros – zaledwie cztery i pół godziny. Z portu odbiera nas kierowca wysłany busem przez firmę czarterową. Na pokładzie czekają zakupy zrobione na nasze zamówienie przesłane e-mailem jeszcze z Polski. Zaczyna się bajecznie.

W załodze jest aż 11 osób. Na jakim jachcie tak liczna ekipa może się czuć komfortowo? Oczywiście wybieramy luksusowy katamaran marki Lagoon 450. Nie potykamy się o siebie, nie ma ścisku przy stole podczas kolacji ani kolejek do toalety. Na jachcie jest tyle zakamarków, że czasem zapominamy, jak duża jest nasza załoga. Łódź jest bardzo wygodna i doskonale wyposażona. Nawet lądowe apartamenty w popularnych kurortach nie zapewniają takich luksusów. Cztery kabiny z łazienkami, obszerny salon i zacieniony kokpit – to najważniejsze atuty tej jednostki. Lodówka mieści spore zapasy żywności. Poza tym mamy duże zbiorniki na wodę, co daje nam niezależność (pewne niedogodności i braki w infrastrukturze to w Grecji codzienność). Za dwutygodniowy wrześniowy czarter tej wyjątkowej limuzyny płacimy (po zniżkach) około 15 tys. euro. Kaucja za jacht wynosi 4 tys. euro (kwotę blokujemy na karcie kredytowej).

Jacht przejmujemy starannie. Maciek zakłada maskę i na wszelki wypadek robi kilka podwodnych zdjęć kadłubów. Nie wypożyczamy genakera, bo nie ma chętnych do jego obsługi. Rezygnujemy też z pontonu, bo noce planujemy spędzać w portach. Wrześniowe Cyklady powoli żegnają sezon. Na wyspach jest coraz mniej turystów – w tym okresie żeglują najwytrwalsi i oczywiście jest wśród nich wielu Polaków. Pogoda znakomita, słońce praży, wiatr stabilny i niezbyt silny. Pierwszy wieczór spędzamy w tawernie, a rano uczestniczymy w szkoleniu z obsługi jachtu. Aż ośmiu członków naszej załogi debiutuje na morskim akwenie. Ustalamy, że nie będziemy się spieszyć, nastawiamy się na zwiedzanie i wycieczki lądowe, a katamaran jest wygodnym wehikułem do przemieszczania się z miejsca na miejsce.

Wyruszamy na wschód w kierunku Mykonos. Kierujemy się do mariny nieco oddalonej od starego centrum, ale zapewniającej wygodne pomosty i pełną infrastrukturę. W mieście zaglądamy prawie w każdy zakamarek. Nazajutrz rankiem wyruszamy statkiem na Delos (jachtów tam nie wpuszczają). W starożytności wyspa była jednym z głównych ośrodków kultu Apollina (wstęp: 12 euro). Delos zadziwia ruinami. Najciekawsze są lwy i ruiny starego amfiteatru. Pozostałości posągów zgrupowano w muzeum. Przez całe popołudnie i wieczór w marinie na Mykonos nikt z obsługi do nas nie zajrzał. Kiedy rano pojawiliśmy się w biurze z propozycją zapłaty za postój, bosman tylko machnął ręką.

Obieramy kurs na południe i kierujemy się na Paros, jedną z większych wysp archipelagu. Część załogi zostaje na jachcie, pozostali wypożyczają skutery i ruszamy na podbój lądu. W okolicy można zobaczyć grotę, z której wydobywano marmur dla Napoleona, Dolinę Motyli i świątynię pamiętającą X wiek. Płyniemy do Nausy, wspaniałej wioski rybackiej systematycznie zamienianej w kurort. Nasz katamaran ledwo się mieści w porcie. Nie możemy dopłynąć do kei, więc stajemy przy burcie kutra. Stoliki restauracji na kei, zapach ryb, zapowiada się uczta... W budce operatora portu płacimy za postój 12 euro. Tanio, ale niewiele dostajemy w zamian.

Nazajutrz krótki przeskok na niewielką Antiparos, po czym obieramy kurs na Na-

VELMUNDI™
YACHT CHARTER
CROATIA, GREECE, ITALY
BALEARICS, CARIBBEAN
reklama

reklama

xos, największą wyspę Cyklad. Ogromny port przyjmuje promy, kutry i jachty. Warunki postoju nie są łatwe. Dość wysoka fala, gwar i mnóstwo turystów zaglądających do kokpitu... W planach mamy muzeum archeologiczne, Dolinę Melanes, w której od wieków wydobywany jest marmur i w której wznosi się kilka weneckich strażnic. A także słynną potężną bramę wiodącą do świątyni Apolla. To jeden z najstarszych zabytków na wyspie (budowę rozpoczęto w 530 r. p.n.e. i nigdy jej nie ukończono). Potrzebujemy aż dwóch dużych samochodów, by całą załogą wyruszyć na objazd wyspy. Naxos zachwyca; przestrzeń, przyroda i niezapomniane widoki. Odwiedzamy starą tłocznię oliwy i z lokalnym przewodnikiem pokonujemy dłuższy szlak wiodący przez kamieniołom. Wrażenie robi góra, z której wydobywany jest marmur – przez lata eksploracji zmniejszyła się o ponad połowę.

Zmierzając dalej na wchód, docieramy do Amorgos. Port w Katapoli na zachodnim brzegu leży na końcu długiej zatoki – nawet w trudniejszych warunkach postój jest tu bezpieczny. Cumujemy i ruszamy na lądową wyprawę. Im dalej w głąb wyspy, tym ciekawiej. W Chorze wizytujemy najmniejszy w Grecji kościół, spacerujemy po starym mieście dźwiganym z ruin dzięki unijnym funduszom i odwiedzamy miejscową tawernę. Poza miastem czeka Monastery of Panagia Hozoviotissa, biały klasztor przyklejony do skalnego urwiska, znany z pocztówek i zapamiętany z filmu „Wielki błękit". Powoli wspinamy się na szczyt. Im wyżej, tym mocniej wieje. Nasze samochody pokonują kolejne kilometry ku klasztorowi. Widok pocztówkowy. Po powrocie damska część ekipy wyrusza na plażę, podobno najładniejszą na Cykladach. Panowie natomiast jadą do zatoki, w której przed laty wysztrandował statek – dziś jest ogołocony niemal do blachy.

Z Katapoli płyniemy na północ wyspy, do Aegiali, gdzie infrastruktura portowa jest trochę lepsza, ale za to na lądzie mamy mniej atrakcji. Opłynięcie wyspy zalecają wszystkie pokładowe przewodniki, więc stosujemy się do tych wskazówek. Noc spędzamy na kotwicowisku w osłoniętym zakolu, do którego nie docierają fale. Tłoczno, ale inne załogi przyjmują nas serdecznie.

Kolejny etap rejsu to dłuższy przeskok na Santorini. Wreszcie prawdziwa morska przygoda. Katamaran płynie pod pełnymi żaglami, a prędkość nie spada poniżej 10 węzłów. Cumujemy przy boi nieopodal miasta. Miejscowi zapewniają transport na brzeg. Zamiast wspinać się na 270-metrową skałę, pokonując 580 stopni, wybieramy kursy kolejką linową. Położenie wyspy zachwyca. Ze wzgórza fantastyczny widok na zatokę powstałą 1500 lat przed naszą erą w wyniku erupcji wulkanu. Fira, największe miasto wyspy, to kurort, w którym niewiele zostało z klimatu dawnych Cyklad. Tłumy turystów, języki z różnych stron świata, sklepy z tandetnymi pamiątkami i natrętni naganiacze. Rano zawijają do zatoki ogromne wycieczkowce, z których wylewa się potok ludzi. Najlepszą porą na zwiedzanie jest wczesny poranek – umęczeni turyści jeszcze śpią, a na ulicach spotykamy jedynie mleczarzy i nielicznych przechodniów.

Stare wiatraki na wyspie Mykonos.

Poza miastem warto odwiedzić port handlowy, do którego prowadzi przepiękna serpentyna – droga jest tak kręta, że nawet skutery mają problemy z jej pokonaniem. Poza tym warto objechać zatokę, by dostać się do Akrotiri i miejscowych wykopalisk. Obowiązkowa jest także plaża z wulkanicznym piaskiem, ale konieczne jest miejsce pod parasolem, bo słońce praży niemiłosiernie.

Pozostając na Santorini, przepływamy do mariny leżącej po wschodniej stronie wyspy. Stąd wszędzie jest dość daleko, ale mamy spokój i ładną skalistą plażę na wyciągnięcie ręki. Zwiedzamy miasteczko Oia na północnym cyplu wyspy. Osadę zniszczoną po trzęsieniu ziemi w latach 50. ubiegłego ▶

Mykonos po sezonie. Nawet w najsłynniejszych tawernach gości jest niewielu.

Baza czarterowa na wyspie Siros.

wieku odbudowano z niezwykłym pietyzmem. Domy lśnią bielą, a tarasy restauracji położone są na stromych skarpach, mamy wrażenie, że wisimy na nich w powietrzu. To chyba najładniejsze miejsce na wyspie. Poza tym dociera tu niewielu turystów.

Z Santorini płyniemy na północ – na kursie wyspa Ios. Cumujemy w ruchliwym porcie nieopodal przystani promowej. Co to oznacza? Już wiemy – hałas i zafalowanie od świtu do późnego wieczora. Jedziemy na szczyt jednego z najwyższych wzniesień, by odszukać grób Homera. Prawdę mówiąc, nie jest pewne, czy jest on tu pochowany, ale legenda żyje. Lokalny supermarket zaskakuje nas pełnymi półkami, możemy też płacić kartą.

Żeglując dalej na zachód, płyniemy wzdłuż brzegów Sikinos i docieramy do Folegandros. To chyba najmniej ucywilizowana wyspa archipelagu. Port jest ubogi, do miasta daleko, komunikacja słaba, a wodę do jachtu trzeba zamawiać z sąsiedniej wyspy, bo brakuje ujęcia. Warto jednak poczekać na autobus przed miejscowym sklepem, gdzie zbierają się okoliczni rybacy. W mieście spokój, na ulicach nieliczni turyści, poza miastem pola, których nikt już nie uprawia. Nawet kozy błąkają się bezpańsko. Nieliczne domostwa i na dodatek większość opuszczona. Ale widoki są niezapomniane. Na Folegandros stoimy aż trzy dni. Opłata za postój: 14 euro za dobę.

Chcemy jeszcze przeciąć Cyklady dłuższą żeglugą na północ, aż do wyspy Tinos. Prawie się udało, ale na finiszu brakuje wiatru, więc zawijamy na Siros. Korzystamy z okazji, aby odwiedzić Ermupoli, stolicę wyspy. Niegdyś było to najpotężniejsze miasto na Cykladach, z portem ważniejszym nawet od Pireusu. Jednak budowa Kanału Korynckiego spowodowała, że jego znaczenie zaczęło szybko spadać. Cumujemy w porcie handlowym, dość słabo osłoniętym od fal. W końcu docieramy także na pobliską Tinos, by zobaczyć klasztor tłumnie odwiedzany przez pielgrzymów. Ostatni dzień rejsu to powrót na Siros, w marinie meldujemy się wieczorem, by spokojnie przygotować jacht do przekazania. Gospodarz zaprasza nas na kolację, morskie opowieści ciągną się do późnej nocy...

Grecja nie straciła swej magii. Długi sezon, wspaniała pogoda, atrakcje turystyczne oraz kuchnia i wino. A Cyklady to niezwykły akwen. Pobyt na wyspach okazał się spokojny i bezpieczny. Ten rejon omijają turbulencje, które dotykają południe Europy. Grecy tłumaczą, że wszystko co złe pozostaje w Atenach, a życie na wyspach toczy się dawnym rytmem. Zauważyliśmy, że sporo Polaków przyjeżdża tu do pracy. Znajdują zatrudnienie w turystyce i hotelarstwie, pracują na budowach, w barach, spotkaliśmy nawet polskiego kierowcę autobusu. Panie wybierają prace w tawernach – miło jest zamówić lokalne jedzenie po polsku. To z pewnością w Grecji się nie zmieniło: nasze słowiańskie dusze dobrze się czują na tutejszej ziemi.

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

FOT. LLOYD IMAGES

Loïck Peyron na słynnym jachcie „Pen Duick II" nie zdołał dopłynąć do mety.

FOT. TRANSAT BAKERLY

Armel Le Cléac'h zwyciężył na jachcie „Banque Populaire VII" w klasie IMOCA 60.

Tradycja i nowoczesność na Atlantyku

Regaty The Transat rozegrano po ośmioletniej przerwie (ze względu na finansowy kryzys i brak sponsora zabrakło edycji w 2012 roku). Jachty podzielono na cztery grupy: Ultime (największe wielokadłubowce), IMOCA 60, wielokadłubowce o długości do 50 stóp oraz Open 40. Dla klasy IMOCA 60 atlantycki start był jedną z ostatnich prób przed tegorocznym okołoziemskim wyścigiem samotników Vendée Globe (początek zmagań w listopadzie). Rywalizacja łodzi nowej generacji z hydroskrzydłami oraz starszych jednostek była tym razem szczególnie ciekawa, gdyż po raz pierwszy doszło do konfrontacji na kursach ostrych. Faworytami byli Armel Le Cléac'h, Sébastien Josse, Jean-Pierre Dick oraz Vincent Riou, który jedyny z tej czwórki płynął na jachcie starszej generacji. Paul Meilhat żeglujący na „SMA" (dawny „Macif"), wiedząc, że nie ma szans na pokonanie faworytów, żeglował dość ostrożnie – wyścig potraktował wyłącznie jako sposób na uzyskanie kwalifikacji do Vendée Globe.

Zwyciężył Armel Le Cléac'h na jachcie „Banque Populaire VII" (czas: 12 dni, 2 godziny, 28 minut – w tym 31 minut kary za zerwanie plomby na silniku). Przewaga Armela nad drugim Vincentem Riou (jacht „PRB") była niewielka i wynosiła zaledwie 30 mil. Gdyby nie zniszczenie dwóch żagli w pierwszej dobie regat, Vincent mógłby zostać zwycięzcą. Riou od lat modernizuje swoją jednostkę i dowodzi, że skrzydła wodne nie muszą decydować o wynikach na oceanicznej trasie. Trzecie miejsce zajął Jean-Pierre Dick na jachcie „St. Michel Virbac" (stracił do zwycięzcy 15 godzin). Czy po tych regatach ktokolwiek zaryzykuje tezę, że Vendée Globe wygra jacht ze skrzydłami? Doskonały rezultat Vincenta Riou sprawia, że dyrektorzy finansowi, którzy podpisują wysokie rachunki za najnowsze konstrukcje, nie będą spać spokojnie...

Największym pechowcem regat był Brytyjczyk Richard Tolkien. Gdy zerwał się wewnętrzny sztag, żeglarz próbował go naprawić. Jednak dwukrotne uderzenie głową o roller przekreśliło szanse na dalszą żeglugę. Skippera ewakuowano, a jacht porzucono. Także Sébastien Josse płynący na łodzi „Edmond de Rothschild" miał kłopoty. Już na początku regat, po nieudanym zwrocie, łódź położyła się na wodzie i zniszczone zostały górne listwy grota.

W klasie Ultime rywalizowały trzy jachty. Faworytem był „Macif" Françoisa Gabarta, trimaran nowej generacji o długości 100 stóp, lekki i zarazem bardzo szybki w słabszych wiatrach. „Sodebo" Thomasa Coville'a to jednostka, na której przed laty ścigała się siedmioosobowa załoga. Tym razem Thomas płynął sam i przed startem nie krył obaw. Yves Le Blevec na trimaranie „Actual" nie uchodził za faworyta, ale podjął walkę.

Po starcie jachty jednokadłubowe ruszyły po ortodromie w kierunku mety, natomiast wielokadłubowce spłynęły na południe, nadkładając drogi, ale za to rozwijając większą prędkość. „Sodebo" był nawet bliski rekordu w żegludze 24-godzinnej (zabrakło dziewięciu mil). Jeszcze szybszy był „Macif". François Gabart meldował z pokładu, że pogoda dopisuje, ale każdy zwrot na wielkim jachcie to półtorej godziny katorżniczej pracy. Młody francuski żeglarz zwyciężył, pokonując trasę w 8 dni, 8 godzin i 54 minuty. Drugi Thomasa Coville miał wówczas do mety jeszcze 120 mil.

W innych klasach także nie brakowało emocji. Phil Sharp typowany był do roli zwycięzcy w klasie czterdziestek, ale nie uchronił głównego żagla przed zniszczeniem i na dodatek dostał karę za przekroczenie granicy dozwolonego akwenu. Świetną pracę w tej grupie wykonała Isabelle Joschke. Długo prowadziła, ale awaria zmusiła ją do przerwania zmagań – zawinęła do portu Saint-Pierre i Miquelon. Isabelle przed laty zabłysnęła w regatach Mini Transat, teraz pokazała świetną żeglugę na czterdziestce, ale jej ambicje sięgają klasy IMOCA 60. Zwycięzcą w Class 40 został Thibaut Vauchel-Camus płynący na jachcie „Solidaires en Peloton-Arsep". W klasie Multi 50 błyszczał Lalou Roucayrol – prowadził, ale po stracie miecza musiał ratować jacht. Do mety dopłynął na drugiej pozycji, tracąc dwie doby do zwycięzcy Gillesa Lemaire'a.

Jednym z bohaterów regat został Loïck Peyron. Słynny skipper płynął na jachcie „Pen Duick II", na którym w 1964 roku ścigał się w regatach OSTAR Éric Tabarly. Loïck wyruszył w swój 50. rejs przez Atlantyk nie po to, by walczyć o zwycięstwo, ale po to, by złożyć hołd wielkiemu żeglarzowi. Do mety nie dotarł, bo po 13 dniach żeglugi w trudnych warunkach jacht zaczął mocno przeciekać.

Marek Słodownik

W klasie Ultime wygrał François Gabart na trimaranie „Macif" (czas: 8 dni, 8 godzin i 54 minuty). Fot. Lloyd Images

Katamaran Nowej Zelandii wywrócił się podczas wyścigu treningowego. Fot. ACEA 2016 / Ricardo Pinto

Nowa Zelandia prowadzi po sześciu regatach

Piątą tegoroczną edycję regat z cyklu America's Cup World Series rozegrano w Nowym Jorku – mieście narodzin najstarszej sportowej rywalizacji. Po raz ostatni pucharowe zawody gościły tam w 1920 roku, kiedy to sir Thomas Lipton przegrał na jachcie „Shamrock IV" z amerykańskim „Resolute".

Wystartowało sześć ekip. Pierwszy dzień to czekanie na wiatr. Iain Murray, dyrektor sportowy imprezy, zaklinał wiatromierz, ale jego czary zdały się na nic – 75 tysięcy widzów zgromadzonych w Battery Park nad rzeką Hudson było bardzo zawiedzionych. Regaty odwołano, ale mimo to niedzielne zmagania oglądało ponad 100 tysięcy kibiców. Tym razem mogli uczestniczyć w prawdziwym spektaklu. Trzy wyścigi rozegrano niemal na wyciągnięcie ręki. Boje zwrotne ustawiono blisko brzegu, a śledzenie regat dodatkowo ułatwiały telebimy. Trasa była krótka, ale bardzo wymagająca. Halsówkę rozgrywano z prądem rzeki, więc trwała krótko. Decydujące akcje rozgrywały się na kursach wolnych. Dość silny prąd wpływał czasem na nieoczekiwane rozstrzygnięcia. Na dodatek niedzielne wyścigi, zgodnie z regulaminem, punktowano podwójnie, co czyniło rywalizację jeszcze bardziej emocjonującą.

Wielkie zainteresowanie budził powrót na francuski jacht skippera Francka Cammasa, który zaledwie pięć miesięcy temu omal nie stracił nogi w wypadku na pokładzie. Francuz wraca do formy, ale żegluje w specjalnym ochraniaczu ścięgna Achillesa wykonanym z włókien węglowych. Na innych jachtach także gwiazdy: James Spithill ponownie w roli skippera Amerykanów, Ben Ainslie dowodził brytyjskim jachtem BAR, a Ben Ashley – zespołem z Nowej Zelandii.

Pierwszy wyścig nieoczekiwanie wygrali Szwedzi z Artemis Racing. Na drugim miejscu Brytyjczycy, a na trzecim – Nowa Zelandia. Różnice na mecie były minimalne. Oracle Team USA, faworyzowany zespół gospodarzy, był dopiero czwarty. W biegu drugim nieoczekiwanie wygrała załoga francuskiej Groupamy, przed Oracle i Emirates Team New Zealand. Wyścig trzeci to pokaz żeglugi w wykonaniu Nowozelandczyków, którzy bezbłędnie płynęli w tłoku i zmiennym wietrze. Drugą pozycję wywalczył zespół Oracle, a trzecią – japoński Soft Bank Dean'a Barkera.

Puchar Ameryki powrócił do Nowego Jorku po 96 latach. Fot. ACEA 2016 / Rob Tringali

Nowozelandczycy żeglowali tego dnia najrówniej (mieli najbardziej utytułowany i najlepiej zgrany zespół) i zwyciężyli nowojorskie regaty. W ekipie USA widoczny był brak zgrania, więc na pokład wkradała się nerwowość. Trzecie miejsce zajęli Francuzi, którzy choć mają najmniejszy budżet, dzielnie stawiają czoło zamożniejszym rywalom. Zawiódł brytyjski zespół BAR, który słabo sobie radził w żegludze na wodach z silnym prądem. Zaliczyli falstart w jednym z biegów, gdy źle obliczyli szybkość prądu. Pływali zbyt blisko betonowych brzegów i spóźniali manewry – zajęli dopiero piąte miejsce.

Kolejne regaty cyklu rozegrano w drugi weekend czerwca w Chicago. Na brzegu zgromadziło się około 200 tysięcy kibiców, a na wodzie – niemal tysiąc łodzi. W silnym wietrze najlepiej radzili sobie Szwedzi z Artemis Racing, którzy trzy razy przypłynęli w pierwszej trójce i zwyciężyli. Japończycy z zespołu Soft Bank wygrali aż dwa wyścigi, ale w pozostałych spisali się słabiej. Sensacją była słaba postawa zespołu Oracle Team USA. Także Brytyjczycy z zespołu BAR pływali w kratkę (ostatecznie zajęli drugie miejsce). Nowozelandczycy pływali dość asekuracyjnie, co tłumaczono obawą przed uszkodzeniem jachtu po wywrotce w biegu treningowym. Podobnych argumentów użyli Amerykanie, których jacht także położył się na wodzie podczas treningu.

Po regatach w Nowym Jorku i Chicago w klasyfikacji generalnej prowadzi Nowa Zelandia, przed Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi.

Marek Słodownik

Najwięcej energii w pomorskim

Puchar Dziwnowa, trzecie w sezonie regaty cyklu Energa Sailing Cup, zakończyły na początku czerwca krajowe eliminacje do reprezentacji na mistrzostwa świata i Europy w klasie Optimist. Na bałtyckich wodach Zatoki Pomorskiej rywalizowało 138 sterników (byli też goście z Czech, Białorusi i Irlandii). Wśród chłopców zwyciężył Patryk Kosmalski z CHKŻ Chojnice, a wśród dziewcząt – Gabriela Czapska ze Spójni Warszawa. Na mistrzostwach świata polskich barw będą bronić Patryk Kosmalski, Sławomir Kapałka, Jakub Gołębiowski, Filip Szmit i Gustaw Miciński. Natomiast na mistrzostwa kontynentu kwalifikacje zdobyli Gabriela Czapska, Pola Dzik, Zofia Korsak, Filip Miłoszewski, Kamil Manowiecki, Igor Kuczys, Mateusz Grzempa i Marcel Misiaszek. Mistrzostwa świata będą rozgrywane w portugalskiej miejscowości Vilamoura na przełomie czerwca i lipca, a mistrzostwa Europy – w Crotone na południu Włoch.

Warto zwrócić uwagę, że w 13-osobowej kadrze jest aż siedmiu zawodników z województwa pomorskiego (czterech z YKP Gdynia, dwóch z ChKŻ Chojnice i jeden z Arki). Po dwóch reprezentantów mają trzy pozostałe województwa, które znalazły się w elicie. Mazowieckie ma kadrowiczów ze Spójni Warszawa i MKS Dwójki Warszawa, warmińsko-mazurskie z klubów SSW MOS Iława oraz MBSW / UKŻR Niegocin Giżycko. Natomiast województwo zachodniopomorskie reprezentuje dwóch sterników z UKS Barnim Goleniów.

W połowie czerwca młodzi regatowcy spotkali się w Giżycku na czwartych regatach Energa Sailing Cup (Puchar Trzech Ryb). W pierwszej połowie lipca będą rywalizować na wodach Jeziora Charzykowskiego. Natomiast pod koniec miesiąca rozegrają finałowe regaty w Sopocie. Najlepsi otrzymają stypendia na zakup sprzętu lub kontynuację kariery na większych łódkach.

Kiedy sternicy z grupy A walczyli o miejsca w kadrze, ich młodsi koledzy stawiający pierwsze kroki w żeglarskim świecie szlifowali umiejętności podczas cotygodniowych zajęć w ośrodkach programu Energa Sailing: w Poznaniu, Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Szczecinie, Gdyni, Gdańsku i Olsztynie. Uczestnicy programu windsurfingowego trenowali natomiast w Kaliszu i Sopocie.

Zosia Korsak z MKS 2 Warszawa – po pierwsze dobry nastrój. Fot. Energa Sailing

W Gdyni, podczas drugiej edycji Energa Sailing Cup, nie brakowało wiatru. Fot. Energa Sailing

W tegorocznej edycji Energa Sailing bierze udział niemal tysiąc dzieci. Do końca kwietnia odbywały się zajęcia teoretyczne z podstaw żeglowania i zasad zachowania nad wodą. W maju rozpoczęły się treningi na wodzie – uczestnicy stawiają pierwsze kroki na optimistach i deskach windsurfingowych. Zajęcia na wodzie potrwają do jesieni. W wakacje dzieci będą mogły wziąć udział w żeglarskich półkoloniach. Program zakończą listopadowe otwarte lekcje w szkołach podstawowych. Więcej o Energa Sailing na stronie internetowej www.energasailing.pl

Załogi klasy Micro rozegrają na wodach zatoki mistrzostwa Polski. Fot. Bartosz Modelski

Nord Cup na dobry początek lata

Jedenasta edycja regat Nord Cup – największego w Polsce zlotu regatowców – rozpocznie się w ostatni weekend czerwca. Bazą regat będzie Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego AZS Hotel „Galion" w Górkach Zachodnich. W piątek 24 czerwca (godz. 19.00) pierwsi na starcie staną uczestnicy morskiego wyścigu B8 Race. To nowe wydarzenie organizowane z myślą o załogach gotowych rywalizować na dłuższej trasie (120 mil – start w okolicy boi GW w Górkach Zachodnich, boja zwrotna w sąsiedztwie platformy wiertniczej Lotos Petrobaltic B8, a meta na wysokości Jachtklubu Stoczni Gdańskiej).

FOT. JACEK BONECKI

Jacht „Vihuela" (GP 33) Eugeniusza Gintera.

W sobotę i niedzielę (25 i 26 czerwca) na wodach zatoki zameldują się załogi klas Delphia 24 i Scandinavia 650. Na sąsiedniej trasie będą się ścigać sportowe mieczówki (Finn, Hobie Cat 16, Hornet, Europa i OK Dinghy). Załogi katamaranów Hobie Cat 16 oraz klasy Hornet stoczą walkę o medale mistrzostw Polski. We wtorek 28 czerwca do rywalizacji dołączą młodzi sternicy z klas Optimist (grypy A i B) oraz Open BIC. Bardzo atrakcyjnie zapowiada się także drugi weekend imprezy. Od piątku 1 lipca rywalizować będą klasy Latający Holender, Moth, Żagle 500, Snipe oraz załogi z klasy Nautica 450, które rozegrają mistrzostwa Polski. W klasie Latający Holender zobaczymy między innymi Adama Szyszkowskiego, aktora znanego z teatru, dużego ekranu i zamiłowania do żeglarstwa. Wystartuje z młodszym o sześć lat kuzynem, byłym zawodnikiem z klasy 420.

W tym czasie będą się również odbywały krajowe mistrzostwa sportowych kabinówek – w akcji zobaczymy klasy Micro oraz jednostki uczestniczące w mistrzostwach Polski ORC Sportboat. Na drugi weekend Nord Cup zaplanowano także Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna oraz Nord Cup Classic, czyli rywalizację morskich jednostek w grupach ORC, KWR i Open. Punkty zdobyte w pierwszy weekend podczas B8 Race oraz w drugi podczas Nord Cup Classic utworzą klasyfikację Mistrzostw Zatoki Gdańskiej.

Choć na starcie Międzynarodowych MP klasy Micro prawdopodobnie zabraknie Piotra Tarnackiego, ubiegłorocznego triumfatora, emocji będzie sporo – udział zapowiedzieli utytułowani sternicy, między innymi Piotr Ogrodnik, Grzegorz Banaszczyk, Gennady Svistunov i Rafał Moszczyński. – Liczymy, że o tytuł będzie walczyć kilkanaście załóg z Polski i z zagranicy – mówi Krzysztof Mariański z Polskiego Stowarzyszenia Klasy Micro. – Jak zawsze mamy nadzieję na dobrą sportową rywalizację, pozytywne emocje i przyjacielską atmosferę.

Na internetowej stronie www.nordcup.pl (zakładka: Dla zawodników) dostępne jest zawiadomienie. Znajdziecie też formularz do zgłoszeń online. W ubiegłym roku, podczas jubileuszowej dziesiątej edycji Nord Cup, rywalizowali reprezentanci sześciu państw i ponad 100 klubów – na starcie stanęło 780 żeglarzy na 375 jachtach.

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

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

MERCURY
Prawdziwa moc pasji
MERCURY
FOURSTROKE
MERCURY
77
LAT
OD 1939
RATY TOTALNE 0%
5 LAT GWARANCJI
LOWRANCE
SIMRAD
B&G
MotorGuide
FUSION
www.parker.com.pl

ELEKTRONIKA POKŁADOWA

LOWRANCE

HOOK 5
Mid/High/DownScan™
cena **2 836**zł
RATY OD **142**zł/mc

ELITE-5 Ti
Mid/High/TotalScan™
cena ~~4 146~~zł
RATY OD **180**zł/mc

HDS 7 Gen3 ROW
with Mid/High/StructureScan Transducer
cena **8 850**zł
RATY OD **442.5**zł/mc

Nowa cena **3 599**zł

SIMRAD

GO5 XSE
TotalScan™
cena **3 869**zł
RATY OD **194**zł/mc

FUSION

MS-RA70N
cena **1 824**zł
RATY OD **92**zł/mc

B&G

VULCAN 7 FS
cena **3 869**zł
RATY OD **193.5**zł/mc

NSS7 evo2
Combo
cena **7 190**zł
RATY OD **359.5**zł/mc

MS-AV 750
cena **3 653**zł
RATY OD **183**zł/mc

ZEUS²7
cena **7 190**zł
RATY OD **359.5**zł/mc

Informacja o ratach umieszczona przy urządzeniach oznacza wysokość miesięcznej raty w promocji "RATY TOTALNE 0%" przy deklaracji rozłożenia kwoty kredytu na 20 miesięcy.

Sygma Bank
pomaga w zakupach

W ramach umowy kredytu ratalnego i umowy o limit kredytowy i o kartę kredytową zbliżeniową MasterCard, dla całkowitej kwoty kredytu ratalnego w wysokości 2447,46zł spłacanego w 10 równych ratach, w wysokości 244,75 zł każda, oprocentowanie nominalne wynosi 0,00 %, Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania wynosi 0,00 %, całkowita kwota do zapłaty: 2447,46 zł, całkowity koszt kredytu: 0,00 zł (z ubezpieczeniem kredytowym: 0,00 zł, prowizją za zawarcie umowy 0,00 zł, odsetkami: 0,00 zł).
Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania dla całkowitej kwoty Kredytu w Karcie Kredytowej na www.sygmabank.pl. Stan na dzień 10.02.2016r. Szczegóły dostępne w Sklepie.

Sklepy należące do sieci handlowej Parker współpracują z Sygma Bank Polska S.A. i są umocowane do świadczenia w imieniu Banku usług pośrednictwa finansowego w zakresie zawierania i wykonywania Umów Kredytowych

Lista dealerów biorących udział w promocji dostępna jest na stronie
www.parker.com.pl

SPALINOWE SILNIKI ZABURTOWE

MERCURY

F 2.5 MH
moc 2.5KM
cena ***3 350***zł

RATY OD ***167.5***zł/mc

F5 MLHA Sail Power
moc 5KM
cena ***5 990***zł

RATY OD ***299.5***zł/mc

F8 MH
moc 8KM
cena ***9 200***zł

RATY OD ***460***zł/mc

F9.9 MH
moc 9.9KM
cena ***10 300***zł

RATY OD ***515***zł/mc

F15 MH
moc 15KM
cena ***11 390***zł

RATY OD ***569.5***zł/mc

F20 MH
moc 20KM
cena ***12 900***zł

RATY OD ***645***zł/mc

SILNIKI ELEKTRYCZNE

MotorGuide

MOTORGUIDE
R3-30HT30"12V
cena ***695***zł

RATY OD ***35***zł/mc

MOTORGUIDE
R3 DIGITAL 40HT36"12V
cena ***1 746***zł

RATY OD ***87***zł/mc

MOTORGUIDE
Xi5 55FW48"12VFP SNR GPS
cena ***7 546***zł

RATY OD ***377***zł/mc

RATY TOTALNE 0% Z SYGMA BANK

Oferta promocyjna dotyczy zakupu silników zaburtowych MERCURY, MERCURYCRUISER, MOTORGUIDE oraz urządzeń LOWRANCE, SIMRAD, B&G, FUSION oferowanych przez PARKER POLAND.
Oferta obowiązuje od 1 maja do 31 lipca 2016r.

Zero kosztów! Minimum formalności!

- kwota kredytu od 200 do 20 000 zł
- do 20 miesięcy okresu kredytowania
- spłaty w 5, 10 lub 20 ratach
- gwarancja rat 0%:

Lista dealerów biorących udział w promocji dostępna jest na stronie
www.parker.com.pl

PARKER POLAND

MERCURY
PROMOCJA
Z HOOKIEM!

Oferta promocyjna PARKER POLAND dotyczy zakupu silników zaburtowych MERCURY o mocy 3,5KM lub 4KM w zestawie z echosondą LOWRANCE HOOK 3x. Oferta obowiązuje do 31 lipca 2016r. lub wyczerpania zapasów.

Praktyczny zestaw dla wędkarzy W SUPER CENIE!

oszczędność **490** zł

przy zakupie silnika zaburtowego MERCURY 3.5MH w zestawie z echosondą LOWRANCE HOOK 3x w cenie

3 998 zł brutto

(standardowa cena zestawu 4 488 zł brutto)

oszczędność **590** zł

przy zakupie silnika zaburtowego MERCURY 4MH w zestawie z echosondą LOWRANCE HOOK 3x w cenie

4 698 zł brutto

(standardowa cena zestawu 5 288 zł brutto)

O szczegóły zapytaj dealera.
Lista sklepów biorących udział w promocji na stronie
www.parker.com.pl

Nowe horyzonty Delphia Yachts

Chrzest pierwszego spacerowego jachtu Horizon 1 – najnowszej łodzi z czarterowej floty firmy Le Boat – odbył się na wodach francuskiej Saony, w miejscowości Saint-Jean-de-Losane. Le Boat jest potentatem na rynku czarterów barek. Działa w dziewięciu krajach Europy. W ofercie ma ponad 900 cruiserów stacjonujących w 39 bazach. Dwa lata temu firma podjęła decyzję o odświeżeniu floty. Wysłała swe oczekiwania do niemal wszystkich europejskich stoczni. Z nadesłanych ofert wybrano 18. Po rozmowach, które trwały kilka miesięcy, wyłoniono trójkę finalistów. Zwycięzcą tego swoistego przetargu, w którym cena nie odgrywała najważniejszej roli, bo liczyła się także jakość produktu i obsługa klienta, została stocznia Delphia Yachts. W tym roku producent dostarczy 16 jednostek, a łącznie będzie ich aż 250.

Nowa koncepcja barki na szlaki Europy: górny pokład z drugim stanowiskiem sterowania, przeszklona nadbudówka, przestrzeń na pokładzie oraz prostota w obsłudze i serwisie.

Horizon 1 to spacerowy jacht z górnym pokładem, przestronnym salonem, dwiema kabinami mieszkalnymi, toaletą i prysznicem. Kabina armatorska z szerokim dwuosobowym łóżkiem znajduje się w dziobie, gościnna – z dwoma pojedynczymi łóżkami – na prawej burcie, a toaleta z prysznicem – na lewej. Koje obu kabin są rozsuwane. Wkrótce będą również dostępne modele z dwiema toaletami. Dwa stopnie wyżej, w salonie, mamy sterówkę, kambuz, kanapę i stół. Po jego obniżeniu kanapa zamienia się w dodatkowe łóżko. Na jachcie komfortowy urlop spędzi pięć dorosłych osób. W kolejnych wersjach tej jednostki przewidziano nawet pięć dwuosobowych kabin. Łódź będzie wtedy dłuższa, ale jej szerokość się nie zmieni – wszystkie modele muszą swobodnie pokonywać zwężenia europejskich kanałów.

Salon jest jasny i przestronny. Otoczono go ogromnymi połaciami okien – to nowość na barkach Le Boat, które dotychczas były zdecydowanie mocniej zabudowane. Kambuz na prawej burcie nie różni się od domowych kuchni; ma spory zlewozmywak, lodówkę, piekarnik i trzypalnikową kuchenkę gazową. Dwuosobowe stanowisko sternika, dość prosto wyposażone, ale bardzo solidnie wykonane, jest na prawej burcie. Duża kierownica z nierdzewnej stali sprawia wrażenie wyjątkowo solidnej. Na przeciwnej burcie, na lekkim podwyższeniu, znajduje się stanowisko nawigatora.

Salon i kokpit są na tym samym poziomie. Nie dzieli ich próg, więc po rozsunięciu szklanych drzwi tworzą jedną przestrzeń. Rufowa kanapa ma ruchome oparcie, więc podczas postoju możemy je przesunąć do przodu i usiąść twarzą do dużej platformy kąpielowej. Główne wejście na jacht jest na prawej burcie, ale również lewą stroną bez trudu dostaniemy się do kokpitu. Platforma kąpielowa jest tak duża, że pomieści uchwyty na kilka rowerów.

Przejście na pokład dziobowy jest szerokie. Idąc wzdłuż nadbudówki, możemy się przytrzymać uchwytów zamocowanych w krawędzi dachu, natomiast od śródokręcia do dziobu bezpieczeństwo zapewniają burtowe relingi. Na dachu kabiny dziobowej można rozłożyć duży materac. A na ▶

HORIZON 1	
Długość	11 m
Szerokość	4 m
Zbiornik wody	600 l
Zbiornik paliwa	300 l
Kategoria CE	C
Silnik Nanni N 4.50, 50 KM	

Sterówka wewnętrzna z tradycyjnymi wskaźnikami i solidną kierownicą.

Chrzest pierwszego jachtu Horizon 1 z udziałem Piotra Kota ze stoczni Delphia Yachts.

Platforma kąpielowa pomieści uchwyty na kilka rowerów.

samym dziobie jest dwuosobowa kanapa – spędziłem na niej sporo czasu podczas naszego testowego rejsu. Kolejne równie wygodne miejsce do odpoczynku i medytacji znajduje się na górnym pokładzie. Prowadzą tam stopnie z prawej strony kokpitu. Pod rozkładanym bimini mamy drugie stanowisko sterowania, fotel nawigatora, stół, kanapę oraz barek ze zlewozmywakiem i grillem. W przedniej części jest wygodny dwuosobowy materac z unoszonymi zagłówkami.

Kuchnia z dużym burtowym oknem.

Krótko przed naszym przyjazdem i wodowaniem jachtu Francję nawiedziły powodzie, a woda spływająca z gór podniosła poziom rzeki o ponad 1,5 m. Wzrosła także prędkość nurtu. Mimo to wypłynęliśmy sprawdzić łódź. Jacht ma hydrauliczne stery strumieniowe na dziobie i rufie, więc skręca w miejscu – niczym czołg. To jednak nie sztuka zawrócić za pomocą dwóch pomocniczych sterów, więc w zaciszu portu sprawdziłem zwrotność łodzi bez tego wspomagania. Co ciekawe, przy niewielkiej prędkości Horizon nie potrzebował dużo więcej przestrzeni na zatoczenie okręgu. Podczas manewrowania na wstecznym biegu korekta sterem strumieniowym jest niezbędna, ale to normalne w wypadku jachtów spacerowych z tradycyjnym napędem na wał.

Chcieliśmy sprawdzić jeszcze maksymalną prędkość, jaką rozwija łódź z silnikiem Nanni o mocy 50 KM. To zadanie okazało się trudne, ponieważ nurt był rwący, a skipper z Le Boat nie był skory, by zwiększać bezpieczną prędkość manewrową. Ale się udało. Płynąc pod prąd rzeki, który wynosił ponad trzy węzły, Horizon rozpędził się do 3,4 węzła. Oznacza to, że na spokojnej wodzie bez trudu może żeglować z prędkością ponad sześciu węzłów, czyli prawie 12 km/h – to bardzo dobry wynik. Ważne jest także to, że nawet przy maksymalnej prędkości silnik pracował cicho. Także stery strumieniowe nie zakłócały spokoju na pokładzie.

Jachty z floty Le Boat muszą być nie tylko wygodne i łatwe w obsłudze, ale także wytrzymałe, odporne na zniszczenia i niekłopotliwe podczas napraw. Jednym z wymogów firmy jest możliwość usunięcia każdej usterki w czasie nie dłuższym niż cztery godziny. Dlatego dostęp do wszystkich urządzeń mechanicznych jest bardzo prosty, a wymiana zerwanej knagi wymaga jedynie wykręcenia czterech śrub. Nową łódź możemy przetestować podczas czarterów na rzekach i kanałach Burgundii. Być może kiedyś te jednostki trafią także na polskie akweny.

Tekst i Zdjęcia: Arek Rejs

Po obniżeniu stołu kanapa zamienia się w dodatkowe łóżko.

Przestronna kabina sypialna.

Kulisy sukcesu łodzi Parker i stoczni Model Art

Na pokładzie łodzi Parker – załogantka w obiektywie Roberta Hajduka.

Łodzie motorowe firmy Parker Poland zdobywają prestiżowe zagraniczne nagrody, uznanie na najważniejszych targach, a także pozytywne recenzje dziennikarzy specjalistycznych magazynów. Także na łamach „Wiatru" od kilku sezonów prezentujemy ciekawe konstrukcje i nowości tej marki, gdyż chyba żaden inny polski producent łodzi motorowych nie zdobywa rynku z takim impetem. Na marketingowy sukces firmy pracuje załoga z centrum dowodzenia w podwarszawskiej miejscowości Czosnów (kilkanaście kilometrów na północ od stolicy, przy drodze krajowej E7). Mieści się tam salon wystawowy, serwis oraz największy w Polsce magazyn części do łodzi (między innymi silniki Mercury i Mercruiser oraz elektronika pokładowa Simrad, Lowrance i B&G). Produkcję jachtów zlokalizowano w Ostródzie – stoczniowym zagłębiu Pojezierza Iławskiego. By zobaczyć, jak powstają jachty Parker, odwiedziliśmy zachodnią dzielnicę miasta – w pobliżu Jeziora Drwęckiego zlokalizowano zakład, którego rodowód sięga 1998 roku.

Prezesem spółki Parker Poland i współtwórcą marki Parker jest Philip Scott, syn Angielki i Polaka. Rodzice służyli w marynarce wojennej – matka w brytyjskiej, ojciec w polskiej. Po studiach Philip rozpoczął w Anglii pracę w firmie, która przygodę z branżą wodniacką rozpoczynała od sprzedaży tratw ratunkowych, między innymi bałtyckim przedsiębiorstwom rybackim. Na początku lat 70. kontakty biznesowe z Polską były już tak silne, że wraz z żoną Polką podjęli decyzję, by zamieszkać nad Wisłą. Gdy pytamy Philipa Scotta, komu kibicuje, gdy nasi piłkarze toczą bój z Anglią, odpowiada, że zawsze trzyma kciuki za tych, którzy przegrywają. Ale syn Christopher Scott, mieszkający w kraju od liceum, a w firmie Parker Poland pracujący od 1993 roku, już zdecydowanie trzyma kciuki za naszych... Na co dzień Chris testuje jachty i sprawdza w boju każdą nową ▶

Wodowanie w basenie testowym.

Fot. Krzysztof Olejnik (2)

Pierwszy etap produkcji kadłuba.

Nowy budynek biurowy stoczni Model Art w Ostródzie.

konstrukcję. Jest między innymi specjalistą od jednostek typu RIB. Pracę dość często łączy z wyzwaniami i przygodą – osiem lat temu brał udział w rejsie łodzią RIB z Gdyni do Southampton w Anglii (na pokonanie trasy przez Kanał Kiloński potrzebowali zaledwie trzech dni, zatrzymując się po drodze jedynie dwa razy). Wiosną 2013 roku pokonał łodzią RIB Bałtyk z Karlskrony do Gdyni, asekurując windsurfera Maxa Wójcika, trzykrotnego mistrza świata. A pod koniec maja tego roku poleciał z Warszawy do stoczni w Ostródzie śmigłowcem jednego z klientów...

My trafiliśmy na miejsce bardziej przyziemnym środkiem transportu. Taksówkarz czekający przy ostródzkim dworcu kolejowym nie pytał o adres – wystarczyło powiedzieć „Model Art". Właśnie pod taką nazwą działa stocznia, w której powstają wszystkie konstrukcje marki Parker. Po pięciu minutach byliśmy na miejscu. Za płotem kilka hal – od najstarszej, dawnej stolarni kolejowej zakupionej przed laty od PKP, po najnowsze – wysokie, doświetlone, z wielkimi bramami, suwnicami i basenem testowym. Od 2003 roku co dwa lata wyrasta tu nowy obiekt. Wszystkie mają nowoczesne instalacje wentylacyjno-grzewcze oraz systemy rejestrujące temperaturę i wilgotność. Magazyn części do jachtów wygląda jak hala sklepu internetowego Amazon.com w czasie szaleństwa przedświątecznych zakupów. Niedawno powstał okazały kompleks biurowy, który swą architekturą przypomina mostek kapitański oceanicznego masowca. Tu mieści się między innymi stanowisko dowodzenia prezesa Adama Wieżela. Za oknami, na przyzakładowym placu, łodzie Parker starannie opakowane folią termokurczliwą czekają na transport do klientów.

Maszyna CNC zwiększyła moc produkcyjną zakładu.

Sporo prac przy laminowaniu wykonują panie.

Już po kilku minutach spędzonych w zakładzie byliśmy pod wrażeniem organizacji pracy i jakości produktów, które z Ostródy wysyłane są na wszystkie kontynenty. Hale produkcyjne mają powierzchnię 7,5 tys. metrów kwadratowych, czyli są większe niż płyta boiska piłkarskiego na warszawskim Stadionie Narodowym. Zakład zatrudnia 290 osób. Część załogi pracuje na dwie zmiany. Stocznia wytwarza około 500 jachtów motorowych rocznie (łącznie z łodziami typu RIB). W tej chwili produkuje 18 modeli, w tym 12 marki Parker – od sportowej łodzi Parker 630 po uniwersalny jacht kabinowy Parker 800 Weekend. Co roku stocznia wdraża do produkcji trzy, cztery nowe modele. Szkutnicy z głównej hali laminatów codziennie wytwarzają skorupy do budowy trzech lub nawet czterech jachtów. Średni czas produkcji jednej łodzi to sześć, siedem dni. Ale są też takie, na przykład specjalistyczne jednostki typu RIB, które według specyfikacji dostarczonej przez klienta powstają nawet dwa miesiące.

Przed laty modele do budowy form wytwarzano ręcznie. Od 2011 roku szkutnicy korzystają z maszyny CNC, która pozwala tworzyć modele łodzi o długości do 13 metrów. Firma jest jednym z największych krajowych producentów modeli i form dla przemysłu jachtowego, tworzy je na zlecenie znanych zagranicznych marek (Jeanneau, X-Yachts, Windy, Marex), a także dla odbiorców działa-

Parker 660 Pilothouse na wodach Australii.

Parker 660 Weekend z większą kabiną.

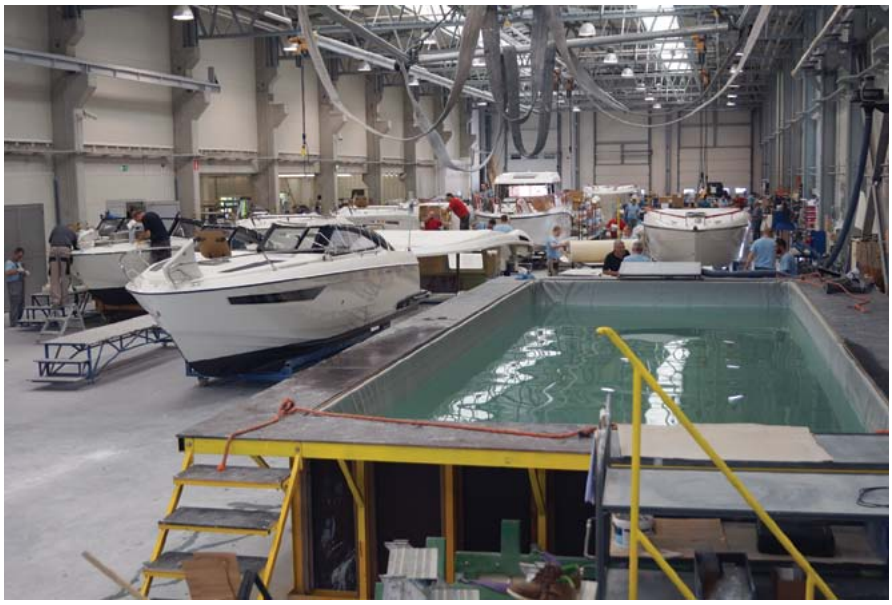
Wszechstronna łódź 750 Cabin Cruiser.

FOT. AREK REJS, KRZYSZTOF OLEJNIK, ARCHIWUM FIRMY PARKER

jących poza branżą sportów wodnych – załodze powierzono na przykład produkcję koszy do latających balonów. Obrabiarka pięcioosiowa frezująca kształty z niezwykłą precyzją zwiększyła moc produkcyjną zakładu i poprawiła jakość produktów. Wciąż jednak sporo pracy przy laminatach wykonuje się ręcznie – w jednej hali komputer steruje głowicą frezującą, ale tuż za ścianą kilkunastu pracowników delikatnym papierem ściernym z pietyzmem przygotowuje każdy centymetr, łuk i zakamarek powierzchni modelu lub formy. Przy laminowaniu kadłubów wykorzystywana jest nowoczesna metoda infuzji. Zwiedzając stocznię, zauważyliśmy, że sporo prac wykonują panie – ich cierpliwość i dokładność jest trudna do przecenienia.

W hali montażowej są trzy linie: zielona, żółta i czerwona. – Prace na linii czerwonej przebiegają najszybciej, aż trzy jachty dziennie wędrują stąd do basenu testowego – mówi Bartłomiej Jursza, dyrektor produkcji. – Wkrótce powstanie czwarta linia dla mniejszych łodzi. Testujemy też nowoczesny system rejestrujący status produkcji, który dodatkowo uporządkuje działania załogi i przyspieszy proces produkcyjny. Trzeba pamiętać, że każda jednostka składa się z setek elementów, a te największe montowane są z 1600 części. Ważną rolę odgrywa więc dział zamówień – pracownicy muszą na czas przygotować części do montażu każdej kolejnej jednostki. Dbamy też o kontrolę jakości, która przeprowadzana jest na kilku etapach produkcji. Dzięki temu jakość łodzi jest naszą wizytówką.

Modele marki Parker trafiają do 20 państw. Bardzo mocną pozycję firma wypracowała na rynku francuskim, gdzie działa aż 19 dealerów i punktów serwisowych. Bretońscy wędkarze z pokładów polskich jachtów wyruszają na niełatwe przybrzeżne wody Zatoki Biskajskiej. Łodzie Parker znane są także na Wyspach Brytyjskich (sześciu dealerów), w Belgii, Hiszpanii, Turcji, Szwajcarii oraz w Niemczech – na ten rynek producent patrzy z dużą nadzieją na dynamiczny wzrost sprzedaży. Po aneksji Krymu przez Rosję, co zapoczątkowało niepokoje na wschodzie, załamał się rynek rosyjski (między innymi z uwagi na znaczne osłabienie rubla). Mimo to eksport



Basen testowy w hali montażowej.

Najnowsze hale stoczni Model Art.

łodzi Parker rośnie, gdyż firma poszukuje nowych kierunków i zdobywa klientów w Australii, Japonii i Algierii. Przygotowuje też ekspansję w Korei Południowej, Brazylii i Stanach Zjednoczonych.

Doskonale zorganizowana produkcja oraz jakość łodzi decyduje o sprzedaży na wymagających rynkach, ale stoczniowy sukces rodzi się na deskach kreślarskich zespołu projektowego. Parker był jedną z pierwszych firm, które do niewielkich jednostek wprowadziły drugie stanowisko sterowania. Gdy inne marki zaczęły kopiować to rozwiązanie, francuskie magazyny pisały „kierownica à la Parker". W mocno wyniesionych nadbudówkach pojawiły się duże przednie szyby – pionowe lub skierowane górną krawędzią ku dziobowi. Jeśli dodamy do tego przestronne praktyczne kokpity, składane siedziska kokpitowe, wygodne wnętrza i miejsca sypialne oraz konstrukcję kadłuba gwarantującą dzielną żeglugę w trudnych morskich warunkach – otrzymamy polski przepis na uniwersalne łodzie do wielu zastosowań.

W Polsce dobrze się sprzedaje model Parker 800 Weekend – turystyczna łódź w tradycyjnym nordyckim stylu. Klasyczny design, obszerne wnętrze, sześć miejsc do spania, duży kokpit, pionowe przeszklone ściany, przednia szyba pochylona ku dziobowi oraz dzielność w żegludze potwierdzona podczas oceanicznych testów – to główne cechy tej konstrukcji. Doskonale sprawdza się podczas rekreacyjnych połowów, ale przede wszystkim jest wygodną łodzią na weekendowe wycieczki i dłuższe rodzinne rejsy. Na prawo od drzwi prowadzących do wnętrza mamy zewnętrzne stanowisko sterowania ułatwiające manewry podczas połowów i parkowania. Dzięki niemu sternik może uczestniczyć w życiu towarzyskim, które w trakcie spokojnej żeglugi toczy się w kokpicie.

Na bazie kadłuba 800 Weekend powstał model Parker 800 Pilothouse zaprojektowany z myślą o jednodniowych wyprawach wędkarskich. Kabina jest mniejsza, bo liczy ▶

Parker 630 Bowrider.

Parker 630 Sport z centralną sterówką.

Parker 750 Day Cruiser z zabudową typu open.

Prace porządkowe na ostatnim stanowisku. Za chwilę łódź opuści halę i wyruszy do klienta.

się przede wszystkim przestrzeń w kokpicie i komunikacja na pokładzie.

Bardzo popularne łodzie z floty Parker Poland to także najmniejsze jednostki 660 Weekend, 660 Pilothouse i 660 Open. Mają takie same kadłuby, ale różnią się nadbudówką i aranżacją wnętrza. Pilothouse to jednostka przede wszystkim dla miłośników wędkarstwa. Weekend zaś jest bardziej uniwersalną rodzinną motorówką turystyczną, na której wygodnie mogą nocować cztery osoby. W kokpitach obu modeli są dodatkowe stanowiska sterowania. Ta niewielka łódź osiąga prędkość ponad 30 węzłów. Jak na rodzinną jednostkę o wędkarskim charakterze, z wysoką kabiną, to doskonały wynik. Uzupełnieniem jachtów tej wielkości jest model 660 Open z całkowicie otwartym pokładem i zadaszoną konsolą sterowniczą (w tym modelu można zamontować silnik o mocy do 200 KM). Na kadłubie dłuższym o ponad metr powstał model Parker 770 Weekend – klasyczny cruiser z czterema miejscami do spania i bodaj największym na rynku kokpitem (silnik zaburtowy o mocy do 250 KM).

Na łamach „Wiatru" obszernie prezentowaliśmy także modele Parker 750 Cabin Cruiser oraz 750 Day Cruiser. Pierwszy to dzielna, wygodna i wszechstronna łódź, na

Hala z trzema liniami montażowymi.

której noc spędzą cztery osoby. W burtach ukryto siedziska kanap. Po ich rozłożeniu obszerny niezabudowany kokpit przekształca się w przytulne miejsce towarzyskich spotkań. Łódź napędzana motorem o mocy 150 KM osiąga prędkość 35 węzłów, natomiast z silnikiem o mocy 300 KM – aż 45 węzłów. Z kolei model 750 Day Cruiser to bliźniaczy jacht z zabudową typu open, bez nadbudówki. Ta sportowa jednostka o smukłej sylwetce, nawiązująca stylem do skandynawskich łodzi na krótkie dzienne rejsy, była pierwszą w ofercie firmy, w której zrezygnowano z typowo wędkarskiego charakteru.

Na tegorocznych targach w Düsseldorfie debiutowała łódź Parker 690 Day Cruiser. To sportowo-rekreacyjna jednostka z zaskakująco przestronnym kokpitem i dwuosobową koją w kabinie. Na rufie tego modelu można zamontować silnik o mocy 250 KM. Wówczas łódź rozpędzi się do 47 węzłów (87 km/h).

W ubiegłym roku ofertę firmy wzbogacono o najmniejszy we flocie jacht Parker 630 dostępny w trzech wersjach zabudowy pokładu – bowrider, sport i day cruiser. Pierwszy model debiutował w lutym na warszawskich targach Wiatr i Woda, drugi pojawił się na wystawie w Gdyni, a trzeci – we wrześniu na targach w La Rochelle. Wersja sport to konstrukcja typu center console z dużym rozkładanym łóżkiem na dziobie, otwartym przestronnym kokpitem i dwuosobową sterówką w środkowej części łodzi. W wersji bowrider sterówka jest podzielona na dwie konsole – lewą i prawą. Między nimi jest przejście na dziób. Wersja day cruiser ma dziobową kabinę z dwoma miejscami do spania. Łódź Parker 630 może się rozpędzić do 42 węzłów.

Na najbliższych targach Wiatr i Woda, które w gdyńskiej marinie rozpoczną się 28 lipca, firma zaprezentuje między innymi łodzie Parker 800 Weekend z silnikiem Mercury 200 Verado, Parker 770 Weekend, Parker 690 DC lub Parker 750 CC oraz RIB Parker 1000 Baltic Open z dwoma silnikami Mercury 150 EFI.

– Co sezon wprowadzamy na rynek dwie lub trzy nowe łodzie – mówi Philip Scott. – Wymaga tego rynek. Kiedyś można było produkować jeden model przez wiele lat, dziś jednostka mająca cztery lub pięć sezonów uznawana jest za starą. Dlatego już przygotowujemy do produkcji nowe konstrukcje, będzie wśród nich między innymi jacht motorowy o długości około 10 metrów.

To jednak nie wszystkie pomysły na rozwój przedsiębiorstwa. Dwa kilometry od ostródzkiej stoczni, na nowym terenie o powierzchni 4,5 hektara (właśnie tutaj Chris Scott lądował niedawno śmigłowcem klienta), powstaną wkrótce kolejne hale Model Art. Najważniejsze pozwolenia są już załatwione i niedługo budowlańcy wbiją pierwszą łopatę. Nowy zakład rozpocznie działalność w 2017 roku i pozwoli firmie jeszcze bardziej rozwinąć skrzydła.

Krzysztof Olejnik
Współpraca: Arek Rejs

Parker 770 Weekend.

Parker 800 Pilothouse.

Największy we flocie Parker 800 Weekend.

Zdjęcia umieszczono w celach ilustracyjnych

QUANTUM™

PIERWSZY NA ŚWIECIE BEZPRZEWODOWY RADAR CHIRP

PRZEŁOM W TECHNOLOGI RADAROWEJ, QUANTUM RADAR CHIRP ZAPEWNIA DOSKONAŁE ZOBRAZOWANIE I KOMUNIKACJĘ POPRZEZ Wi-Fi

- ZAAWANSOWANA TECHNOLOGIA SEPARACJI OBIEKTÓW FLIR ATX™
- NISKE ZUŻYCIE ENERGI, NIEWIELKI CIĘŻAR
- ŁATWY W MONTAŻU Z WBUDOWANYM Wi-Fi

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

QUANTUM™

OBEJRZYJ WIDEO
RAYMARINE.COM/QUANTUM

WIATR I WODA
Zapraszamy na stoisko
na Targach Sportów Wodnych
od 28 do 31 lipca 2016,
Marina Gdynia

Raymarine® BY FLIR®

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

W KOŃCU MASZ POWÓD, ŻEBY ZEJŚĆ NA LĄD

Volvo XC90 pozwoli Ci poczuć się równie dobrze na drodze, jak i na wodzie. Intuicyjny ekran dotykowy ułatwia dostęp do wszystkich funkcji podczas prowadzenia, a zestaw audio Bowers & Wilkins zapewnia najwyższą jakość dźwięku. Wszystko w wyjątkowym wnętrzu wykończonym z niezwykłą starannością miękką skórą, drewnem i metalem.

Teraz już od 2154 zł netto/mc.

volvocars.pl

Projekty żeglarskie Volvo:

AKADEMIA ŻEGLARSKA VOLVO

VOLVO GDYNIA sailing days

VOLVO YOUTH SAILING TEAM POLAND

Energa SOPOT MATCH RACE