WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych SIERPIEŃ 2013

700 ŻEGLARZY W ZATOCE

Nord Cup. Regaty inne niż wszystkie

REWOLUCJA W GDYNI

PZŻ zmieni oblicze mariny

ZATONĄŁ ŻAGLOWIEC

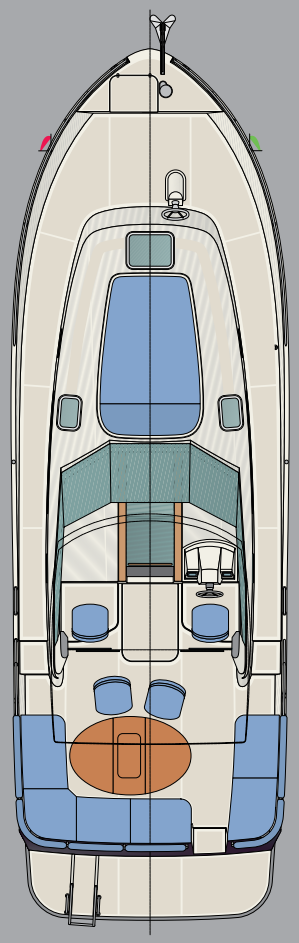
Czy „Wyvern" znów popłynie?

BAŁTYCKIE OBRAZY

Notatki z lipcowego rejsu

DELPHIA NAUTIKA 1080s

NOWOŚĆ



DANE TECHNICZNE

Długość całkowita	10,80 m
Długość kadłuba	9,95 m
Szerokość	3,45 m
Zanurzenie	0,85 m
Waga całkowita	5300 kg
Balast	1100 kg
Silnik (max.)	180 KM
Zbiornik paliwa	150 l
Zbiornik wody	150 l
Kategoria CE	B - 8 Os

Design by: Andrzej Skrzat

www.delphiayachts.eu

8263 czytelników*
bezpłatnych e-wydań.
Pobierz dowolny numer w PDF
i czytaj „Wiatr" na ekranie.
www.magazynwiatr.pl

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy za okres IV 2013 – VI 2013).

Wiatr i Woda w Gdyni

Zapraszamy na żeglarskie targi Wiatr i Woda na wodzie. Koniecznie wpadnijcie do gdyńskiej mariny w dniach od 15 do 18 sierpnia. Będzie się działo!

Firma Parker Poland zaprezentuje pierwsze egzemplarze nowych jachtów Parker 770 Weekend i Parker 770 Pilothouse. Zobaczymy też dwa modele dobrze już znane i prezentowane na łamach „Wiatru" – Parker 800 Weekend i Parker 660 Pilothouse. Poza tym Parker Poland zaprezentuje łodzie typu RIB: Parker 1000 Baltic, Parker 800 Baltic oraz 680 jet. Do mariny wpłynie także fińska łódź Targa 44.

Stocznia Delphia Yachts zaprezentuje nowy egzemplarz luksusowego jachtu Delphia 46 cc, a także łodzie motorowe: Delphię Nautikę 1080 Soley, Delphię Nano oraz Nautikę MC. Załoga stoczni Balt Yacht zacumuje przy kei znaną łódź spacerową Sun Camper 30 z silnikiem elektrycznym. Firma Yachts & Yachting przygotowała dla targowych gości łodzie żaglowe Dufour 335 Grand Large oraz Dufour 410 Grand Large (nowość, jacht nominowany do European Yacht of the Year 2014). Zobaczymy też motorową Bavarię Sport 29.

Firma Dobre Jachty przygotowała aż osiem modeli łodzi motorowych z linii Merry Fisher (model MF 855 przedstawiamy w tym numerze). Zobaczymy także jacht Jeanneau Sun Odyssey 409. Dobre Jachty zaprezentują również niezwykłe spinakery typu parasailor marki Istec.

Przy południowo-zachodniej kei tradycyjnie zaparkują jachty motorowe ze stoczni Galeon. Po raz pierwszy w Polsce zobaczymy model Galeon 550 FLY (debiutował we wrześniu w Cannes). Światową premierę będzie miał w Gdyni Galeon 445 HTS (zobaczymy kadłub nr 1). Poza tym stocznia ze Straszyna zaprezentuje modele 420 FLY, 385 HTS oraz dwie łodzie z linii Galia: 750 HT (nowość) oraz Galię 700.

W gdyńskiej marinie zobaczymy też mniejsze łodzie, także śródlądowe i otwarto pokładowe. Będą stoiska z silnikami, wyposażeniem jachtów, ciekawą ofertę przedstawią firmy czarterowe. Zapraszamy również na stoisko magazynu „Wiatr".

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: VLADISLAV PTAŠNIK, KLASA D-ONE, NORD CUP 2013, FOT. EWA RASIŃSKA

REJSY

CZARTERY
BAŁTYK, CHORWACJA

SZKOLENIA

Szkoła Żeglarstwa MORKA
10 lat na wodzie!

www.morka.pl / biuro@morka.pl / facebook.com/morka.sailing.school

Zbudują nową Gdynię

PZŻ podpisał w lipcu list intencyjny z firmą developerską gotową zainwestować w budowę Nowej Mariny Gdynia. Alternatywną ofertę przygotowały gdyńskie kluby. Kiedy otoczenie basenu jachtowego zmieni oblicze?

Na miejscu klubowych budynków, między mariną a skwerem Kościuszki, ma powstać nowy kompleks sportowy.

List intencyjny podpisali szefowie związku oraz przedstawiciele firmy powiązanej z dużym niemieckim przedsiębiorstwem developerskim BAM (www.bam.eu). Odbyło się również spotkanie działaczy PZŻ z przedstawicielami gdyńskich klubów. Rozmawiano o funkcjonowaniu sekcji żeglarskich w nowej marinie, a także o ewentualnym udziale klubów w inwestycji. W połowie lipca podpisano ponadto list intencyjny o współpracy PZŻ i ZHP. – Jesteśmy na początku długiej drogi i trudnych prac, ale wierzę, że wspólnie z miastem i klubami stworzymy wreszcie przystań naszych marzeń – powiedział magazynowi „Wiatr" Wiesław Kaczmarek, prezes PZŻ.

Majątek wart miliony

PZŻ posiada w użytkowaniu wieczystym dwie nieruchomości złożone z kilku działek otaczających basen jachtowy (użytkowanie ustanowiono w 1982 roku). Według różnych szacunków, teren ten jest wart od kilkunastu do kilkudziesięciu milionów złotych. Pierwsza nieruchomość (powierzchnia: 9100 m kw.) znajduje się na zachód od przystani. Obejmuje parking, tereny z tymczasową zabudową i część drogi dojazdowej do mariny. Druga nieruchomość (powierzchnia: 16000 m kw.) to pięć działek położonych wzdłuż basenu jachtowego, aż do budynku Akademii Morskiej. Są tam cztery dwukondygnacyjne budynki, w których mają siedziby trzy kluby (JKM Gryf, YKP Gdynia, YK Stal) oraz Centrum Wychowania Morskiego ZHP. Miejscowi żeglarze i goście odwiedzają w tym miejscu gdyńskie sklepy żeglarskie: Neptun, Clipper, Sail-Ho! i Smart. Ponadto w sezonie czynne są tu budki z goframi i lodami, jest też sklep z napojami i piwem otwarty do późnych godzin oraz smażalnia ryb.

PZŻ chce, by na pierwszej działce powstał hotel, a na drugiej nowoczesny kompleks sportowy z częścią komercyjną. Całość ma tworzyć unikatowy i prestiżowy zakątek będący jedną z ważniejszych wizytówek Gdyni. – Przez długi czas działacze naszego związku niechętnie podejmowali tematy związane z nieruchomościami i inwestycjami – mówi prezes Kaczmarek. – Wynikało to z braku zaufania do potencjalnych partnerów biznesowych i pomysłu na wspólne działanie. Od czterech lat staram się zmienić ten punkt widzenia PZŻ. Skoro mamy taki duży majątek, to musimy coś z nim zrobić. Dziś nikt przecież nie trzyma kapitału w bieliźniarce. Dlatego budowa Nowej Mariny Gdynia nie jest kaprysem działaczy z Warszawy, ale obowiązkiem PZŻ wobec całego środowiska żeglarskiego.

Czekamy na projekt

– Kiedyś podjęliśmy próbę sprzedaży działki hotelowej, ale nikt nie przystąpił do przetargu – dodaje Wiesław Kaczmarek. – Później rozpoczęliśmy poszukiwania inwestora gotowego do współpracy. W ostatnich miesiącach odbyliśmy kilka rozmów. Na zaproszenie do składania ofert, które opublikowano jesienią ubiegłego roku, odpowiedziały trzy firmy, ale tylko jedna przedstawiła konkretną propozycję. Przy pomocy kancelarii prawnej negocjowaliśmy pięć miesięcy i w końcu podpisaliśmy list intencyjny. Jeszcze w tym roku zamierzamy ogłosić konkurs na koncepcję architektoniczną. W komisji konkursowej zgłoszone prace będą oceniać przedstawiciele żeglarzy, miasta oraz zawodowi architekci.

Na nieruchomości hotelowej może powstać budynek o sześciu kondygnacjach, z lokalami usługowymi i handlowymi o powierzchni nie

reklama

FOT. KAMIL MACNIAK / SHUTTERSTOCK.COM

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

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ
CENTRUM TESTOWE W SOPOCIE

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

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

YACHTS & YACHTING
UL.PIASKOWA 3, 81-864 SOPOT
T: 58.554.65.22 LUB 23
M: 600.003.268, 601.897.779
INFO@YACHTSANDYACHTING.PL
WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

większej niż 2000 m kw. Na nieruchomości sportowej można zbudować budynki z czterema kondygnacjami. Przynajmniej połowa powierzchni musi być przeznaczona dla żeglarstwa i sportów wodnych.

Po podpisaniu ostatecznej umowy z inwestorem i powołaniu spółki celowej nastąpi etap badań geologicznych. Później przyjdzie czas na wystąpienie o pozwolenie na budowę. Cały proces przygotowania inwestycji trwać będzie jeszcze wiele miesięcy.

PZŻ nie wyklucza również sprzedaży prawa użytkowania wieczystego działki hotelowej. Uzyskane w ten sposób fundusze pozwoliłyby stworzyć rezerwę finansową na inne przedsięwzięcia inwestycyjne, na imprezy regatowe oraz sportowe szkolenia żeglarskie. Albo stanowiłyby wkład do spółki budującej obiekty zlokalizowane wzdłuż basenu jachtowego.

Kluby będą na swoim

Ale wciąż prawdopodobna jest realizacja alternatywnego scenariusza, bo od tygodni władze PZŻ rozmawiają o planowanej inwestycji także z przedstawicielami gdyńskich klubów. – Być może uda się je zaprosić do wspólnych działań inwestycyjnych – mówi prezes Kaczmarek. – Wierzę, że nasza oferta będzie korzystniejsza dla PZŻ od propozycji inwestora zewnętrznego – dodaje Jacek Wesołowski z klubu Gryf, który zawodowo związany jest z branżą deweloperską. – Mamy długoletnie umowy dzierżawy terenów, na których działamy. To kapitał, który można wnieść do spółki celowej stworzonej wspólnie przez związek i gdyńskie kluby. Przy odpowiednim kredytowaniu moglibyśmy zrealizować inwestycję za 100 mln zł bez inwestora zewnętrznego. Zobowiązaliśmy się w krótkim czasie przygotować plan biznesowy takiego przedsięwzięcia. W budynkach powinny być pomieszczenia klubowe, hangary, a także lokale komercyjne, między innymi dla kilku gdyńskich sklepów żeglarskich. Optymistyczny scenariusz zakłada uzyskanie pozwolenia na budowę już w przyszłym roku.

– Oczywiście poważnie rozważamy możliwość powołania spółki, w której kluby miałyby swoje udziały – mówi prezes Kaczmarek. – Chciałbym rozwiać wszystkie obawy: PZŻ nie chce wyrzucić klubów z mariny, wręcz przeciwnie – liczę nawet na to, że swoją nową siedzibę znajdzie wreszcie Arka Gdynia, która zajmuje skromne baraki w zachodniej części przystani.

Krzysztof Olejnik

Bractwo znów w Jastarni

Starsi o 40 lat członkowie Bractwa Żelaznej Szekli ponownie spotkali się w Jastarni – w porcie, w którym w 1973 roku rozpoczynali morską przygodę.

Maciej Szczepański, pierwszy komandor bractwa.

Bractwo Żelaznej Szekli, idea zapoczątkowana przez Adama Jassera, wywodziło się z brytyjskiego wzorca szkolenia pod żaglami realizowanego przez Sail Training Association na pokładach szkunerów „Sir Winston Churchill" i „Malcolm Miller". Była to także kontynuacja polskich wzorców, które w II Rzeczypospolitej realizował generał Mariusz Zaruski, wyprowadzający młodzież na morze pod żaglami „Zawiszy Czarnego". Harcerski żaglowiec zawijał także do Jastarni. W planach generała była budowa flotylli szkolnych żaglowców, ale ostatecznie zbudowano jeden.

Wystawa archiwalnych fotografii.

Jastarnia: rybacy i żeglarze w jednym porcie.

Laureaci konkursu Rejs na „Generale Zaruskim".

Przyjął on imię swego patrona, a banderę (niestety, całkiem innej już Polski) podniósł dopiero po wojnie.

W 1967 roku Bohdan Sienkiewicz, dziennikarz i wychowanek Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie, wprowadził na telewizyjną antenę cykliczny magazyn „Latający Holender". Jak na owe czasy pomysł był nowatorski. Widzowie uczestniczyli w konkursach wiedzy, które młodym i wytrwałym uczestnikom programu dawały szansę na wakacyjną przygodę z morzem. Zespół „Latającego Holendra" tworzyli entuzjaści i fachowcy: Stanisław Ludwig – wychowanek i oficer generała Zaruskiego na „Zawiszy", Jerzy Miciński – szef miesięcznika „Morze", Rafał Witkowski – historyk oraz Wojciech Zaczek – kapitan o renesansowej duszy.

W 1972 roku szefem Komitetu ds. Radia i Telewizji został żeglarz Maciej Szczepański, zaufany Edwarda Gierka, człowiek o wielkich wpływach i wyobraźni, który otworzył dla idei edukacji morskiej kasę państwowego koncernu medialnego.

W takich warunkach mogła się narodzić idea bractwa symbolizowana przez cztery skrzyżowane szekle. Pierwsze pieniądze na rejsy przyznał Jerzy Szopa, ówczesny minister żeglugi. Pomógł też PZŻ, a Stefan Wysocki ogłosił w audycji „Lato z radiem" komunikat o rekrutacji. Wylosowano pięćdziesięcioro dziewcząt i chłopców, którzy w dwutygodniowych rejsach przeżyli swą pierwszą morską przygodę.

Później konkursy ogłaszano w telewizji. Zwycięzcy brali udział w obozach i rejsach finansowanych z budżetu Polskiego Radia i Telewizji. Najpierw żeglowano na „Generale Zaruskim", później na „Henryku Rutkowskim" (dzisiejszy „Kapitan Głowacki") oraz na jachcie „Zew Morza". Pokład żaglowca był miejscem, gdzie kształtowało się poczucie wspólnoty. Chodziło o coś więcej niż zdobywanie żeglarskich umiejętności. Był to program edukacyjny z elementami wiedzy morskiej, ceremoniału, etykiety jachtowej i odpowiedzialności za siebie i innych, w zgodzie ze słowami Josepha Conrada: „W pracy fizycznej, w którą wkłada się całe serce wspólnie z innymi i którą wykonuje się w jasno pojętym celu, jest niewątpliwie coś uszlachetniającego." I właśnie tę szlachetną wspólnotę symbolizowały cztery splecione szekle.

FOT. TADEUSZ LADEMANN I BOHDAN SIENKIEWICZ

Debiut na pokładzie „Pogorii" był momentem największego rozkwitu bractwa i jednocześnie upadku. Barkentyna zaprojektowana przez Zygmunta Chorenia, dowodzona przez Krzysztofa Baranowskiego, wracała z Operacji Żagiel, pierwszego wielkiego rejsu. Wydarzenia z sierpnia 1980 roku zamknęły jednak polskie przystanie i żaglowiec dyskretnie wślizgnął się do portu wojennego na Oksywiu. **To był równocześnie koniec układu z państwową telewizją i władzą, który umożliwił zbudowanie żaglowca i rozwój bractwa.**

Stowarzyszenie zakończyło działalność, ale jego przesłanie przetrwało i kontynuowane było w nowych realiach. Pozostała także barkentyna z symbolem czterech szekli na dziobie i na rejowych żaglach. Przez pewien czas działał jeszcze telewizyjny „Latający Holender" wspierany przez miesięcznik „Morze"...

W czterdziestą rocznicę pierwszych rejsów kapitana Jassera na „Generale Zaruskim" (był wówczas kierownikiem wyszkolenia w ośrodku LOK) zjechali do Jastarni „chłopcy z tamtych lat". Byli więc młodzi duchem panowie Adam Jasser, Bohdan Sienkiewicz i Maciej Szczepański oraz grupa zaangażowanych w działalność bractwa kapitanów i wychowanków. W Jastarni zacumował odbudowany „Generał Zaruski", a wszystko pod gościnnym okiem burmistrza żeglarza Tyberiusza Narkowicza, organizacyjnymi skrzydłami Bogusława Witkowskiego, prezesa Pomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego oraz przy wsparciu Andrzeja Królikowskiego, prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej. Turyści i mieszkańcy Jastarni mieli doskonałą okazję, by zwiedzić historyczny żaglowiec.

Jungów bractwa reprezentowała kilkudziesięcioosobowa grupa laureatów konkursu ogłoszonego na łamach magazynu „Wiatr". Wygrali oni rejs na „Zaruskim", najwspanialszym z polskich oldtimerów. W siedzibie portu w Jastarni zorganizowano wystawę archiwalnych fotografii, a podczas konferencji mówiono o historii bractwa. Adam Jasser o początkach, Bohdan Sienkiewicz o sojusznikach w realizacji programu wychowania morskiego, a Maciej Szczepański o meandrach ówczesnej polityki. **Okazało się, że w powstaniu „Pogorii" miał udział nawet papież Jan Paweł II.** To był czas przygotowań do pierwszej pielgrzymki ojca świętego do kraju. Telewizja, by wywiązać się z obowiązku relacji z tego wydarzenia, musiała otrzymać nowoczesny sprzęt. I to właśnie w kosztorysach telewizyjnych inwestycji zespół planistów prezesa Szczepańskiego stworzył rezerwy, z których następnie sfinansowano budowę żaglowca. A później „Solidarność" Stoczni Gdańskiej, pod hasłem „Pogoria dla polskiej młodzieży", uratowała żaglowiec przed sprzedażą za granicę, co sugerowano w gorączce posierpniowych rozliczeń.

Obecnych w Jastarni działaczy i weteranów bractwa prezes Witkowski uhonorował pamiątkowymi dyplomami, a kapitan Królikowski wręczył laureatom konkursu czterdziestolecia certyfikaty potwierdzające udział w rejsie. Był jeszcze jeden bohater obchodów: Andrzej Starzec, bard Gdańska. To on napisał tytułową piosenkę do „Latającego Holendra" i wiernie wspierał poczynania bractwa. Jego recital na portowej scenie, występ miejscowej orkiestry dętej i szantowego duetu „Kubryk" dopełniły artystycznie rocznicowe uroczystości. Na finał pokazano dokumentalny film Bohdana Sienkiewicza poświęcony historii bractwa, a wieczorem „Generał Zaruski" wziął kurs powrotny na macierzysty Gdańsk.

Czy był to tylko nostalgiczny powrót do minionych lat? Inny jest dziś świat, ale pewne idee się nie zestarzały. To, co stanowiło o oryginalności i walorach wychowania morskiego pod flagą Bractwa Żelaznej Szekli, jest przecież wartością ponadczasową. **Mówiono nawet w Jastarni o reaktywowaniu organizacji.** Jedno jest pewne: Bractwo Żelaznej Szekli pozostawiło w naszej morskiej historii coś więcej niż trójmasztową barkentynę i symboliczny emblemat na organizacyjnych krawatach.

Aleksander Gosk

Rozpoczęła się zbiórka pieniędzy na podniesienie żaglowca „Wyvern" z dna Bałtyku. Fot. www.wrecksite.eu

Na Bałtyku zatonął 116-letni żaglowiec. Zginął członek załogi jachtu, który włączył się do akcji ratunkowej. Czy Norwegowie podniosą wrak z dna?

Zatonął norweski „Wyvern"

Do tragedii doszło podczas pierwszego etapu regat żaglowców The Tall Ships Races organizowanych przez Sail Training International i sponsorowanych przez Szczecin. Impreza nieraz gościła na Bałtyku. Akwen ten jest zatem dobrze znany zarówno organizatorom, jak i członkom załóg. **W trakcie wypadku jachty zmierzały z duńskiego Aarhus do stolicy Finlandii – Helsinek.**

Norweski jacht kilkakrotnie brał udział w wyścigach żaglowców. Jak każda jednostka, „Wyvern" miał swoją historię. Kadłub o długości 18 metrów zwodowano w 1897 roku. Gaflowy kecz powstał na zlecenie Fredericka Crofta, angielskiego kupca mieszkającego w Norwegii. Stąd też wzięła się nazwa jednostki – Croft miał w herbie wiwernę, mitycznego budzącego strach smoka, który w heraldyce pojawił się w późnym średniowieczu.

Kształt kadłuba nawiązywał do norweskiego szkutnictwa, ale wnętrze urządzono według brytyjskich tradycji, tworząc wysokiej klasy jacht wypoczynkowy. Autorem projektu był Collin Archer, znany w owym czasie konstruktor. „Wyvern" na dwóch masztach niósł żagle o powierzchni 253 m kw. Współcześnie wyposażono go w silnik Diesla o mocy 170 KM (Volvo Penta).

Frederick Croft krótko cieszył się jachtem – w 1909 roku żaglowiec został sprzedany i pływał pod niemiecką banderą. Do Norwegii wrócił w 1924 roku. Przejął go wydawca prasowy Rolf Tommesen, który zmienił nazwę jachtu na „Havfruen III". Po dziesięciu latach Tommesen pozbył się żaglowca, który trafił wtedy do Anglii. W powojennej historii sławy przysporzyła mu żeglarska para Anne i Terrence Carr, okrążając na nim kulę ziemską i przekraczając wielokrotnie Atlantyk. Kecz pojawiał się często w notatkach prasowych, a także w książkach i filmach.

W 1978 roku jacht znajdował się w bardzo złym stanie technicznym. Zakupiony przez grupę firm z branży naftowej z okolic Stavanger (Norwegia) przeszedł kapitalny remont. Jednostce przywrócono nie tylko oryginalny wygląd, ale i pierwotną nazwę. Już jako „Wyvern" został podarowany Muzeum Morskiemu w Stavanger. Od tego czasu brał udział w wielu regatach i zlotach.

W lipcu, po kilku dniach żeglugi w regatach, wiatr znacznie się wzmógł, a wysokość fal przekroczyła trzy metry. Nie był to jednak jeszcze sztorm, więc wyścig kontynuowano. **W czwartek 11 lipca, około godz. 3.00 w nocy, pełniący wachtę szesnastoletni Tor Edvin Meling zauważył, że fale przelewają się przez nadburcie, a wewnątrz kadłuba jest pełno wody.** Obudzona załoga próbowała wypompować wodę – bez rezultatu. O godz. 5.21 rano szwedzkie służby ratownictwa morskiego i powietrznego otrzymały wezwanie pomocy od dziesięcioosobowej załogi. Żaglowiec znajdujący się między południowymi krańcami szwedzkich wysp Olandia i Gotlandia szybko nabierał wody. Koordynatorzy akcji zawiadomili placówki ratownictwa oraz statki handlowe znajdujące się w pobliżu. Z Visby i Ronneby wysłano śmigłowce. O godz. 6.20 pierwszy helikopter był już przy „Wyvernie" i rozpoczął ewakuację załogi. Jacht był głęboko zanurzony (z przegłębieniem rufy i przechyłem na prawą burtę). W ciągu 20 minut połowa załogi znalazła się w śmigłowcu. Podjęto jeszcze trzech żeglarzy i tuż po godz. 7.00 helikopter odleciał do Kalmaru. Przy żaglowcu pozostało dwóch Norwegów w łodzi ratunkowej oraz drugi śmigłowiec. Do czasu nadejścia dalszej pomocy żeglarze próbowali ratować statek, wypompowując wodę z kadłuba. Mimo wysiłków „Wyvern" zanurzał się coraz bardziej. Przed godz. 8.00 powrócił z Kalmaru pierwszy helikopter, drugi mógł wtedy odlecieć zatankować paliwo. Ponieważ próby wypompowania wody zakończyły się niepowodzeniem, po kilku minutach ewakuowano pozostałych dwóch żeglarzy. O godz. 8.20 ogłoszono zakończenie akcji i helikopter odleciał do Kalmaru.

Tymczasem do tonącego jachtu podpłynął holenderski „Wylde Swan", który także uczestniczył w regatach. Trzech doświadczonych żeglarzy z załogi szkunera postanowiło podjąć jeszcze jedną próbę uratowania „Wyverna". **Holendrzy w kombinezonach ratunkowych i kamizelkach weszli na pokład tonącej jednostki.** Zabrali z sobą pompy. Raport o tej akcji szwedzka centrala ratownictwa otrzymała o godz. 9.22. Jednak już po chwili „Wyvern" zaczął szybko się zanurzać. Dwóm ratownikom udało się uciec, trzeci, niestety, nie zdążył opuścić pokładu. Holendrów zabrała na po-

XIII Bałtyckie Regaty Unity Line
Świnoujście - Kröslin - Świnoujście

Polsko-Niemieckie Regaty Bałtyckie 2013
14-17.08.2013 Świnoujście - Kröslin - Świnoujście

Spotkania integracyjne: **14.08 – Świnoujście, 15.08 – Kröslin Niemcy, 17.08 – Świnoujście**
XIII Regaty Unity Line 15-17.08.2013 www.regatyunityline.strefa.pl
Parada Żaglowców Sail Świnoujście: 17.08 godz. 20.00

Wspólny Region – Wspólne Cele

reklama

Projekt dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa (Fundusz Małych Projektów INTERREG IV A Euroregionu Pomerania)

kład łódź ratownicza, a następnie helikopter przewiózł ich do szpitala w Visby. Rozpoczęto poszukiwania trzeciej osoby. Nad akwen powróciły śmigłowce. Poszukiwania prowadzono przez trzy godziny. Nie odnaleziono jednak Koena van Gogha, inżyniera z „Wylde Swan". **Świadkowie twierdzą, że zaplątał się w takielunku.** Dwóch nurków próbowało się dostać do statku leżącego na głębokości 50 metrów, jednak 3-, 4-metrowe fale oraz wiatr uniemożliwiły to zadanie. O godz. 12.36 zdecydowano się zaprzestać poszukiwań, wszystkie jednostki odesłano do portów i na lotniska.

W oficjalnych oświadczeniach nie podano na razie przyczyn zatonięcia żaglowca. Bitten Bakke, dyrektor muzeum w Stavanger, w wywiadzie dla norweskiego radia NRK powiedziała, że jest zaskoczona wypadkiem. Podkreśliła, że żaglowiec był w bardzo dobrym stanie technicznym i pływał w znacznie gorszych warunkach niż te, w których zatonął. Podobne zdanie wyraził poprzedni kapitan żaglowca Ingeir Fossan. Jednak kapitan Roger Hagen, który prowadził „Wyverna" w feralnym rejsie i pozostał najdłużej przy jednostce, uważa, że przyczyną zatonięcia było zatkanie pomp zęzowych, co w połączeniu z trudnymi warunkami uniemożliwiło usunięcie wody. Przypomnijmy, że do awarii doszło w nocy, gdy większość załogi próbowała spać, a ciemności utrudniały ocenę sytuacji.

Osobną sprawą jest próba ratowania „Wyverna" przez Holendrów z „Wylde Swan". W internecie pojawiła się wypowiedź Mario Vittone, wieloletniego pracownika amerykańskiej straży wybrzeża i publicysty, który uważa to działanie za nieuzasadnione i niepotrzebne. Nie chodziło przecież o ratowanie życia, bo cała załoga została podjęta z pokładu. Mario Vittone podkreślił, że wcześniejsze nieudane próby wypompowania wody powinny zasugerować ratownikom bezcelowość takiej akcji. Odmiennego zdania jest Jurgens Hanekom, kapitan „Wylde Swan", który uważa, że jego załoga dysponowała fachową wiedzą i mogła uratować norweski kecz. On również jest zdania, że przyczyną nabierania wody były zatkane pompy zęzowe. Hanekom przebywał obok „Wyverna" cały ranek i nie spodziewał się, że jacht tak szybko zatonie akurat wtedy, gdy na pokładzie byli ratownicy. Jednocześnie jednak kapitan Hanekom mówi w wywiadzie dla szwedzkiego portalu helagotland.se, że zawodowi ratownicy nie podjęli się ratowania żaglowca z powodu zbyt trudnych warunków. **Dlaczego więc Holendrzy zdecydowali się na tak ryzykowny krok?** Kapitan przyznaje, że przesądziła o tym przyjaźń do załogi i sympatia do żaglowca „Wyvern".

Po kilku dniach udało się opuścić na dno Bałtyku zdalnie sterowanego robota. Odnaleziono i wydobyto ciało Koena van Gogha. Podczas oględzin okazało się, że jacht stoi prosto na piaszczystym dnie i nie jest uszkodzony. Eksperci uważają, że jeśli opadł prosto na miękkie podłoże, to nawet okolice stępki mogą być nieuszkodzone. Udostępnione w internecie filmy pokazujące zatopiony jacht poruszyły sympatyków żaglowca, którzy zaczęli organizować akcję jego wydobycia. Powołano grupę pod przewodnictwem pracowników muzeum w Stavanger. Kiedy okazało się, że ubezpieczenie jachtu nie pokryje kosztów wydobycia, za pośrednictwem Facebooka ruszyła ochotnicza zbiórka pieniędzy. Optymistyczne szacunki sympatyków „Wyverna" mówią o dwóch milionach koron, bardziej pesymistyczne obliczenia portalu Aftenblad sięgają czterech milionów. Dyrektor Bitten Bakke liczy na pomoc sponsorów z branży naftowej oraz na refundację z ubezpieczenia kosztów odbudowy (po wydobyciu jednostki z wody). Jeśli ta akcja się powiedzie, jacht może zostać wydobyty jeszcze w sierpniu. A skoro dyrektor Bakke mówi: „Nie pytaj czy, tylko jak", to może w następnych regatach The Tall Ships Races ponownie zobaczymy „Wyverna".

Marcin Pituła

FOT. PIOTR MORZUCH

Max Wójcik przepłynął Bałtyk na desce Star Board Phantom Race 377 z dwoma skrzydłami na rufie. Wyporność deski: 263 litry. Długość: 377 cm. Szerokość: 67 cm. Waga: 13 kg. Zawodnik korzystał z żagla o powierzchni 8,5 m kw.

Max Wójcik pierwszy przepłynął Bałtyk na desce windsurfingowej. Na pokonanie trasy z Karlskrony do Gdyni potrzebował 21 i pół godziny.

Pokonał Bałtyk na desce

Zawodnik przepłynął na morzu 370 kilometrów. W trakcie rejsu żywił się głównie żelkami i batonami energetycznymi, a pragnienie gasił za pomocą rurki połączonej ze zbiornikiem schowanym w plecaku, z którym się nie rozstawał. Dwa lata temu Jan Lisewski, instruktor kitesurfingu z Gdańska, pierwszy przepłynął Bałtyk na desce z latawcem – żeglował 11 godzin, pokonując 207 km na trasie ze Świnoujścia do Ystad.

Max Wójcik trzy dni czekał w hotelu na odpowiednie wiatry. W tym czasie przygotowywał sprzęt, a w ramach współpracy miast Gdynia i Karlskrona udzielił lekcji windsurfingu młodym szwedzkim deskarzom. Okno pogodowe pojawiło się 21 czerwca po południu. Choć Max planował rozpoczęcie rejsu o godz. 3.00 nad ranem, by wieczorem przypłynąć do Gdyni, postanowił wyruszyć o godz. 17.00.

Przez kilka pierwszych godzin wiatr nie był najlepszy, ale między godz. 1.00 a 5.00 w nocy powiało dość solidnie i zawodnik mógł rozwinąć prędkość dochodzącą do 23 węzłów (43 km/h). Jeszcze na szwedzkich wodach terytorialnych stoczył szybkościowy pojedynek z przepływającym obok promem Stena Line. Ale później, gdy zbliżał się do polskiego wybrzeża, wiatr osłabł. Max musiał pompować, a nawet halsować, przez co wydłużał trasę i stracił siły. Dopiero między godz. 13.00 a 14.00, gdy mijał Hel, znów złapał wiatr i w niespełna godzinę dotarł do Gdyni.

Kilometr od brzegu czekał komitet powitalny złożony z windsurferów, ratowników WOPR i przedstawicieli mediów. Finiszowe metry stacja TVN 24 pokazywała na żywo. Max szczęśliwie wylądował na plaży, gdzie otoczył go tłum reporterów i kibiców.

Organizatorzy rejsu dużą wagę przykładali do bezpieczeństwa, dlatego Max mógł liczyć na pomoc ekipy, która mu towarzyszyła. Żeglugę zabezpieczała łódź asekuracyjna typu RIB (Parker 1000 Baltic) wyposażona w dwa silniki Mercury 300 Verado o mocy 300 KM. Jednostkę dostarczyła firma Parker Poland specjalizująca się między innymi w produkcji specjalistycznych wytrzymałych łodzi hybrydowych. Załogę tworzyli trzej sternicy i dwaj ratownicy gdyńskiego WOPR. Zarówno na wodach Szwecji, jak i Polski przebieg rejsu monitorowały służby ratownicze obu krajów. Łączność z zespołem brzegowym oczekującym w Gdyni zapewniał telefon satelitarny łodzi asekuracyjnej.

Max Wójcik i załoga z łodzi asekuracyjnej Parker 1000 Baltic.

FOT. WWW.MAXWOJCIK.PL

reklama

Jacht Slotta 31

* czartery * rejsy reklamowe
* rejsy firmowe

Zapraszamy

tel. kom. 606 905 905
e-mail: info@foto-technika.pl

Wygraj samochód Renault Captur

To będą niezwykłe regaty. Wyścigi na czas. Wpisowe: 1000 złotych. Nagroda główna: samochód Renault Captur. Takie rzeczy tylko w Sopocie!

Nietypowe zawody odbędą się przy molo 24 sierpnia. Czteroosobowe załogi będą pokonywać tę samą trasę na jachcie JV24 One Design, rywalizując o jak najlepszy czas (kolejność startów będzie losowana). Imprezę organizuje zespół regatowy Race Team 2000. Wpisowe kosztuje 1000 złotych. Każdy zespół będzie miał dwie próby na wodzie, ale jeśli dokona więcej niż jednego zgłoszenia do regat, otrzyma odpowiednio więcej prób (dwa zgłoszenia – cztery próby). Zgłoszenia do wyścigu można przesyłać na adres info@jv24.org (termin upływa 20 sierpnia).

Nagrodą główną jest nowy miejski crossover – samochód Renault Captur doskonale łączący dynamikę i design auta typu SUV, komfort vana i zwrotność samochodu kompaktowego. Nagrodę ufundowała firma Renault Polska. Szczegółowe warunki uczestnictwa znajdziecie w zawiadomieniu o regatach dostępnym na stronie klasy JV24 – www.jv24.org.

Łódź JV24 One Design powstała na bazie znanego jachtu, na którym załoga Romana Paszke wygrywała przed laty. Ma jednak większe ożaglowanie, zmieniony pokład i takielunek.

Załoga Romana Paszke na jachcie JV24 One Design.

JV24 ma sportową linię i węglowy maszt.

Łódź zaprojektowano w znanym niemieckim biurze konstruktorskim Judel/Vrolijk (Hamburg), a budowę powierzono stoczni Janmor Andrzeja Janowskiego (Głowno pod Łodzią). Biuro Judel/Vrolijk zaprojektowało wcześniej między innymi jachty „Gemini", „MK Café" i „MK Café Premium 24" oraz „Alinghi", zwycięzcę regat o Puchar Ameryki.

Konstrukcja jest łódką monotypową. Ma sportową linię, niewielką kabinę, opuszczany miecz z bulbą (podnoszony tylko do transportu), węglowy maszt obrotowy (osadzony na specjalnym trzpieniu), węglowy bom, bukszpryt oraz grot z listwami od liku tylnego aż do masztu. Płetwy sterową i kilową wykonano z włókien węglowych, a bulbę z 250 kilogramów ołowiu. – Jacht jest stworzony do bezpiecznej i szybkiej żeglugi regatowej. Sprawdza się na wodach śródlądowych i na morzu – mówi Roman Paszke.

FOT. WWW.JV24.ORG

ORGANIZATORZY

INTERSERVIS

Międzynarodowe Targi Poznańskie

PATRONAT

POLSKIE JACHTY

WSPÓŁPRACA

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWODNY I NARCIARSTWA WODNEGO

WSPÓŁPRACA MEDIALNA

Żagle

WIATR magazyn dla żeglarzy

JACHTING

JACHTING MOTOROWY

Jacht-Market

wkinep

ARC na Bałtyku

Organizatorzy oceanicznych rajdów żeglarskich wkraczają na Bałtyk i rywalizują o uczestników. Czy dostrzegą nasze wybrzeże i odwiedzą któryś z polskich portów?

Regaty ARC to rodzinne i turystyczne żeglowanie. Na zdjęciu jacht „Sestina".

W lipcowym wydaniu „Wiatru" obszernie pisaliśmy o żeglarskich rajdach oceanicznych. Imprezy ARC zapoczątkowane w 1986 roku przez World Cruising Club organizowane są na wielu akwenach, choć głównym pozostał Ocean Atlantycki. Niedawno pojawiły się nowe firmy kuszące żeglarskich turystów: Cornell Sailing Events, założona przez prekursora towarzyskiego żeglowania Jimmy'ego Cornella, oraz Sailing Rallies stworzona przez Johna Simpsona, niedawnego uczestnika ARC. Te trzy firmy zamierzają przeprowadzić aż pięć wypraw przez Atlantyk. Miłośnicy żeglarskich rajdów mogą też wziąć udział w kilku innych imprezach z oferty World Cruising Club, w tym w wyprawie dookoła świata (World ARC).

W tej bogatej ofercie pojawił się niedawno Bałtyk. Zamiar zorganizowania rajdu po naszym morzu pierwsza ogłosiła firma Johna Simpsona (Sailing Rallies). Wyprawa Baltic 4 Nations Rally potrwa dwa tygodnie. Załogi pokonają 350 mil na południowo-zachodnim Bałtyku. Na port startu i zakończenia imprezy wybrano Kopenhagę. Aby zachęcić do udziału żeglarzy z odległych zakątków Europy i świata, firma Sailing Rallies proponuje nietypową usługę – dostawę prywatnych jachtów uczestników do Kopenhagi oraz odprowadzenie ich do portu macierzystego po zakończeniu rejsu. Za dodatkową opłatą zadanie to zrealizuje podwykonawca – firma Professional Yacht Deliveries.

Zdaniem Johna Simpsona, wielu żeglarzy chciałoby poznać Bałtyk, jednak nie mają dość czasu na przebycie Morza Północnego i Kanału Kilońskiego. Simpson uważa, że propozycja dostawy jachtu umożliwi żeglarzom z Wielkiej Brytanii eksplorację Bałtyku w czasie dwutygodniowych letnich urlopów. Zgodnie z duchem towarzyskiego pływania, podczas rajdu będzie można zwiedzić porty i poznać kulturę wybranych czterech krajów. Planowane są wizyty w sześciu miastach (nie wiadomo jeszcze, w których).

Czy katamarany z regat ARC też dotrą na Bałtyk?

Organizator dokłada starań, by zapewnić prawidłowy przebieg rajdu. W czerwcu na wodach Bałtyku pojawił się zespół przygotowawczy, którego zadaniem jest zebranie niezbędnych informacji. Dzięki temu we wrześniu na targach w Southampton poznamy więcej szczegółów dotyczących trasy i atrakcji przyszłorocznej wyprawy. John Simpson zamierza osobiście poprowadzić rajd na swoim jachcie „Chiscos".

Nowa oferta Sailing Rallies nie pozostała bez odpowiedzi ze strony konkurencji. Już po kilku dniach World Cruising Club ogłosił swój pomysł na eksplorację Morza Bałtyckiego. Impreza pod nazwą ARC Baltic Rally ma być wydarzeniem zakrojonym na większą skalę. Wyprawa pod hasłem „Sześć stolic w sześć tygodni" potrwa półtora miesiąca, a uczestnicy pokonają niemal 1500 mil (mogą wziąć udział w całym rejsie lub wybranych etapach). Rajd rozpocznie się w Kilonii w połowie lipca przyszłego roku. Na tytułowe sześć stolic organizator wybrał Tallin (Estonia), Petersburg (stolica carskiej Rosji), Helsinki (Finlandia), Maarianhaminę (stolica fińskich Wysp Alandzkich), Sztokholm (Szwecja) i Kopenhagę (Dania). Po wyruszeniu z Kilonii uczestnicy udadzą się na Bornholm, a następnie przez Gotlandię do Tallina. W ten sposób wyprawa ominie polskie wybrzeże szerokim łukiem. Z Tallina trasa poprowadzi do Petersburga, a następnie z powrotem na zachód przez Helsinki i archipelag alandzki. Jedną z ważniejszych żeglarskich atrakcji będzie żegluga wśród szkierów u wybrzeży Finlandii i Szwecji. Po wizycie w Sztokholmie uczestnicy rajdu skierują się wzdłuż wybrzeży Szwecji do portu Klintholm na duńskiej wyspie Møn. W programie imprezy, na zakończenie, znajdzie się jednodniowa wycieczka lądem

FOT. WORLD CRUISING CLUB (2)

do Kopenhagi. Organizatorzy przewidują, że z Klintholm część uczestników powróci do portów macierzystych przez Kanał Kiloński. Pozostałym, dysponującym większą ilością wolnego czasu, proponuje się żeglowanie na własną rękę przez cieśniny duńskie na Morze Północne.

Jak podkreśla World Cruising Club, bałtycka wyprawa ma inny charakter niż tradycyjne rajdy atlantyckie. Głównym celem jest odwiedzanie portów i poznawanie kultury, tradycji oraz historii regionu bałtyckiego. Dlatego flota prowadzona będzie przez jacht organizatorów kierowany przez doświadczonego bałtyckiego żeglarza. W jego załodze znajdzie się historyk pełniący funkcję przewodnika kulturalnego. Pod tym względem ARC Baltic Rally przypominać będzie Malts Cruise, rajd u wybrzeży Szkocji, z którego doświadczeń skorzystano przy planowaniu bałtyckiej imprezy.

Andrew Bishop, dyrektor zarządzający World Cruising Club, przyznaje, że często otrzymywał pytania od uczestników innych rajdów w sprawie wyprawy na Bałtyk. Po doświadczeniach zebranych w Szkocji zdecydował się zwrócić uwagę na wschód. Zdaniem dziennikarzy miesięcznika „Yachting Monthly", przyczyniły się do tego także wcześniejsze działania konkurencji. Z wypowiedzi dyrektora World Cruising Club wynika, że rajd po Bałtyku jest przede wszystkim adresowany do żeglarzy z krajów zachodnich. Tym bardziej ubolewamy, że nie będą oni mogli poznać polskiego wybrzeża. Czy konkurencyjna impreza Johna Simpsona obierze inny kierunek? Zapisy do obu rajdów rozpoczną się jesienią, ale już dziś można zgłaszać zainteresowanie poprzez internetowe strony organizatorów: sailingrallies.com, worldcruising.com.

Marcin Pituła

FOT. BARTOSZ MODELSKI

Targi ARBOS promowano podczas regat Volvo Gdynia Sailing Days. Za sterem łodzi D-One Dorota Dajkowska.

Wkrótce targi w Ostródzie

Międzynarodowe Targi Przemysłu Jachtowego ARBOS Poland odbędą się pod koniec września w Ostródzie. Organizatorzy z firmy Demuth Alfa spodziewają się wystawców oferujących technologie, kompozyty, wyposażenie, łodzie rekreacyjne i sportowe oraz komercyjne i militarne. Na wystawę mają dotrzeć goście z krajów Europy Środkowej, Wschodniej oraz ze Skandynawii. Impreza odbędzie się w Arenie Ostróda – jednym z największych kompleksów targowych w Polsce gwarantującym swobodę w projektowaniu oraz realizacji ekspozycji.

– Kilka tygodni przed targami impreza wzbudza zainteresowanie branży w Polsce i za granicą – mówi Adam Miroński, manager projektu ARBOS Poland. – Szczególnie wśród firm zaopatrujących przemysł jachtowy w kompozyty, technologię oraz półprodukty (wyposażenie, okucia). Uznanie dla koncepcji naszych targów wyraził m.in. Brian Raine z firmy Tides Marine International, dostawcy napędów do łodzi. W jego opinii, targi ARBOS mogą w przyszłości być znaczącą imprezą w branży.

Wystawie towarzyszyć będą dodatkowe atrakcje, m.in. wieczór filmowy, warsztaty oraz szkolenia. – Biuro projektowe CreeYacht, wspierające studentów Politechniki Gdańskiej, zbuduje w trakcie wystawy kadłub małej łódki regatowej przy użyciu nowoczesnych materiałów konstrukcyjnych i nowoczesnego procesu technologicznego – mówi Dorota Dajkowska, manager sprzedaży targów ARBOS. Więcej informacji o wystawie na stronie internetowej www.arbospoland.com.

Źródło: ARBOS Poland

ARBOS Poland

Międzynarodowe Targi Przemysłu Jachtowego ARBOS Poland

26-29 września 2013

www.ARBOSpoland.com

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

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

Rodzinka.pl we Wrotach Mazur

Przystań Wrota Mazur po raz drugi była portem Żeglarskich Mistrzostw Polski Aktorów. W regatach rywalizowało 16 załóg. Tomasz Karolak zaprosił do załogi Małgorzatę Kożuchowską.

Załoga Małgorzaty Kożuchowskiej i Tomasza Karolaka wywalczyła puchar burmistrza Pisza. Fot. Jerzy Stalega

FOT. JERZY STALEGA

Laury dla gwiazd we Wrotach Mazur.

W miasteczku żeglarskim Wrota Mazur bawiło się około 100 osób – aktorzy i kibice. Rywalizacja była zacięta, ale wszystko odbyło się z poszanowaniem reguł. Był wiatr, słońce, nagrody i dużo dobrej zabawy. Imprezę zorganizował Związek Zawodowy Aktorów Polskich przy współpracy z PZŻ i ośrodkiem Wrota Mazur, który zapewnił infrastrukturę oraz flotę jachtów Delphia 21. Komandorem regat był Kazimierz Kaczor.

Aby wziąć udział w zawodach, trzeba było skompletować załogę, w której sternikiem musiał być zawodowy aktor. Z uwagi na poważne podejście do rywalizacji, wielu kapitanów starało się, by na ich pokładzie była przynajmniej jedna osoba z ponadprzeciętnym doświadczeniem żeglarskim.

W sobotę na jeziorze Roś panowała cisza. Mimo to załogi wypłynęły na trasę i przeprowadzono cztery biegi. Przypominały one plażowanie, ale wszyscy próbowali wykorzystać każdy podmuch wiatru. Wieczorem odbyła się tradycyjna impreza z kolacją, muzyką i tańcami. Uczestnicy, jak na aktorów przystało, do późnej nocy odgrywali scenki i skecze.

Następny dzień przyniósł upragnioną zmianę pogody. Zaczęło wiać. Ostrzegano nawet przed burzą. Rozegrano dwa wymagające wyścigi i załogi szczęśliwie wróciły do brzegu. W klasyfikacji generalnej mistrzem Polski został Maciej Gąsiorek. Drugie miejsce wywalczył Tomasz Karolak, a trzecie obrońca tytułu sprzed roku Adam Szyszkowski. Puchar burmistrza Pisza zdobyła załoga Tomasza Karolaka. Żeglarze rywalizowali też o Puchar Wrót Mazur. W tej konkurencji pierwsze dwa miejsca przypadły ponownie Gąsiorkowi i Karolakowi.

Dla najlepszej załogi kobiecej nagrodę ufundował nieżyjący już kapitan Stanisław Wilczyński. Szklany kielich wykonany przez Jakuba Wilczyńskiego, syna kapitana, przypadł załodze Agnieszki Grzybowskiej. Przyznano też ufundowaną przez Związek Zawodowy Aktorów Polskich nagrodę Fair Play. Zdobył ją Andrzej Kotkowski. Tradycyjnie uhonorowano też ekipę z ostatniego miejsca – hulajnogę i zapas piwa wywalczyli żeglarze z załogi Michała Pryszczewskiego. Pozostali już zapowiedzieli, że w przyszłym roku stoczą bój o ostatnie miejsce.

Regaty są okazją dla aktorów z całej Polski, by się spotkać w zacisznym miejscu na zakończenie sezonu teatralnego. Mistrzostwa są imprezą dobroczynną. Aktorzy wpłacają wpisowe w wysokości 100 zł, a pozostali uczestnicy po 200 zł. Zebrane pieniądze są przekazywane na Fundusz Pomocy Wzajemnej działający przy ZZAP, wspierający aktorów w trudnej sytuacji życiowej.

Kamila Ostrowska

reklama

WROTA MAZUR

Miasteczko Żeglarskie „WROTA MAZUR", Imionek 7, 12-200 Pisz www.wrotamazur.com

Wynajem i sprzedaż domów, restauracja, szkolenia/imprezy, port/czarter tel. 605 614 979

Regaty branży TSL

Na Niegocinie rozegrano Regaty o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki ShipCup 3.0. Bazą był port PTTK Wilkasy koło Giżycka.

Wspólna kolacja i koncert szantowy sprawiły, że wśród biznesowych konkurentów zapanowała przyjacielska atmosfera. Organizatorzy zapewnili wszystkim jednakowe jachty kabinowe typu Maxus 24. Pierwszego dnia regat, do południa, pogoda była idealna: słoneczna i wietrzna. Rozegrano trzy wyścigi. Po obiedzie aura się zmieniła i sędzia odwołał kolejne starty ze względu na niepewne warunki atmosferyczne. W zamian organizatorzy zaprosili uczestników na rejs wokół jeziora Niegocin repliką XIX-wiecznego statku „Loewentin".

Nazajutrz przed południem przeprowadzono kolejne cztery biegi. Podczas jednego z wyścigów boją była pobliska wyspa. Po południu wiatr był bardzo słaby, zawodnicy musieli wykorzystać każdy najmniejszy podmuch. Wieczorem uczestnicy znów spotkali się na lądzie – w gościnnej tawernie „DeZeTa". A w niedzielę odbyło się zakończenie regat połączone z rozdaniem pucharów i medali przez Marka Tarczyńskiego, przewodniczącego rady PISiL.

Medaliści: 1. Sealand Logistics (biała bandera), 2. DB Schenker (niebieska bandera), 3. BCT Gdynia. Patronat honorowy nad regatami objął prezes PISiL. Partnerem regat była drukarnia Omnidruk, natomiast firma GLG ufundowała trofea.

Mistrzostwa dziennikarzy

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

W każdej załodze muszą być co najmniej trzy osoby. Ważne jest, by sternik był dziennikarzem posiadającym patent co najmniej żeglarza jachtowego. Dla uczestników przygotowano upominki, imprezy towarzyszące i wieczory żeglarskie.

Zgłoszenia przyjmowane będą w czwartek 8 sierpnia od godz. 18.00 oraz w piątek od godz. 7.30 do 8.00. Uroczyste otwarcie regat zaplanowano na godz. 9.00, a odprawę sterników na godz. 9.30. W piątkowy wieczór dla uczestników zagra zespół Cztery Refy, gwiazda polskiej sceny szantowej. W sobotę wieczorem wystąpi Riverboat Ramblers. Zakończenie regat odbędzie się w niedzielę o godz. 16.30. Więcej informacji o mistrzostwach dziennikarzy na stronie internetowej www.regatydziennikarzy.pl.

Paszke wziął ślub

W lipcu kapitan Roman Paszke wziął ślub na pokładzie swego katamarana „Gemini 3". Ceremonia była uroczysta, ale skromna. Na siatce łączącej kadłuby rozwinięto czerwony dywan. Urzędowych formalności dopełnił prezydent Sopotu Jacek Karnowski. Wybranką kapitana jest Magdalena Pędzińska, która na co dzień mieszka i pracuje w Norwegii. Można powiedzieć, że Romek ma małżonkę z branży, gdyż pani Magda pracuje w firmie zajmującej się serwisowaniem sprzętu nawigacyjnego i obsługą statków. Jak będą żyć rozdzieleni Morzem Bałtyckim? – Nie ma z tym problemów, lot do Oslo trwa krócej, niż przejazd z przedmieścia do centrum – mówi Roman Paszke. W sierpniu małżonkowie wybiorą się w krótką podróż poślubną do Chorwacji.

FOT. ARCHIWUM ROMANA PASZKE

W tym roku w regatach Poloneza wystartują nie tylko samotnicy, ale także załogi dwuosobowe.

Regaty „Poloneza” 2013

Ponad 100 żeglarzy na 79 jachtach wystartuje w Baltic Single & Double Handed Polonez Cup Race. Udział zapowiedzieli między innymi Roman Paszke, Kuba Strzyczkowski, Tomasz Cichocki, Szymon Kuczyński, Krystian Szypka i Uwe Rottgering.

Regaty o Puchar „Poloneza” to historyczny i prestiżowy wyścig. W tym roku rozgrywany będzie od 12 do 17 sierpnia. Odprawa sterników odbędzie się w marinie Świnoujście w poniedziałek 12 sierpnia (godz. 18.00). Nazajutrz około godz. 10.00 samotnicy i załogi dwuosobowe zaczną wypływać na start. Warto wybrać się na zachodni falochron świnoujskiego portu, by spod wiatraka (Stawa Młyny) żegnać jachty uczestniczące w regatach. Start odbędzie się na redzie portu około południa. Internauci będą mogli śledzić jachty dzięki usłudze trackingu na stronie www.regaty-poloneza.pl (Regaty „Poloneza” to pierwszy polski wyścig pełnomorski, który możemy obserwować w sieci i w ten sposób kibicować naszym faworytom). Uroczyste zakończenie zaplanowano na sobotę 17 sierpnia (godz. 18.00). Odbędzie się ono w Szczecinie, w Marina Club przy ul. Przestrzennej 11.

Inicjatorami samotnego ścigania się po Bałtyku byli szczecińscy kapitanowie Jerzy Siudy i Kazimierz „Kuba” Jaworski. W 1973 roku zorganizowali regaty dwóch jachtów na trasie Świnoujście – Christiansø – Świnoujście (w tym roku mija 40 lat od tego rejsu). Nie wiemy, który z nich wówczas wygrał, bo postanowili zachować rezultat w tajemnicy. Przez następne lata organizatorem wyścigu był Jacht Klub Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. By upamiętnić rejs dookoła świata Krzysztofa Baranowskiego, wyścig nazwano regatami o Puchar „Poloneza”. W 2010 roku imprezę reaktywowano po 27 latach przerwy. Na starcie stanęło wówczas 15 jachtów.

W tym roku wystartuje 42 samotników. W tej grupie jest jedna kobieta: Aleksandra Kozera. Po raz pierwszy na trasę wyruszą załogi dwuosobowe. Będzie wśród nich pięć załóg mieszanych (w czterech skipperami będą panie). Wszystkie jednostki rywalizują na historycznej trasie Świnoujście – Christiansø – Świnoujście. Patronem prasowym regat jest magazyn „Wiatr”.

Edward Zając

Numer 12 na zawsze dla Edwarda Zająca

Na starcie regat „Poloneza” zabraknie Edwarda Zająca (69 lat), trzykrotnego uczestnika wyścigu, który w lipcu zginął podczas rejsu w Zatoce Gdańskiej. Żeglarz wypadł za burtę swego jachtu „Holy II” w odległości około 3 mil od Helu. Poszukiwania trwały ponad dobę. Uczestniczyły w nich łodzie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz śmigłowce. Dwa dni po wypadku dryfujące ciało odnalazł przypadkiem skipper regatowego jachtu morskiego. Edward Zając był doświadczonym żeglarzem, uczestnikiem atlantyckich regat Jester 2012, miłośnikiem żeglugi samotnej (w trakcie wypadku nie płynął sam). Organizator regat „Poloneza” postanowił, że numer startowy Edka (12) zawsze będzie należał tylko do niego.

FOT. MAREK WILCZEK / WWW.SAILPORTAL.PL (2)

Wycinaj.

Szlifuj niedostępne zakamarki.

Czyść.

Przecinaj.

Jedno urządzenie, wiele zastosowań

Fein MultiMaster to uniwersalne narzędzie do prac związanych z zabudową wnętrz i renowacją. Dzięki wielu akcesoriom możemy jednym urządzeniem przecinać, szlifować, zdzierać, piłować, skrobać, oddzielać, wygładzać i polerować. W standardowym wyposażeniu znajdziemy system mocowania QuickIN z ośmioma ramionami pozwalający na efektywne przenoszenie energii i błyskawiczną wymianę akcesoriów bez użycia narzędzi. Tajemnica popularności tego urządzenia tkwi właśnie w akcesoriach, które zostały zaprojektowane tak, aby maksymalnie wykorzystać potencjał, jaki drzemie w ruchu oscylacyjnym. Osprzęt pozwala rozwiązywać najczęstsze problemy w każdej dziedzinie prac remontowych i wykończeniowych, daje też możliwość realizowania własnych pomysłów. Wyposażenie marine zawiera komplet akcesoriów do generalnych remontów i doraźnych napraw jachtów, łodzi i kajaków. Więcej informacji o Fein MultiMaster na www.fein.pl.

Poleruj.

Wyskrobuj.

Wygładzaj.

Piłuj.

Zbliża się koniec sezonu, a rozpoczyna czas remontów i konserwacji łodzi oraz jachtów. Poznaj serię narzędzi stworzonych specjalnie do napraw, pielęgnacji i odnawiania mniejszych jednostek pływających.
Kupując jeden z produktów: FEIN MultiMaster Marine, FEIN SuperCut Marine lub polerkę FEIN WPO Marine otrzymasz wysokiej klasy softshell firmy 4F. Zapraszamy. Więcej informacji na www.fein.pl/promocja

FEIN. Unverwüstliche Elektrowerkzeuge.

Wejście do mariny Laguna na przedmieściach Malmö. Uważajcie na liczne tyczki w sąsiedztwie toru podejściowego.

Moje bałtyckie obrazy

Osiem obrazów spisanych podczas lipcowego rejsu. Zawierają inspiracje, informacje praktyczne oraz porady przydatne dla tych, których ciągnie na Bałtyk.

Notatki powstały w lipcu podczas turystycznej włóczęgi po wodach zachodniego Bałtyku. Podobnie jak przed rokiem, wyruszyliśmy ze Szczecina. Odwiedziliśmy trzy kraje, kilka wysp, popularne mariny Szwecji i Danii, porty w dużych miastach (Malmö i Stralsund) oraz przystanie w zacisznych zatokach niemieckiej Rugii. Rejs zorganizowano w ramach redakcyjnej kampanii „Żeglujmy po Bałtyku".

Obraz pierwszy: pakowanie

Ile rzeczy można zabrać na dwutygodniowy rejs? Mnóstwo. W szczecińskiej marinie Pogoń bosman pożycza nam taczkę, dzięki której sprawnie zawozimy wszystko na keję. „Kadłub jeszcze wystaje powyżej pomostu, więc nie jest tak źle" – żartuje przed ostatnim kursem Marcin Imianowski z agencji Skaut, od której wyczarterowaliśmy jacht Sun Odyssey 39i „Copa Verde". „Pakujecie się jak na emigrację" – wtóruje mu Michał Imianowski dyżurujący tuż przy portowym basenie w Centrum Nawigacji Wodnej, gdzie można przetestować jachtowe urządzenia elektroniczne wszystkich renomowanych marek. Mniej więcej po dwóch godzinach jesteśmy gotowi do drogi.

Łódź ma rolowaną genuę i grot chowany w maszcie, dwa koła sterowe, ster strumieniowy, dziewięć koi w trzech kabinach i mesie, toaletę z prysznicem, ciepłą wodę, telewizor z wbudowanym odtwarzaczem DVD, ogrzewanie z wentylacją mechaniczną. Czy czegoś można chcieć więcej? Tylko dobrze spakowanych bagaży. Patrząc na objętość i zawartość naszych żeglarskich ekwipunków, sami do siebie się uśmiechamy, bo właściwie nie wiadomo, czy spakowaliśmy się na Bałtyk, czy na narty. Ciepłe czapki, rękawiczki, gruby polar, cieplejsza bielizna, lekki sztormiak, sztormiak numer dwa na trudniejsze warunki, ciepła bielizna. To wszystko obok klapek, kremów z filtrem i strojów kąpielowych. Lipcowy Bałtyk może nam zafundować słońce, wysoką temperaturę i łagodne wiatry, ale może też zaskoczyć niemal jesienną aurą. I tak właśnie jest tym razem. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej zapowiada na pierwszy dzień wakacji wiatr do 7 stopni w skali Beauforta, a w porywach nawet 8 stopni. Temperatura: 14 stopni Celsjusza. I jak tu nie zabrać tych wszystkich ciepłych ciuchów? Na szczęście po przejściu frontu przychodzi lipcowy wyż i Bałtyk znów pokazuje nam letnie oblicze.

ŻEGLUJMY PO BAŁTYKU
KAMPANIA MAGAZYNU WIATR

Ale bagaże to nie tylko odzież na każdą aurę. Bałtyckie załogi mają w żeglarskich workach dodatkowe rzeczy, które mogą uprzyjemnić i ułatwić rejs. Co ekipa, to nowe pomysły i upodobania. My zawsze zabieramy duży zestaw jednorazowych naczyń i sztućców, bo nie lubimy zmywać. Przedłużacz z listwą antyprzepięciową na pięć gniazd, by każdy mógł ładować w porcie komórkę, laptop i baterie do aparatu. Dodatkowy przedłużacz elektryczny, by zawsze sięgnąć przy kei do gniazda z prądem. Lornetkę dobrej marki, płyty z ulubioną

FOT. KRZYSZTOF I JAKUB OLEJNIK (23)

muzyką oraz bajki na DVD, by najmłodsi członkowie załogi dali pozostałym odetchnąć choćby pod wieczór. Obowiązkowo szykujemy też trzy kartony słodyczy, bo bez nich rejs byłby trudny do zniesienia. A także elektryczny czajnik bezprzewodowy, chleb tostowy, toster oraz przecier pomidorowy na ulubione spaghetti. Po każdym rejsie lista przydatnych rzeczy się wydłuża i co rok nasze bagaże pęcznieją. Może nadszedł czas, by zacząć wykreślać niektóre pozycje?

Obraz drugi: planowanie rejsów

Jak zaplanować bezpieczny i przyjemny bałtycki rejs? Ilu sterników i załogantów – tyle pomysłów. My żeglujemy niespiesznie, nigdzie nie gonimy, zawsze czarterujemy jachty przynajmniej na dwa tygodnie. Poza tym nie mamy ściśle określonego celu podróży – żeglujemy tam, dokąd prowadzi wiatr, więc zwykle pływamy pełnymi kursami. Czasem tylko zdarza się wykonać dłuższy hals ostrym bajdewindem, by zdobyć wysokość, zmieścić się przed cyplem lub osiągnąć jakiś punkt na brzegu. Kiedy opuściliśmy przystań Glowe na Rugii, zakładaliśmy żeglugę na duńską wyspę Møn. Ale ponieważ przywiało z zachodu, skierowaliśmy dziób ku północy – ku szwedzkiemu brzegowi.

Oczywiście cały czas pamiętamy, że morze to żywioł i nie wszystko uda się zaplanować. Wiemy, że nawet Zalew Szczeciński może się dać mocno we znaki. Nie zapominamy, że przy wietrze o sile 25 węzłów z zachodu Zatoka Gryfijska (Greifswalder Bodden), oblewająca Rugię od południa, może być równie drapieżna jak otwarty Bałtyk. Dlatego codziennie sprawdzamy prognozę pogody w kapitanacie portu oraz w kilku serwisach internetowych (w marinach Wi-Fi przeważnie jest w cenie portowania, niekiedy za dodatkową opłatą – od 5 do 9 euro). I zawsze mamy dzień lub dwa zapasu, by móc bez obaw o czas przeczekać w porcie trudniejsze warunki. Zawsze też mamy zapas paliwa, by móc w każdej chwili skierować się do najbliższego portu lub dopłynąć do mariny przed zmrokiem, gdy zabraknie wiatru albo przywieje z przeciwnego kierunku.

Na pokładzie nie ustalamy tradycyjnych wacht. Kto ma siły i ochotę, ten staje za sterem. Pozostali w tym czasie dobierają lub refują żagle, nanoszą pozycje na mapę, wypełniają dziennik jachtowy, porządkują kambuz, robią kawę, podają słodycze, przygotowują ciepłe zupki, czytają gazety, obserwują horyzont przez lornetkę, fotografują, gadają, politykują, czasem się kłócą lub po prostu śpią. I tak od rana do wieczora. Nocą nie lubimy pływać. Nocną żeglugę, jeśli się zdarzy, traktujemy jako konieczność. Dlatego często wstajemy wcześnie, by do następnego portu zdążyć przed zmrokiem. Można powiedzieć, że pływamy po Bałtyku metodą mazurską – od portu do portu, co wieczór cumując w nowej marinie. To naprawdę jest możliwe.

Obraz trzeci: awarie

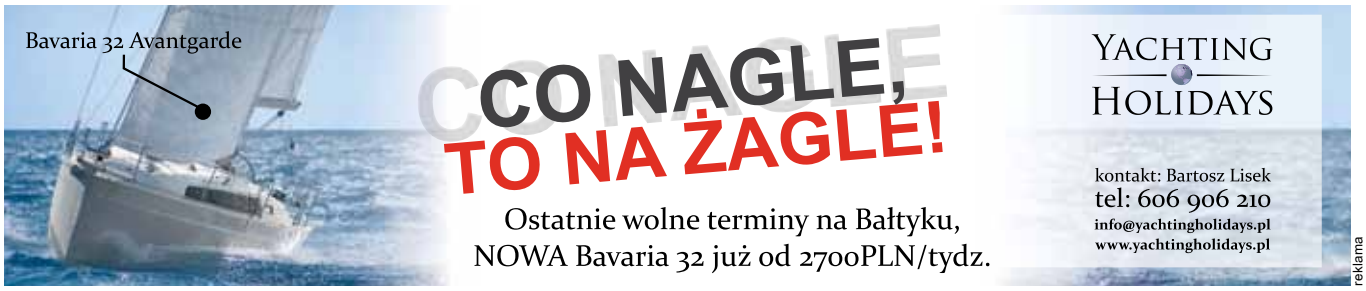
Zdarzają się na wszystkich jachtach. Dużych i małych, popularnych i luksusowych, prywatnych i czarterowych. Chyba każdy z nas zmagał się z awarią podczas rejsu. Szczęście mają te załogi, które na swej drodze spotykają zaradnych szefów firm czarterowych i fachowców gotowych pomóc w każdej sytuacji. Na naszym jachcie pierwszego dnia zepsuł się mechanizm zwijający grot do masztu. Kabestan zamontowany poniżej bomu wypadł na pokład i drobne części mechanizmu rozsypały się we wszystkie strony. Takiego zdarzenia raczej nie sposób przewidzieć. Niektóre elementy zostały w maszcie i spadły do jego podstawy. Grzegorz Imianowski z firmy Skaut szybko ocenił szkodę i oznajmił: „tu pomoże tylko Mirek". Jeden telefon i jesteśmy umówieni przy kei dawnej stoczni im. Leonida Teligi.

Zmierzamy Odrą na północ. Dwa kilometry przed mariną Gocław stajemy na lewym brzegu, w pobliżu małego basenu portowego, tuż za miejscem, gdzie budowane są mosty wysyłane stąd statkami do Szwecji. Do 1991 roku stocznia im. Teligi budowała tu cartery i cetusy, przeprowadzano też liczne remonty. Dziś wielu stoczniowych budynków już nie ma, ale szkutnicze życie do końca nie wymarło. O siódmej rano do pracy przyjeżdża Mirosław Marciniak, specjalista od takielunków, który w stoczni przepracował 16 lat. Dziś prowadzi własną firmę (www.takielunek.pl). Nie tylko ratuje z opresji w razie awarii, ale przede wszystkim tworzy takielunki nowych jachtów, nawet pokaźnych jednostek o długości ponad 20 metrów. Pracował między innymi przy olinowaniu słynnego żaglowca „Concordia" (jacht zatonął w 2010 roku u brzegów Brazylii). Jest też autorem takielunku znanego katamarana „Sta Maria", o którym obszernie pisaliśmy na łamach „Wiatru" w maju ubiegłego roku. Otrzymuje zlecenia nie tylko od krajowych armatorów, ale też od zagranicznych żeglarzy. – Mój zawód niestety jest na wymarciu. Takielatorów w całym kraju jest zaledwie kilku i nikt nie szkoli młodych fachowców. Kiedy nas zabraknie, żeglarze będą zmuszeni do korzystania z usług niemieckich firm, bo nasi zachodni sąsiedzi wciąż przygotowują do tej pracy nowe kadry – mówi Mirosław Marciniak.

Mimo takich rekomendacji, cumując w pobliżu warsztatu, nie bardzo wierzyliśmy, że uda się w krótkim czasie usunąć naszą awarię. Ale Mirek Marciniak zabrał się do roboty, której zapewne nie podjąłby się żaden fachowiec z Niemiec czy Francji, bo serwisanci z Zachodu najchętniej wymieniają całe elementy (na niektóre ▷

Przystań przy dawnej stoczni im. Leonida Teligi.

„Copa Verde" w serwisie przy kei na Odrze.



reklama

reklama

trzeba czekać kilka dni lub nawet dłużej). Wymontował z masztu pokaźne okucie przymocowane od zewnątrz i od wewnątrz profilu (to zadanie graniczyło z iluzją). Wraz z pomocnikiem wyłowił z wnętrza masztu brakujące elementy. Później na kilkadziesiąt minut zniknął w swym warsztacie zorganizowanym w dawnej stoczniowej stołówce. Poskładał zniszczone łożysko, wstawiając w odpowiednie miejsca nowe kulki i dorabiając brakujące trzpienie. Na koniec złożył wszystko do pierwotnego stanu. Po dwóch godzinach mogliśmy znów rozwinąć żagiel, sprawdzić działanie mechanizmu i wyruszyć w drogę. Tego samego dnia Mirosław Marciniak pracował także przy czterech innych jednostkach, a w trakcie usuwania awarii na naszym pokładzie odbierał telefony od kolejnych klientów. Szczecińscy żeglarze mają wielkie szczęście, że taki fachowiec zakotwiczył nad Odrą.

Obraz czwarty: lornetka na pokładzie

W rejs zawsze zabieramy dobrą markową lornetkę. Czasem służy po prostu do zabawy – sprawdzamy bandery mijanych jachtów lub zaglądamy na mostki kapitańskie promów. Ale częściej lornetka ułatwia bezpieczną żeglugę.

Podchodząc do portu Glowe na Rugii, z daleka wypatrzyliśmy maszty zacumowanych jachtów i boję kardynalną wskazującą wypłycenia w pobliżu główek portowych. Płynąc Bałtykiem ku Szwecji, wypatrywaliśmy na horyzoncie promów. Podchodząc pod kanał Falsterbo, z łatwością odnaleźliśmy pierwsze znaki naprowadzające. W Malmö, zmierzając do mariny Laguna, z oddali spostrzegliśmy wiele tyczek rozsianych przed basenem portowym. Podchodzenie do tej przystani to niemal slalom gigant między czerwonymi, zielonymi i żółtymi tyczkami. Płynąc do centrum Malmö, dzięki lornetce wypatrzyliśmy maszty jachtów cumujących w Dockan Marina, a później znaleźliśmy ukryte wąskie wejście do basenu otoczonego apartamentowcami. Gdyby równie uważnie mógł obserwować horyzont sternik duńskiego jachtu, zapewne nie osiadłby na mieliźnie między lądem a głównym światłem podejściowym (po kilkunastu minutach walki zrezygnowany zrzucił żagle i wezwał pomoc).

Parking między czterema dalbami w szwedzkiej marinie Laguna.

Dockan Marina w centrum Malmö i „zakręcony" wieżowiec.

Spotkanie ze szwedzkim żaglowcem „Falken".

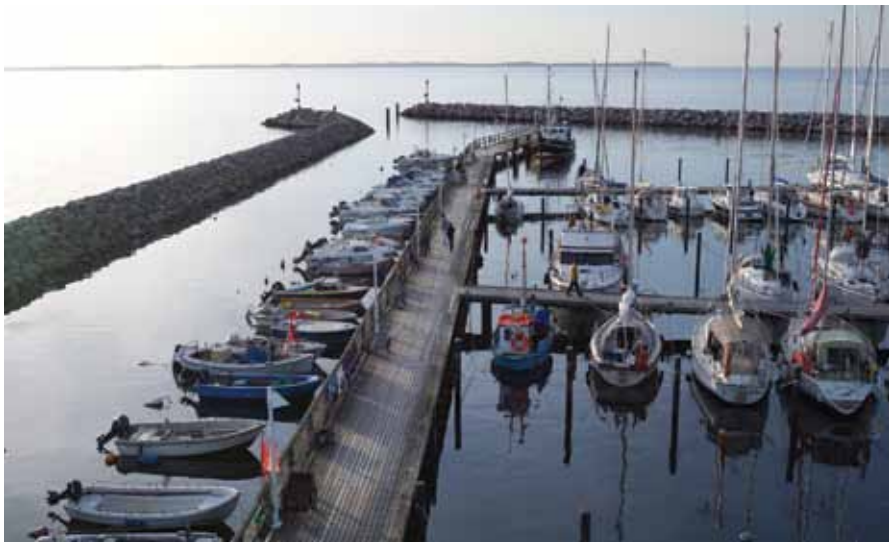
Miasto Malmö niczym Kopenhaga poprzecinane jest torami wodnymi.

Dzięki lornetce z odległości kilku mil wypatrzyliśmy tor dla mniejszych jednostek prowadzący pod mostem łączącym Danię i Szwecję (jest w dziewiątym prześwicie na wschód od głównych przęseł). W pobliżu Køge (na południe od Kopenhagi), gdzie Duńczycy pokonali Szwedów w morskiej bitwie w 1677 roku, wypatrzyliśmy wejście do mariny schowane na północ od miasta (trwa rozbudowa główek portowych i kamiennej ostrogi). Zmierzając do Klintholm na wyspie Møn, już spod wapiennych klifów mogliśmy spostrzec tyczki sieciowe odgradzające wejście od wschodniej strony. Dlatego nie wyobrażamy sobie bezpiecznej morskiej żeglugi bez dobrej lornetki.

Obraz piąty: cumowanie do dalb

W macierzystej marinie Pogoń cumujemy dziobem do boi i rufą do kei. Później, na zachodnim Bałtyku, do akcji wkraczają dalby, czyli pale wbite w dna portowych basenów. Spotykamy je prawie we wszystkich portach. Są wysokie lub niskie, drewniane albo stalowe (zwykle osłonięte plastikowymi rurami). W niektórych marinach rozpięte są liny między dalbami a keją – załogant z bosakiem może podjąć linę i w razie potrzeby przytrzymać lub przyciągnąć łódź. Za każdym razem musimy znaleźć stanowisko między dalbami i bezpiecznie się wcisnąć w upatrzone miejsce. Tylko od czasu do czasu możemy dla odmiany stanąć burtą do kei (na przykład w Sassnitz na Rugii i w marinie Falsterbokanalens Boat Club w Szwecji).

Cumowanie między dalbami zwykle jest dość wygodne, ale nie zawsze. Gdy wieje silny boczny wiatr, załoga powinna zachować szczególną ostrożność, a sternik musi założyć poprawkę na dryf (na naszym jachcie doskonale sprawdza się dziobowy ster strumieniowy). Czasem w mniejszych portach jest dość ciasno między pirsami (na przykład w Lohme na Rugii), więc nie ma zbyt wiele miejsca na manewry. W skandynawskich przystaniach miejsca postojowe przystosowane są do smukłych wąskich jachtów. Nasz Sun Odyssey 39i w niektórych portach z trudem znajduje dla siebie miejsce. Często odbijacze wyrzucamy za burtę dopiero po przejściu między dalbami najszerszej części ▷



Główki portu Glowe na Rugii. Na horyzoncie przylądek Arkona.

„Copa Verde" pływa z prędkością ponad 7 węzłów.

Obszerny kokpit pomieści całą załogę.

Nowoczesny budynek z punktem widokowym w niemieckim porcie Glowe.

reklama

reklama

BYŁEŚ NA REJSIE I CHCIAŁBYŚ PRZEŻYĆ TO JESZCZE RAZ
NA EKRANIE SWOJEGO SMARTFONA LUB TABLETU?
A MOŻE CHCIAŁBYŚ POKAZAĆ ZNAJOMYM NA FACEBOOKU
W JAKICH MIEJSCACH ŻEGLOWAŁEŚ?
WEJDŹ NA WWW.YACHT-FINDER.PL!

ACTIVE GPS
INNOWACYJNA GOSPODARKA

kadłuba (załoga musi reagować dość szybko). W klubowej marinie przy kanale Falsterbo nie trafiliśmy na wystarczająco szerokie miejsce w żadnym basenie portowym, więc stanęliśmy na zewnątrz przystani. W marinie Laguna na przedmieściach Malmö, gdzie działa silna grupa polonijnych żeglarzy (w tawernie dostępny jest magazyn „Wiatr"), zwiedziliśmy trzy baseny w poszukiwaniu wystarczająco szerokiego przejścia między dalbami. Znaleźliśmy je dopiero przy zachodniej kei zbudowanej po wewnętrznej stronie szerokiej kamiennej ostrogi. Czasem nam się wydawało, że odpowiednie miejsce jest tuż-tuż, ale mała czerwona tabliczka dostrzeżona w ostatniej chwili informowała, że stanowisko jest zajęte. W marinie Laguna ustawiono nawet cztery dalby dla jednego jachtu – do dwóch tylnych cumujemy z rufy, do dwóch kolejnych mocujemy liny ze śródokręcia.

Most nad cieśniną Sund łączy duńską Kopenhagę i szwedzkie Malmö.

Port Klintholm. Urocze żeglarskie miasteczko na duńskiej wyspie Møn.

Obraz szósty: opłaty portowe

Powiedzmy szczerze – można zwariować! I nie z powodu wysokości opłat (od 14 do 30 euro za dobę), ale ze względu na sposoby ich pobierania. Prawie w każdym porcie uczymy się od nowa i kolekcjonujemy te wszystkie żetony, monety, karty magnetyczne, kody do toalet i hasła do Wi-Fi. No, ale cóż, co port, to obyczaj i nie ma na to rady.

W szczecińskiej marinie Gocław płacimy 55 zł (toalety i prysznice w cenie). W Świnoujściu postój kosztuje 36 zł, ale musimy wykupić kartę za 10 zł (nie można jej zwrócić i odebrać kaucji; karta jest ważna dwa lata). Aby korzystać z karty, trzeba ją naładować za 20 zł. Za tę kwotę otrzymujemy dostęp do prądu na kei (8 kW) oraz wody (1000 litrów). Kiedy opuszczamy port, przykładamy kartę do słupka i blokujemy nasze impulsy. Po powrocie można ponownie użyć tej samej karty i wykorzystać to, co pozostało na koncie. Prysznic na żetony (7 zł).

W Lohme na Rugii postój kosztuje 14 euro. W pobliskim Glowe płacimy 13 euro za miejsce przy kei i 5 euro za Wi-Fi na 24 godziny. Jedną z droższych przystani na zachodnim Bałtyku jest szwedzka marina należąca do Falsterbokanalens Boat Club. Trzeba zapłacić 30 euro (wszystko w cenie, ale internet działa tylko w pobliżu kapitanatu i restauracji). Jeśli nie goni was czas, korzystniejszy będzie postój w Gislövs Läge – 19 euro (toalety, prysznice i prąd w cenie portowania).

W marinie Laguna w Malmö trzeba sięgnąć po ołówek. Pod nieobecność bosmana na specjalnej kopercie wpisujemy nazwę jachtu, długość kadłuba i port macierzysty. Do środka wkładamy równowartość 180 koron szwedzkich (około 21 euro) i po zaklejeniu wrzucamy kopertę do skrzynki. Drugą kopertę (w innym kolorze) po wypełnieniu wsuwamy w folię i za pomocą gumki zawieszamy na koszu dziobowym (toalety, prysznice i Wi-Fi w cenie). Podobne są koszty w centrum Malmö (zamiast kopert jest automat na karty kredytowe). W centrum Kopenhagi trzeba zapłacić 30 euro i dodat-

Niemiecki Stralsund. W centrum okazałe budowle z czerwonej cegły, nad wodą marina i nowoczesne oceanarium, a po drugiej stronie Rugia.

kowo wykupić prąd. W porcie Køge parkomat pobiera z karty równowartość 195 koron duńskich (toalety i prysznice w cenie, 50 koron kaucji za kartę odbieramy nazajutrz u bosmana). W Klintholm wita nas podobny automat jak w Køge – płacimy kartą 21 euro (toalety, prysznice i Wi-Fi w cenie).

W niemieckim Stralsundzie płacimy 20 euro. Trzeba też wykupić kartę (10 euro kaucji plus 10 euro na prąd i wodę). Jeśli nie wykorzystacie limitu, nazajutrz bosman odda wam gotówkę za niewykorzystane impulsy oraz kaucję za kartę. W marinie Gustow za miejsce płacimy 16 euro. Do tego trzeba wykupić kartę (kaucja: 5 euro) z impulsami na kąpiele i prąd przy kei (internet działa tylko przy portowej kawiarence). W marinie Kröslin płacimy 16 euro (25 euro wynosi kaucja za czip otwierający toalety). Prysznice i Wi-Fi w cenie. W uroczej marinie Lagunenstadt Ueckermünde (południowy brzeg niemieckiej części Zalewu Szczecińskiego) miejsce kosztuje 12 euro. Otrzymujemy kartę otwierającą toalety (kaucja: 20 euro). Prysznice działają po wrzuceniu monety o nominale dwóch euro.

Obraz siódmy: przystań Klintholm

Uroczy port i strategiczne miejsce postojowe dla żeglarzy z Polski i Niemiec zmierzających na północ, w kierunku cieśniny Sund. Klintholm leży na wyspie Møn ▷

Płycizny zachodniej Rugii to wymarzone tereny dla motorowodniaków.

Tor wodny do Stralsundu.

Dom na kutrze. Aż się chce porzucić miasto...

FOT. SHUTTERSTOCK.COM

reklama

słynącej z wapiennych klifów Møns Klint o wysokości 128 metrów. To największa atrakcja przyrodnicza w Danii i jednocześnie najwyższy klifowy brzeg na Bałtyku. Przystań zwykle jest przepełniona i trudno upolować wolne miejsce. Często stoimy burtą do innego jachtu. Ale mimo to lubimy zawijać do tego portu. Na brzegu są urocze apartamenty zbudowane tuż przy kei, spory sklep spożywczy oferujący codziennie świeże pieczywo, pizzeria, restauracja, budka z lodami, stacja paliw, mały plac zabaw, dwie plaże (piaszczysta po zachodniej stronie, a kamienista po wschodniej) oraz przystanek autobusowy, z którego można wyruszyć w głąb wyspy. W tym sezonie uruchomiono w Klintholm nowe sanitariaty (zniknęły toalety urządzone w przyczepach). Z portu można wyruszyć na długą pieszą wycieczkę na wschód, w kierunku klifów. Spacer po większych i mniejszych kamieniach jest dość forsowny (przydadzą się buty z solidną podeszwą). Ogromne ściany niebezpiecznie zawieszone nad brzegiem powstały ponad 70 mln lat temu ze szczątków organizmów zgromadzonych na dnie morza. Dla miłośników geologii to prawdziwy raj, w skałach nawet dzieci z łatwością odnajdują ślady koralowców i innych mieszkańców ciepłych wód ery mezozoicznej. Po drewnianych schodach wijących się wśród zboczy można się wdrapać na szczyt klifu, by odwiedzić kilka miejsc widokowych i pospacerować po tajemniczym lesie.

Urocze zakamarki starego Stralsundu.

Mosty w Stralsundzie. Drugi właśnie się otwiera.

Obraz ósmy: Rugia

Skarb Bałtyku. Nie ma drugiej takiej wyspy od Gotlandii po Danię. Zaryzykuję nawet stwierdzenie, że Rugia, największa niemiecka wyspa, jest ciekawszym miejscem dla żeglarzy niż Bornholm. Piękne krajobrazy, mocno rozwinięta linia brzegowa, liczne morskie zatoki i śródlądowe jeziora wcinające się głęboko w ląd – na mapie wyspa przypomina ser szwajcarski z wielkimi dziurami, które połączono świetnie oznakowanymi torami wodnymi. Można się tam szwendać od portu do portu przez wiele dni. Większym jachtem lub nawet mieczówką z Mazur, odwiedzając pokaźne mariny lub maleńkie przystanie ukryte w zatokach i rozlewiskach, gdzie gospodarze życzliwie witają żeglarzy z Polski (w portach dominują jachty pod niemiecką banderą, ale spotkaliśmy też jednostki ze Szwecji, Norwegii, a nawet z Francji).

Od wschodu mamy piękne klifowe brzegi ciągnące się od Sassnitz po Lohme. Na północy króluje przylądek Arkona. Po zachodniej stronie doskonale oznaczony tor wodny meandruje między płyciznami i piaszczystymi łachami. Żegluga tą trasą w słoneczny i wietrzny dzień na długo pozostaje w pamięci. Południowe

Marina Kröslin ma duży basen portowy i bogatą strefę usług na lądzie. Można tu zacumować jachtem albo domem.

brzegi Rugii przywołują na myśl Mazury. Można zboczyć z toru na kotwicowisko, zaszyć się w trzcinach lub zacumować w uroczym porcie sąsiadującym z plażą. Warto też odwiedzić piękniejący z roku na rok Stralsund z wieloma zabytkami z czerwonej cegły, kościołami, obszerną miejską przystanią, muzealnym żaglowcem „Gorch Fock I" i nowoczesnym oceanarium.

Jeśli będziecie gnać na zachód północnym szlakiem, z pewnością zatrzymacie się w Sassnitz, kurorcie pełnym uroczych pensjonatów. To strategiczna przystań dla żeglarzy zmierzających na zachód oraz w kierunku Malmö i Kopenhagi. Długa betonowa ostroga (bodaj najdłuższy falochron w Europie), do której cumujemy burtą, zapewnia doskonałe schronienie. W głębi basenu stoją łodzie rybackie i kutry, na których urządzono portowe knajpki. W centrum miasta, na wzniesieniu, działa dobrze zaopatrzony market Netto. A w pawilonach tuż nad plażą są sklepy z pamiątkami i restauracja w kształcie statku wycieczkowego. Warto też wpaść do biura informacji turystycznej, gdzie znajdziecie sporo materiałów o najbliższej okolicy. W pobliżu portu działa targ rybny, jest plac zabaw dla dzieci, a ścieżka spacerowa prowadzi na kamieniste wybrzeże i do białych klifów.

Spróbujcie też odwiedzić Lohme na północnym brzegu wyspy. Niewielki basen portowy osłania kamienista ostroga. Miasteczko zawieszone wysoko na stromym klifie nazywane jest ukrytą perłą Rugii – prowadzą do niego strome drewniane schody. Znad przystani rozciąga się piękny widok na morze i przylądek Arkona. Niemiecki poeta Theodor Fontane porównał to miejsce do Sorrento w południowych Włoszech.

Zauroczyła nas także marina w mieście Glowe (ostatnia przystań przed przylądkiem Arkoną). Oprócz przytulnego basenu i nowoczesnego budynku portowego znaleźliśmy tam piękną plażę, promenadę, punkt widokowy nad portem oraz miejsce do grillowania. To tutaj stacjonuje jednostka niemieckiego ratownictwa morskiego strzegąca wybrzeża od Sassnitz po Arkonę.

Jeśli wybierzecie żeglugę wodami wewnętrznymi, przez Zatokę Gryfijską w kierunku Stralsundu, koniecznie zaplanujcie postój w porcie Gustow schowanym w głębokiej zatoce kilka mil na południowy wschód od uchylnego mostu w Stralsundzie. Oprócz małej plaży, niezwykłej ciszy, bardzo wygodnych stanowisk cumowniczych i portowej knajpki są tam doskonałe sanitariaty, najlepsze, jakie spotkaliśmy ostatnimi czasy na całym zachodnim Bałtyku. Gustow to jedno z tych miejsc, gdzie warto odpocząć dłużej niż do śniadania.

Krzysztof Olejnik

Most w Zecherin, ostatnia przeszkoda na drodze w kierunku Zalewu Szczecińskiego.

Imponujący most w Wolgaście. Płyniemy wzdłuż brzegów wyspy Uznam.

W naszej załodze wszyscy rwą się do koła sterowego. Na szczęście „Copa Verde" ma dwa...

Mleczno-błotna żegluga, czyli poszukiwanie słońca i ciepła na węgierskich Mazurach.

Cumowanie w balatońskich marinach kosztuje około 9 tys. forintów (117 zł).

Balaton kusi ceną czarteru

Co nas skłoniło, by tu przyjechać? Po wielu doświadczeniach na akwenach śródlądowych, na morzach greckich, na Karaibach, Adriatyku i Bałtyku postanowiliśmy pożeglować komfortowym jachtem po dość nietypowym, mało znanym i niewielkim akwenie. Balaton rozlał się w rynnie o długości 77 km. W najszerszym miejscu ma 14 km, a jego powierzchnia wynosi 592 km kw., co oznacza, że jest pięć razy większy od naszych Śniardw. Zatem miało być leniwie, wygodnie i ciepło. Na dodatek cena owego luksusowego, niemal nowego jachtu, po prostu kusiła. Za tygodniowy czarter zapłaciliśmy 3650 zł. To znacznie taniej niż za czarter takiej jednostki w Grecji czy Chorwacji i niewiele więcej niż za wynajęcie łódki podobnej wielkości na Mazurach.

Nasza łódź i żegluga po Balatonie

W maju Balaton przywitał nas umiarkowanie ciepło i umiarkowanie słonecznie. Tylko wiatr i deszcz były nieumiarkowane. Porównania z typową mazurską pogodą nasuwały się same. I właściwie tylko kolor wody przypominał nam, że to jednak nieco inny akwen.

Nasz Oceanis 33i o dźwięcznej nazwie „Jokers" należy do floty kilkunastu balastowych jachtów do wynajęcia w marinie Kenese położonej na południowo-wschodnim krańcu jeziora. Łódź prezentuje się naprawdę okazale: fok na rolerze, grot zwijany w maszcie, żagle o łącznej powierzchni 51 m kw. Do tego przestronne wnętrze, kabina prysznicowa z ciepłą wodą, plazmowy telewizor, internet, satelitarny system śledzenia trasy, obszerna lodówka, kuchenka gazowa – jednym słowem, luksus. Jacht jest balastowy, ale ma niewielkie zanurzenie – 1,40 m. Mamy elektryczną windę kotwiczną, silnik Yanmar o mocy 20 KM i jeszcze ster strumieniowy. Oh! Trochę zaskoczyła mnie toaleta: standard grecki, czyli wszystko pompujemy za burtę. W tym kontekście jeszcze bardziej zdziwiła mnie informacja, że silnik wolno używać jedynie podczas manewrów portowych w obrębie 300 metrów od portu, w wypadku zagrożenia lub flauty. To jak to w końcu jest z tą dbałością o środowisko Balatonu? Poza tym kilkakrotnie widzieliśmy jachty poruszające się jakoś tak podejrzanie szybko na jednym żaglu, podczas gdy inne jednostki ledwo płynęły pod dwoma...

Nasza marina imponuje rozmiarami i infrastrukturą. Kilkanaście kei, a przy nich równiutko poustawiane sporej wielkości jachty. Jest porządny dźwig, nabrzeże slipowe, budynek z pełnym węzłem sanitarnym, pomieszczenie klubowe i bezpłatny parking. Oczywiście wszystko ogrodzone i bezpieczne. Wejście wyłącznie dla posiadaczy kart magnetycznych. Zresztą chyba wszystkie kluby jachtowe nad Balatonem są niedostępne dla zwykłego ciekawskiego turysty. Co innego, gdy pojawiasz się od strony wody. Tyle że cumowanie w marinach trochę kosztuje. Za najtańszy postój zapłaciliśmy 7 tys. forintów, czyli około 90 zł. Średnia cena za jacht do 10 m długości wynosi 9 tys. forintów, czyli około 117 zł.

Z naszych obserwacji wynika, że wędrowanie od portu do portu jest tu dość mało popularnym sposobem spędzania żeglarskich wakacji. Miejscowi preferują cumowanie w portach macierzystych. Wypływają na kilka godzin, a potem grzecznie wracają na swoje miejsca przy kei. Stawanie na noc na kotwicy jest dopuszczalne, ale zmieniająca się bezustannie pogoda, krzyżujące się co chwilę fronty oraz wiatry zmieniające siłę i kierunek nie zachęcają do takich przygód. Wolno też pływać nocą, tylko po co? Poza tym na wodzie grasują patrole policyjne i sprawdzają, czy nie łamiesz jakiegoś prawa.

Dokąd prowadzi wiatr?

W niezwykłej mlecznej wodzie Balatonu, pełnej planktonu i zawiesiny mułu, bogatej w siarczany, metale alkaliczne i jod, żyje sporo ryb. Widziałam też mnóstwo wodnego ptactwa, oswojone kaczki krzyżówki bezczelnie wygrzewające się na drewnianych pomostach i gromadki niewielkich wodnych węży przypominających zaskrońce. Na szczęście temperatura wody (12 stopni C) nie skłaniała do kąpieli w ich towarzystwie, choć jak twierdzą miejscowi, owe węże są nieszkodliwe.

Już pierwszego dnia było jak u Hitchcocka. Po leniwym przymglonym poranku nadeszła burza z gradem, a później napięcie już tylko rosło. Na dzień dobry Balaton zafundował nam bodaj wszystkie swoje oblicza. Z portu wyszliśmy o godz. 10.00. Atilla, szef floty w Kenese Marina, zapewniał, że droga do Tihany zajmie w tych warunkach 3, 4 godziny. Zatem oddajemy cumy. Tu drobna uwaga, cum jest pięć. Dwie

Rodzinna knajpka „Ferenc Pince Csárda" (Tihany) – klimatyczne miejsce z wyśmienitym jedzeniem.

FOT. KATARZYNA SKORSKA, JAN GARLICKI

dziobowe na dalbach, dwie rufowe i jeszcze szpring dziobowy. Jak się potem okazało, we wszystkich balatońskich marinach obowiązuje postój prostopadle do nabrzeża i praktycznie wszędzie są dalby. W każdym z odwiedzonych portów znaleźliśmy przynajmniej kilka miejsc przygotowanych dla gości. Keje tranzytowe znajdują się zwykle tuż za główkami.

Zatem wychodzimy, jest pochmurno, wieje leciutko – najwyżej dwa stopnie w skali Beauforta. Ale z północnego zachodu, czyli mamy przeciwny wiatr. Zakładam hals w stronę zachodniego wybrzeża, by nabrać wysokości. Jest niewiarygodnie cicho. Po godzinie zmieniamy hals i już mamy kurs prowadzący na przesmyk majaczący w oddali. Mija kolejna godzina, posuwamy się mozolnie naprzód, wiatr kręci, choć właściwie nie wiadomo, dlaczego, bo jesteśmy na samym środku basenu wschodniego, czyli tam, gdzie Balaton jest najszerszy. Wkrótce dopada nas ulewny deszcz przechodzący w grad. Zrywa się naprawdę niezła wichura. Grad staje się coraz bardziej dokuczliwy. Kulki walą nas niemiłosiernie, robią się coraz większe. Wichura sięga w porywach 8 stopni Beauforta. Wiatr zmienia gwałtownie kierunek. W ciągu kilkudziesięciu sekund obraca się o 180 stopni – teraz jedziemy baksztagiem. Refujemy grot i skracamy fok – cała operacja zajmuje kilka minut, a w tym samym czasie szkwały słabną. Znów wieje trójka, ale z przeciwnej strony. Po tym imponującym pokazie podmuchy wciąż słabną i słabną, a nasz bezpieczny, ale przyciężki okręt pełznie powoli niczym zasapany żółw. Obiecane trzy godziny jazdy do Tihany przedłużają się do siedmiu, ale w końcu widzimy marinę należącą do sieci Bahart. Cumowanie w przystani położonej u stóp jednego z piękniejszych miasteczek miało być bezpłatne. Niestety, okazało się, że marina jest zamknięta, ot – tak po prostu. Informację o zakazie cumowania wywieszono na szczycie kei, obok taśm mających świadczyć o pracach remontowych. Tylko przy molo dla stateczków pasażerskich są dwa wolne miejsca, ale to przecież stanowiska żeglugi promowej. Ech, gdyby nie zapewnienia teamu z mariny Kenese, gdyby nie coraz bardziej dokuczliwe zimno, być może nasza złość byłaby mniejsza. Na szczęście wiatr cichnie zupełnie, co upoważnia nas do odpalenia silnika, za pomocą którego po niespełna godzinie wchodzimy do Tihanyi Hajós Egylet.

Przyjazne ceny w balatońskich knajpkach zwyczajnie nas zaskoczyły.

Prognozy swoje, a Balaton swoje

Życie towarzyskie w marinie zaczyna się niemal o świcie. Kilkunastu młodych adeptów żeglarstwa wychodzi na wodę na optimistach, cadetach i 420. Miło popatrzeć, jak wypływają, ale już po chwili wracają do portu. Pierwsi meldują się przy kei zapłakani malcy. Znów zdrowo dmuchnęło – Balaton kolejny raz igra z prognozą pogody. Około 10.00 wszyscy młodzi żeglarze mają już sklarowane łódki, równiutko ustawione na brzegu, a Balaton huczy niczym Atlantyk. Fale biją o brzeg, a ostrzegawcze światła mrugają bezustannie. Tu należy się wyjaśnienie – otóż wokół całego jeziora zainstalowany jest system świateł ostrzegawczych. Są tak ustawione, że bez względu na to, gdzie się znajdujemy, zawsze któreś widać. Kiedy zaczynają błyskać bezustannie, oznacza to, że należy się schronić w najbliższym porcie i przygotować na nadejście silnego wiatru. Pierwszego dnia postanowiliśmy respektować ostrzeżenia i wybraliśmy się na zwiedzanie Tihany. Podczas kilku następnych dni światełka jednak wciąż mrugały bezustannie, więc zastosowaliśmy wobec tego systemu zasadę ograniczonego zaufania i ruszyliśmy na podbój tonącego w deszczu kapryśnego jeziora, raz rozdmuchanego do nieprzyzwoitości, a po chwili gładkiego jak stół. Przekonaliśmy się na własnej skórze, iż osobliwością umiarkowanego klimatu Węgier jest zmienność pogody spowodowana wędrówką niżów i wyżów. Można się więc spodziewać zarówno gwałtownych burz, nawet długotrwałych sztormów, jak i ciszy oraz mgieł. I w takiej właśnie aurze minął nam cały tydzień żeglugi.

Katarzyna Skorska

Dokąd żeglować na Balatonie?

Balatonfüred. Miasto z pewnością zasługuje na miano kurortu. Ma kilka marin i klubów jachtowych, sporo knajpek, hoteli i deptak z wieloma sklepikami. Do miejskiej mariny prowadzi szerokie wygodne wejście. Cumujemy między dalbami. Na pomoście jest prąd. Dobowy postój dla jachtów o długości do 10 m kosztuje 7 tys. forintów. W cenie są toalety i prysznice, ale trochę do nich daleko. Prysznice mieszczą się w innej części budynku niż toalety – to utrudnia korzystanie z kąpieli.

Tihany. Urokliwe miasteczko i półwysep wcinający się głęboko w jezioro (dzieli je na część wschodnią i zachodnią). Warto wspiąć się do opactwa benedyktynów, skąd rozciąga się wspaniały widok na wschodnią część Balatonu. Dom papryki i sklep lawendowy znajdzie każdy, ale warto też odwiedzić zachodnią stronę półwyspu i zajrzeć do „Fernec Pince Csárda". To bodaj najlepsza w Tihany knajpka z widokiem na tę drugą część jeziora.

Badacsony. Słynna miejscowość rozłożona u stóp góry. Na jej południowych stokach uprawia się winorośl do produkcji znanego białego wina. W deszczowy i zimny majowy dzień miasteczko jest niemal wymarłe. Warto zajrzeć do muzeum win (zwiedzanie połączone jest z degustacją).

Keszthely. Sporej wielkości miasto na północno-zachodnim krańcu węgierskiego morza. Mieni się stolicą Balatonu. W odległości zaledwie kilku kilometrów od Keszthely znajduje się Heviz, największe termalne jezioro w Europie. Temperatura wody nigdy nie spada poniżej 24 stopni Celsjusza. I tylko szkoda, że do Heviz nie da się w żaden sposób dopłynąć jachtem.

Autorka i jej balatoński „Jokers".

Port Mrzeżyno w remoncie

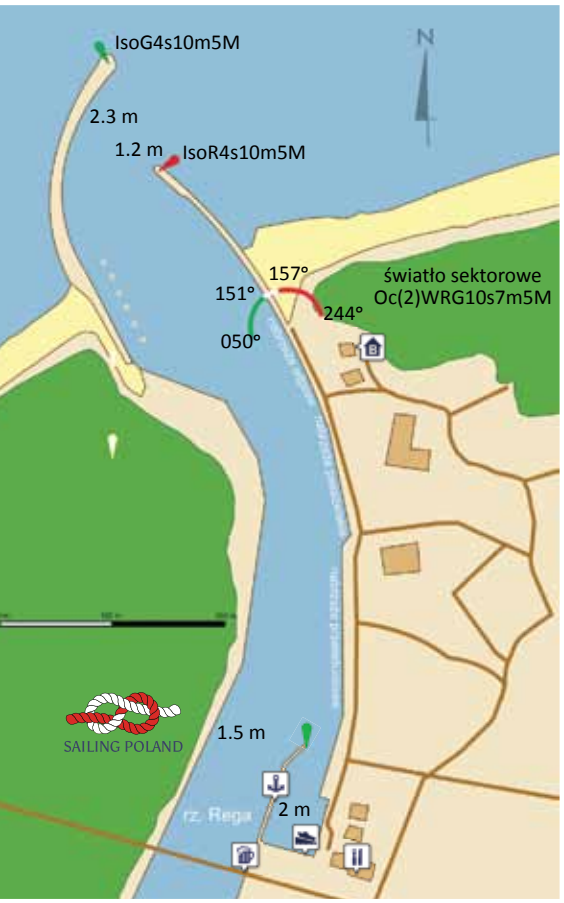
FOT. KRYSTIAN TRELA (2)

MRZEŻYNO

54°08,9´N 15°17,1´E

wskazówki nawigacyjne

- Ze względu na spłycenia w główkach wejście do portu dozwolone jest przy sile wiatru do 3 stopni Beauforta i stanie morza do 2 stopni. Zaleca się podchodzenie od strony zachodniej i wykonanie ostrego skrętu przy zachodniej główce.
- Do portu prowadzi tor podejściowy o długości 300 metrów i głębokości 3,5 metra. W nocy kierunek wyznacza biały sektor światła Oc(2)WRG 10s (kurs 151°-157°). Po minięciu zachodniej głowicy falochronu 54°08,9'N 15°17,1'E (IsoG4s) należy płynąć około 10 metrów od falochronu zachodniego (wypłycenia przy falochronie wschodnim). Następnie trzymamy się wschodniej strony kanału.



Mrzeżyno, ważna baza rybołówstwa, leży u ujścia Regi między latarniami w Niechorzu i Kołobrzegu (21 mil od Dziwnowa i 10 mil od Kołobrzegu). Zgodnie z zarządzeniem urzędu morskiego w Mrzeżynie tor podejściowy powinien mieć 3,5 m głębokości, ale z uwagi na dynamiczne zmiany zachodzące w tym miejscu wymagana głębokość nie jest utrzymywana we wszystkich miejscach. W główkach należy się trzymać falochronu zachodniego (przy wschodnim są wypłycenia).

W Mrzeżynie trwa modernizacja portu będąca największą inwestycją w historii gminy. Na nabrzeżach o długości 429 metrów znajdą się punkty poboru wody i energii. Powstanie basen remontowy z warsztatem i slipem. Zmieni się także otoczenie portu. Koszt inwestycji to ponad 40 mln złotych. Termin zakończenia pierwszego etapu prac planowany jest na koniec 2013 roku. Dlatego w tym sezonie dla jachtów dostępnych jest zaledwie kilka miejsc przy wschodnim nabrzeżu. Docelowo głębokość w porcie będzie wynosić 3,8 metra oraz 2,7 metra tuż przy pirsie rybackim koło mostu. Niedawno ogłoszono przetarg na przebudowę wejścia i falochronów (mają być wydłużone). Po zakończeniu modernizacji jachty wrócą do basenu w głębi portu. Więcej informacji o Mrzeżynie na stronie www.port.mrzezyno.pl.

Żeglujmy po Bałtyku

W ramach cyklu „Żeglujmy po Bałtyku" publikujemy artykuły zachęcające do turystycznej żeglugi po naszym morzu. Opisujemy porty i inwestycje. W relacjach z rejsów przedstawiamy ciekawe trasy i miejsca, które warto odwiedzić podczas morskiej podróży. Chcemy was zachęcać do rozważnej żeglugi i podpowiadać, jak organizować bezpieczne wyprawy. Wspólnie z portalem **sailingpoland.pl** opisujemy żeglarskie przystanie polskiego wybrzeża. Odwiedziliśmy już Szczecin, Trzebież, Stepnicę, Świnoujście, Dziwnów, Kamień Pomorski, Kołobrzeg i Jastarnię. W następnych wydaniach „Wiatru" będziemy prezentować kolejne porty.

Żeglujcie z „Wiatrem" po Bałtyku i zaglądajcie na portal **sailingpoland.pl**, który udostępnia e-locje marin od Szczecina po Gdańsk i Zalew Wiślany. W serwisie znajdziecie interaktywne plany 80 portów i 40 miast. Roczny dostęp do wszystkich e-locji kosztuje 29 zł. Przed dokonaniem rejestracji można sprawdzić działanie serwisu otwierając locję Mariny Gdynia, która jest dostępna bez logowania.

SAILING POLAND

LEGENDA	
	bosmanat
	slip
	miejsca postojowe
	lewa główka portu
	prawa główka portu
	świeże ryby
	bar

Powiało nudą w Pucharze Ameryki

Regaty o Puchar Ameryki rozgrywane w Zatoce San Francisco przynoszą rozczarowanie. Obiecywano wielkie emocje, a zaserwowano kibicom karykaturę regat.

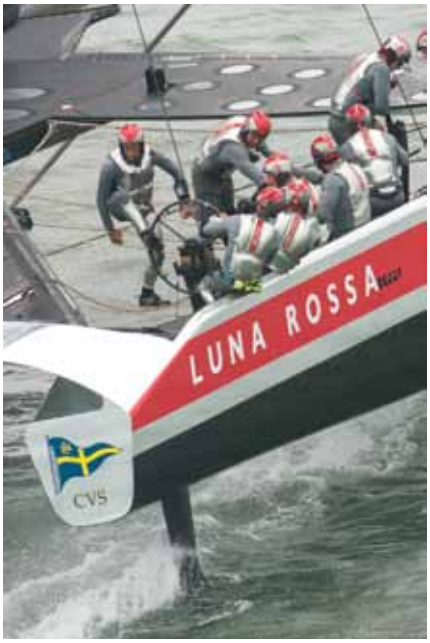
Do regat eliminacyjnych Louis Vuitton Cup stanęły zaledwie trzy zespoły. Od początku wiadomo było, że faworytami są żeglarze z Emirates Team New Zealand – ich przewaga nad rywalami była widoczna już w trakcie przygotowań. Pozostałe zespoły były raczej na straconej pozycji, a po zniszczeniu jachtu szwedzkiego teamu Artemis Racing na placu boju pozostały dwie załogi. Szwedzi chcieli nawet zmienić harmonogram regat, zapowiadając, że nową łódź będą mieli gotową na początku sierpnia. Organizatorzy pozostali jednak nieugięci, mieli w szczegółach zaplanowane nie tylko wyścigi, ale także wszystkie imprezy towarzyszące. Zatem w pierwszej rundzie Louis Vuitton Cup udział wzięli jedynie Nowozelandczycy i Włosi. Warto pamiętać, że to właśnie zespół włoski Luna Rossa Challenge podczas przygotowań poszedł na skróty i kupił wyniki badań Nowozelandczyków dotyczące projektowania jachtu (zezwalał na to regulamin). Nowa Zelandia podzieliła się częścią swych informacji, ale z pewnością nie zdradziła wszystkich sekretów.

Pod koniec lipca w San Francisco zakończono pierwszą rundę regat. Każdy jacht zaliczył 10 pojedynków. Ale co to były za wyścigi? Załoga Artemis Racing nie miała jachtu, więc każdy swój pojedynek oddawała walkowerem (startował jeden jacht i po 10 minutach ogłaszano walkowera). Włosi z Luna Rossa Challenge zbojkotowali pierwszy mecz w proteście przeciwko zbyt restrykcyjnym, ich zdaniem, przepisom bezpieczeństwa, które zmieniono tuż przed regatami. W tej sytuacji po pierwszej rundzie zespół Emirates Team New Zealand znalazł się na prowadzeniu nie rozgrywając żadnego wyścigu, a Włosi, bez żadnego zwycięstwa, uplasowali się na miejscu drugim. Czy to jeszcze regaty, czy już raczej szopka noworoczna?

Włosi i Nowozelandczycy protestowali wspólnie przeciwko wprowadzeniu wydłużonych płetw sterowych, dzięki którym jachty miały zyskać większą sterowność podczas żeglugi w ślizgu, gdy oba kadłuby są wynurzone. Trwała ostra dyskusja, padały mocne argumenty, a nawet niecenzuralne słowa. Włosi nie wystartowali, uznając, że proponowane zmiany nie przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa. Nowozelandczycy popłynęli i zdobyli punkt bez walki. Czy takiego Pucharu Ameryki chcą kibice?

Na szczęście kolejne rundy przyniosły odrobinę sportowych emocji, choć dominacja ekipy z Nowej Zelandii była przytłaczająca. W rundach drugiej, czwartej i piątej w pojedynku przeciwko Włochom, na trasie o długości 15 mil Nowozelandczycy zdobyli przewagę ponad siedmiu minut (rywale automatycznie otrzymali DNF – did not finish). Regulamin mówi ▷

Ekipa Nowej Zelandii nie miała sobie równych w pierwszej fazie eliminacji.



Włosi przegrywali z kretesem.

Wszystko dla telewizji. Tylko co tu oglądać?

Nowa Zelandia traci fok, ale i tak wygrywa.

Artemis Racing. Pierwsze testy po wypadku.

bowiem, że przewaga powyżej 5 minut jest równoznaczna z nieukończeniem wyścigu przez rywala. Włosi także zbierali punkty, ale tylko wówczas, gdy na placu boju nie pojawił się rywal (wszystkie pięć punktów otrzymali walkowerem, a pięć meczów z Nową Zelandią przegrali z kretesem).

Całą tą sytuacją (dla jednych śmieszną, a dla innych żałosną) zaniepokoili się obecni w San Francisco przedstawiciele firmy Louis Vuitton, sponsora regat. Krytycznie wypowiadali się o formule rywalizacji, która nie wzbudza emocji, a tym samym nie przyciąga uwagi mediów (w przeszłości w eliminacjach do Pucharu Ameryki startowało nawet 17 zespołów). Nie padła deklaracja o wycofaniu się ze sponsorowania imprezy w kolejnych latach, ale organizatorzy i tak mają twardy orzech do zgryzienia.

Na uwagę zasługuje postawa Nowozelandczyków. Dawno już żaden zespół startujący w tych regatach nie miał tak wielkiej przewagi. Mimo to do każdego biegu podchodzą niezwykle poważnie, wykorzystując rywalizację do badań swego jachtu i optymalizacji ustawień. Rundę eliminacyjną traktują jak ostry trening przed finałami Pucharu Ameryki, w których zmierzą się z obrońcami trofeum z zespołu Oracle Team USA. Dzięki temu z wyścigu na wyścig pływają coraz lepiej, są coraz szybsi, osiągają prędkość nawet o 1,5 węzła większą od rywali. W jednym z biegów zanotowali prędkość 44,15 węzła, czyli niespełna 82 km/h (poruszali się trzy razy szybciej od wiatru). Nie pozwolili odebrać sobie zwycięstwa nawet wtedy, gdy stracili przedni żagiel i ponad trzy minuty na opanowanie sytuacji. Mogą więc sobie pozwolić nawet na zmiany w składzie, w kilku wyścigach wystartował szef zespołu, 54-letni Grant Dalton, który na pokładzie obsługiwał kabestan młynkowy.

Co dalej? Od 6 sierpnia do 15 sierpnia odbędzie się siedem pojedynków, w których zmierzą się Szwedzi i Włosi. Nowa Zelandia będzie czekać na zwycięzcę tego pojedynku. Od 17 sierpnia do 30 sierpnia rozegranych zostanie 13 wyścigów finałowych Louis Vuitton Cup. Natomiast od 7 września do 21 września odbędzie się finał Pucharu Ameryki. Zapewne obok Amerykanów broniących trofeum zobaczymy w nim Nowozelandczyków. Być może będzie to wreszcie pojedynek godnych siebie rywali.

Jacht Nowej Zelandii pędził 44,15 węzła (82 km/h).

W poprzednim tekście napisałem, że pucharowy katamaran kosztuje 650 tys. euro. Zadzwonił do nas Roman Paszke, polski specjalista od wielokadłubowców, i zasugerował, że to zbyt niskie szacunki. Podana cena dotyczyła kosztów materiałów na główne elementy, nie uwzględniała wynagrodzeń dla budowniczych, kosztów organizacji zaplecza, kosztów związanych z usługami projektantów i inżynierów (zespół nowozelandzki zatrudnia 38 specjalistów od projektowania jachtów). Do tego należy doliczyć koszty symulacji komputerowych i testów na wodzie, wynagrodzenia członków załogi i szefów ekip, a także utrzymania zespołów brzegowych. Jeśli uwzględnimy wszystkie te wydatki, cena jachtu urośnie do 15 milionów dolarów.

Marek Słodownik

Polacy w regatach OSTAR

Asia Pajkowska i Krystian Szypka ukończyli atlantyckie regaty samotników OSTAR rozegrane na trasie z Plymouth do Newport. Ale jaki właściwie był to start?

Regaty OSTAR, wyścig dla samotników chcących się zmierzyć z Atlantykiem, mają przeszło półwieczną tradycję. Pierwszy raz zorganizowano je w 1960 roku jako Observer Singleanded Trans-Atlantic Race. W tegorocznej edycji uczestniczyło 17 żeglarzy z siedmiu krajów. Nie było wśród nich ani jednej osoby z wielkim żeglarskim dorobkiem. Tym samym regaty OSTAR wracają do korzeni, czyli do czasów, gdy z oceanem żeglarze mierzyli się nie dla sławy i sponsora, ale dla siebie i spełnienia marzeń o oceanicznym żeglowaniu.

Asia Pajkowska płynęła na turystycznym katamaranie „Cabrio 2", który nawet nie aspiruje do miana łodzi regatowej. Był to jej drugi start w tych regatach (poprzednio, w 2000 roku, zajęła czwarte miejsce w swojej klasie). Tym razem już na początku Polka miała problemy techniczne z hydraulicznym zasilaniem steru i niewiele brakowało, by jej jacht zakończył wyścig na skałach. Później, żeglując trasą południową, płynęła szybko. Ale kiedy zdecydowała się na zmianę kursu ku północy, aby ominąć niefortunny układ wyżów, okazało się, że katamaran już taki szybki nie jest. Pajkowska zakończyła regaty na siódmym miejscu w klasyfikacji generalnej i na drugim wśród wielokadłubowców (były, niestety, tylko dwa, a różnica pomiędzy pierwszym a drugim wyniosła prawie 9 dni).

Krystian do tych regat sposobił się kilka lat, a udział w nich traktował jak realizację dziecięcych marzeń. Jego jacht „Sunrise" klasy Farr 37 to jednostka zbudowana 29 lat temu, a więc regatową świetność dawno ma za sobą. Mimo to została dobrze przygotowana do regat, a na brzegu zorganizowano żeglarzowi skuteczną promocję projektu. Na trasie Krystian walczył ambitnie, ale od początku żeglował nieco z tyłu, borykając się z trudami sztormowej żeglugi. Do mety dotarł na dziewiątym miejscu w klasyfikacji generalnej i na trzeciej pozycji w klasie Jester (jachtów najmniejszych). W tej grupie rywalizowało pięć jednostek, a Polak stracił do zwycięzcy, Amerykanina Jonathana Greena, ponad pięć dni. Green wygrał zresztą całe regaty po przeliczeniu, co pokazuje, że nawet małym jachtem można skutecznie rywalizować w poważnych imprezach. W klasie Jester walka była dość zacięta, ale różnice na mecie także wynosiły kilka dni.

Na słowa uznania zasługuje fakt, że nasi żeglarze, nie oglądając się na programy ministerialne, coraz śmielej organizują sobie udział w międzynarodowych regatach. Sami znajdują sponsorów, biorą na siebie ciężar przygotowań, wreszcie rywalizują z zawodnikami często bardziej doświadczonymi i płynącymi na szybszych i nowocześniejszych jachtach. Nauka musi kosztować. Należy przy tym wierzyć, że po latach takiej partyzantki zostanie wreszcie stworzony system przygotowań polskich żeglarzy do regat oceanicznych. Na świecie takie systemy już istnieją. W Anglii szkołą młodych żeglarzy wyłonionych w wewnętrznych eliminacjach. Coraz śmielej na oceanach rywalizują Hiszpanie. W regatach OSTAR Polacy odnosili sukcesy przed laty, może teraz start Szypki i Pajkowskiej sprawi, że polska bandera częściej będzie widoczna na oceanicznych trasach.

Marek Słodownik

Starty Polaków w regatach OSTAR: 1972 Krzysztof Baranowski, „Polonez" – 12. Zbigniew Puchalski, „Miranda" – 32. Teresa Remiszewska, „Komodor" – 38. **1976** Kazimierz „Kuba" Jaworski, „Spaniel" – 3. (2. w klasie). Zbigniew Puchalski, „Miranda" – 56. (15. w klasie). **1980** Kazimierz „Kuba" Jaworski, „Spaniel 2" – 6. (4. w klasie, 1. wśród jednokadłubowców). Jerzy Rakowicz, „Spaniel" – 28. (15. w klasie). Czesław Gogołkiewicz, „Raczyński II" (nie ukończył regat). **2000** Asia Pajkowska, „Ntombifuti" – 4. w klasie. **2013** Asia Pajkowska, „Cabrio 2" – 7. (2. w klasie). Krystian Szypka, „Sunrise" – 9. (3. w klasie).

Nowy katalog 2013

na: www.bakista.pl

reklama

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

since 1976

UBEZPIECZENIE JACHTU

PRZY JACHT-CASCO

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

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

szczegóły na stronie internetowej

UBEZPIECZENIE SKIPPERA / CZARTERU

OC SKIPPERA

NNW

UBEZPIECZENIE KAUCJI

UBEZPIECZENIE OD NASTĘPSTW USZKODZEŃ W CZARTERZE

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU

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

szczegóły na stronie internetowej

kontakt i likwidacja szkód po polsku

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

www.yacht-pool.pl

Jacht „Energa" płynął przez Atlantyk 8 dni, 18 minut i 50 sekund. To doskonały wynik Zbigniewa Gutkowskiego.

Wicemistrz Atlantyku

Zbigniew Gutkowski na jachcie „Energa" przepłynął samotnie atlantycką trasę Nowy Jork – przylądek Lizard. „Gutek" pobił rekord Brytyjczyka Thomsona, ale Francuz Marc Guillemot, który wyruszył na ten sam szlak równocześnie z Polakiem, był jeszcze szybszy.

Z powodu zmiennych wiatrów i kapryśnej pogody szlak północnego Atlantyku (2900 mil morskich) jest wyzwaniem dla każdego samotnego żeglarza. Zbigniew Gutkowski wyruszył z zamiarem pobicia ubiegłorocznego rekordu Brytyjczyka Alexa Thomsona, który na jachcie „Hugo Boss" płynął 8 dni, 21 godzin i 8 minut. Ale krótko przed startem Polaka ogłoszono, że ten sam rekord chce pobić francuski żeglarz Marc Guillemot na jachcie „Safran". Marc i „Gutek" to rywale z ubiegłorocznych regat Vendée Globe. Obaj zakończyli je pechowo wskutek awarii technicznych w pierwszej fazie wyścigu. Zapowiadała się pasjonująca walka.

Przyznać trzeba, że pomimo świetnego przygotowania „Gutka", to nie on był faworytem. Kiedy Marc sięgał po swój pierwszy rekord na tej trasie w 1984 roku, polski żeglarz miał zaledwie 11 lat. Poza tym francuski „Safran" to jedna z najbardziej zaawansowanych technologicznie jednostek klasy IMOCA 60. Jej szczegóły konstrukcyjne i waga trzymane są w tajemnicy, a tajną bronią jest tytanowy kil (jego utrata była przyczyną wycofania się Marca z Vendée Globe).

Sternicy dość długo zwlekali w Nowym Jorku z wypłynięciem. Kiedy zapalono zielone światło (28 czerwca), wyruszyli niemal równocześnie – najpierw Marc, kwadrans później „Gutek". Żegluga była trudna z uwagi na niską temperaturę i słabą widoczność. Pierwszej doby „Energa" pokonała 400 mil, a po kolejnej miała już za sobą ponad 850 mil. Płynęła przed francuskim „Safranem", nieco powyżej ortodromy, wykorzystując wiatr i prąd. Później Marc wysunął się na prowadzenie. Obaj żeglarze byli szybsi od Thomsona, ale spodziewali się słabego wiatru w strefie wyżu pod koniec rejsu, kiedy konieczny będzie zwrot w stronę Kanału Angielskiego. Wykonali go niemal równocześnie, będąc na zachód od irlandzkiego brzegu. Marc był teraz w korzystniejszej sytuacji, do mety miał bliżej, niespełna 400 mil. Wyż jednak skomplikował zadanie, Francuz znalazł się w jego centrum i płynął wolniej. „Gutek" był poniżej i tracił do rywala około 50 mil.

Zbyszek „Gutek" Gutkowski.

Kolejna noc to oczekiwanie na wiatr i żegluga po gładkim jak stół oceanie. Marc wykonał zwrot na północ i szybciej dostał wiatr. Wykorzystując układ prądów, dotarł do mety w sobotę rano. „Gutek" pisał wtedy, że ogląda bezradnie faunę Atlantyku wokół unieruchomionego jachtu. Czas Francuza jest o ponad 15 godzin lepszy od rezultatu Thomsona (8 dni, 5 godzin, 20 minut i 20 sekund). Średnia prędkość jachtu: 14,62 węzła. To wynik naprawdę godny uznania. Gutkowski dotarł do celu pół doby później (8 dni, 19 godzin, 45 minut i 38 sekund). Tym samym „Gutek" był szybszy od Thomsona o godzinę i 23 minuty.

Marc Guillemot pogratulował Polakowi wspaniałego rejsu. Powiedział, że bitwa na oceanie dwóch jachtów była dla niego źródłem dodatkowej satysfakcji. My możemy mówić o pechu, bo próba Gutkowskiego była bardzo udana. Niestety, choć Polak pobił dotychczasowy rekord, nowym rekordzistą został Francuz.

Marek Słodownik

FOT. ROBERT HAJDUK (2)

Mamy mistrza Europy

Biorący udział w programie Energa Sailing borykali się w lipcu z kapryśnymi wiatrami. Mimo to udanie zakończyli pierwszy etap szkolenia. A Tytus Butowski, uczestnik regat Energa Sailing Cup, zdobył tytuł mistrza Europy.

Po regatach w Giżycku, Kamieniu Pomorskim, Krakowie i Gdyni młodzi żeglarze stawili się w Nieporęcie. Nad Jezioro Zegrzyńskie przyjechało 151 zawodników. Niestety, z powodu braku wiatru udało się przeprowadzić jedynie dwa wyścigi i sternicy nie zdobyli kolejnych punktów do klasyfikacji łącznej cyklu Energa Sailing Cup.

W tym samym czasie Piotr Myszka, jeden z patronów programu, odwiedził dzieci uczestniczące w zajęciach w Olsztynie. Opowiadał o swojej żeglarskiej karierze, zdobyciu złota mistrzostw świata klasy RS:X, wspominał też początki swej regatowej przygody. Mimo słabego wiatru przeprowadził również zajęcia na wodzie.

Najważniejszym wydarzeniem lipca w świecie klasy Optimist w Polsce było zdobycie przez Tytusa Butowskiego (12 lat, YKP Gdynia) tytułu mistrza Europy. W regatach rozegranych na węgierskim Balatonie Tytus pokonał 144 chłopców. Uczestnik regat Energa Sailing Cup od początku zawodów żeglował równo, mądrze, w każdym wyścigu zajmując wysokie lokaty. – Mistrzostwa były ciężkie, gdyż wiatr był słaby i bardzo zmienny. Mimo to regaty były dla Polski udane. Sukces Tytusa był niespodziewany, gdyż nie stawiano go w roli faworyta. Ale właśnie to okazało się jego atutem, bo przez całe regaty mógł żeglować na luzie – powiedział Tomasz Figlerowicz, trener polskiej reprezentacji.

W połowie sierpnia odbędzie się letni obóz żeglarski dla uczestników programu Energa Sailing. Koordynatorzy zajęć w Gdyni, Krakowie, Warszawie i Olsztynie wyłonili grupę dzieci, które pojadą do Gdańska zdobywać kolejne żeglarskie doświadczenia. Obóz będzie bezpłatny. Odbędzie się w Centralnym Ośrodku Sportu AZS w Górkach Zachodnich. W drugim tygodniu zgrupowania młodych żeglarzy odwiedzą patroni programu: Przemysław Miarczyński, Piotr Myszka, Anna Weinzieher, Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński. Będzie też Zbigniew Gutkowski, ambasador projektu. Na zakończenie uczestnicy obozu wezmą udział w regatach finałowych programu Energa Sailing (Sopot, od 23 do 25 sierpnia). Nagrodą dla zwycięzców będzie uczestnictwo w kolejnym sezonie w programie stypendialnym Energa Sailing Development. Łącznie trzynastu żeglarzy otrzyma od Polskiego Związku Żeglarskiego i Grupy Energa wsparcie finansowe na kontynuowanie sportowej kariery.

FOT. AREK KOMOROWSKI / ENERGA SAILING

Po regatach w Gdyni Tytus zajmował 8. miejsce w klasyfikacji Energa Sailing Cup.

Tytus Butowski Fot. Arek Komorowski

Energa Sailing

Program edukacji żeglarskiej
ENERGA SAILING

Energa zasilamy sport

reklama

Rekordowy Nord Cup

Michał Korneszczuk podsumowuje lipcowe regaty Nord Cup rozegrane w Zatoce Gdańskiej. Ten największy w kraju zlot regatowców tradycyjnie towarzyszył Baltic Sail Gdańsk.

Załogi słonek już po raz trzeci rywalizowały na Nord Cup.

Zaciętą walkę toczyły ekipy z klasy Delphia 24.

FOT. EWA RASIŃSKA (2)

W tym roku w Nord Cup rywalizowało 692 żeglarzy. To rekord regat. Zgłoszono 274 jachty oraz 85 desek windsurfingowych. Przy organizacji imprezy pracowało 50 osób. Sędziowie przeprowadzili wyścigi w 21 klasach – od optimistów i łódek klasy Europa po duże jachty morskie (na wodzie pracowało 21 arbitrów i osób z obsługi technicznej). Ambicją organizatorów Nord Cup jest tworzenie w Gdańsku regat przypominających rozmachem i atmosferą słynny niemiecki Tydzień Kiloński. Prasowym patronem regat jest magazyn „Wiatr".

Magazyn „Wiatr": Przez osiem lat, od pierwszej edycji, w regatach Nord Cup zmieniło się prawie wszystko. Jak organizatorzy wspominają dziś początki tej imprezy?

Michał Korneszczuk: Przez pierwsze trzy lata regaty organizowaliśmy w Jastarni. W pierwszej edycji udział wzięło 17 jachtów morskich. Dopiero później, po przeprowadzce do Górek Zachodnich, zaczęliśmy zapraszać sterników i załogi mniejszych sportowych jednostek, śródlądowe jachty kabinowe, omegi, katamarany, deski windsurfingowe i optimisty. Dziś na Nord Cup spotyka się spora część polskiego środowiska regatowego. Od trzech lat impreza obejmuje dwa lipcowe weekendy, od dwóch sezonów trwa 10 dni (łącznie z dniem pomiarowym).

Michał Korneszczuk, organizator Nord Cup.

Które klasy są najliczniej reprezentowane podczas regat?

Od paru lat licznie odwiedza nas klasa Europa. W tym roku na starcie stanęło 26 łodzi tej klasy. W pięknym stylu (wygrywając sześć wyścigów i pokonując faworyzowanego Marka Kaczmarka z JKW Poznań) zwyciężyła Nicole Rydz z YK Stal Gdynia. Dużo było też omeg – w dwóch konkurencjach (sport i standard) startowało 36 załóg. Dobry sezon ma w tym roku klasa 505, na naszych regatach ścigało się 11 zespołów. Renesans przeżywa również finn (18 jachtów). W tym roku na tych łódkach mastersi rywalizowali z młodymi zawodnikami – wygrał Michał Jodłowski (UKS FIR) przed Łukaszem Lesińskim i Miłoszem Wojewskim (oboje z SEJK Pogoń Szczecin). Piotr Kula, olimpijczyk z klasy Finn, po raz pierwszy spróbował

FOT. KAROLINA KORNESZCZUK

swych sił w klasie D-One i zajął drugie miejsce.

Jacy inni znani zawodnicy odwiedzili w tym roku Gdańsk?

Jacek Noetzel, który w czerwcu wywalczył w Barcelonie tytuł wicemistrza Europy na katamaranie A-Class, podczas regat Nord Cup rywalizował w klasie Open na nowym trimaranie. Piotr Tarnacki żeglował na micro, Zbigniew Kania na jachcie Delphia 24, Krzysztof Paul, weteran zatokowych regat, pływał na swym „Dużym Ptaku", a silna ekipa zawodowców ze starych edycji Pucharu Ameryki (Piotr Przybylski, Jacek Wysocki i Grzegorz Baranowski) żeglowała na regatowym bolidzie „Mag Racing" klasy RC44 (pierwsze miejsce w klasie Open II).

Jak będą się rozwijać regaty w następnych sezonach? Co planujecie w przyszłorocznej edycji?

Chcemy mocniej rozpropagować Nord Cup za granicą. Przyjeżdżają już do nas Rosjanie, Litwini, był nawet zawodnik z Czech, ale chcielibyśmy zaprosić także sterników i załogi z zachodniej Europy, przede wszystkim z Niemiec. Planujemy też zaprosić sterników z grupy A klasy Optimist oraz żeglarzy z popularnej i licznej floty laserów.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Pełne wyniki wszystkich klas i kategorii oraz filmy z tegorocznej edycji Nord Cup znajdziecie na stronie regat: www.nordcup.pl

FOT. EWA RASIŃSKA

Nicole Rydz (YK Stal Gdynia) w pięknym stylu zwyciężyła w klasie Europa.

Test łodzi Scandinavia 950

Scandinavię 950 po raz pierwszy zaprezentowano na tegorocznych targach w Düsseldorfie. Test prototypowej jednostki przeprowadziliśmy na rzece Meuse w okolicach holenderskiego Roermond.

Do kokpitu prowadzi przejście w rufie, a do wnętrza jachtu – szerokie drewniane drzwi.

Według mnie, to jedna z najładniejszych i najlepiej wykończonych spacerowych łodzi wypornościowych zbudowanych w Polsce. Jej armatorzy z pewnością wzbudzą zainteresowanie na kanałach Francji, Niemiec czy Holandii. Co ciekawe, projektanci nie szukali nowatorskich i wymyślnych rozwiązań. Korzystając z dobrze znanych i sprawdzonych wzorców, stworzyli laminatową wersję klasycznego stalowego jachtu spacerowego.

Łódź ma pokład typu sedan, z dużym otwartym kokpitem, wysoką kabiną i dużym pokładem dziobowym. Posiada wszystkie ozdobne elementy typowe dla podobnych jednostek budowanych ze stali: listwę odbojową wokół kadłuba wykonaną z grubo plecionej liny, dużą kotwicę na dziobie, drewniane relingi w dachu kabiny oraz drewniany maszt niosący anteny i światła nawigacyjne. Pokład otoczony jest wysokimi solidnymi relingami ze stali nierdzewnej, które zapewniają doskonałą ochronę członkom załogi podczas poruszania się wokół nadbudówki.

Wejście na pokład jest łatwe i bezpieczne niezależnie od wysokości pomostu przy którym cumujemy. Z niskiej kei możemy wejść wprost na niewielką platformę pokrytą drewnem tekowym, skąd do kokpitu prowadzi wejście z prawej strony. Z wyższego pomostu możemy wejść na dziób, przekraczając wysoki reling. A jeśli cumujemy burtą, wygodnie wchodzimy z boku jachtu i dalej kierujemy się do głębokiego kokpitu. Wejście od burty jest łatwe i bezpieczne dzięki solidnemu drewnianemu uchwytowi zamontowanemu na tylnej ścianie nadbudówki. Uchwyt jest dokładnie tam, gdzie powinien być, nie musimy go szukać wzrokiem, po prostu wyciągamy rękę. Zresztą na całym pokładzie czujemy się bezpiecznie. Wzdłuż nadbudówki, po obu stronach dachu, zamontowano długie drewniane uchwyty. Wykonane z nierdzewnej stali relingi są wysokie i solidne, a pokryte drewnem tekowym półpokłady – szerokie.

Pokład dziobowy również jest bardzo przestronny. Możemy go pokryć materacami i zmienić w duże łóżko do opalania. W obszernym kokpicie, wzdłuż burt, mamy dwie wygodne kanapy wyłożone miękkimi poduszkami. Pod kanapami znajdują się duże schowki. Testowany jacht był prototypem, nie miał jeszcze stołu w kokpicie, ale kolejne jednostki będą miały dwa gniazda w podłodze na których zamontujemy stół z salonu lub dodatkowy stolik. Nowym elementem będzie również rozkładane nad kokpitem bimini, chroniące przed deszczem i słońcem.

Jedyną rzeczą, którą osobiście poprawiłbym w kokpicie, jest zamknięcie przejścia rufowego. Na jachcie mamy coś, co można nazwać zasuwą czy sztorcklapą, którą zawsze trzeba gdzieś schować. Lepiej sprawdziłyby się małe drzwi.

Do gustu przypadły nam drewniane dwuskrzydłowe drzwi przesuwane oddzielające kokpit od salonu. Są szerokie, starannie wykonane, z dużymi oknami. Wewnątrz, na prawej stronie, znajduje się kambuz, a z przodu sterówka. Na przeciwnej burcie mamy sofę w kształcie litery L i stół. Wykończenia w drewnie tekowym (na życzenie klienta może to być mahoń) dobrze się komponują z jasnokremową tapicerką obić. Salon jest bardzo jasny, otoczony dużymi otwieranymi oknami. W kuchni mamy trzypalnikową kuchnię gazową, lodówkę, zlewozmywak i oczywiście sporo szuflad i szafek. Wszystko przykryte jest ciemnym blatem roboczym.

SCANDINAVIA 950	
Długość	9,50 m
Szerokość	3,00 m
Zanurzenie	0,65 m
Waga	3600 kg
Zbiornik paliwa	150 l
Zbiornik wody	100 l + rezerwa 100 l
Liczba osób	6
Kategoria	C
Silniki: Vetus 33 KM, Vetus 42 KM, Vetus 52 KM, Volvo Penta D2 – 42 KM	
Cena: od 83 193 euro netto	

Obroty silnika (rpm)	Prędkość (km/h)	Hałas (dB)
600	3,1	69
1 000	4,3	72
1 500	7,3	73
2 000	8,9	78
2 500	10,2	80
3 000	11,7	86
3 300	12,2	90

WARUNKI TESTU. Temperatura: 25 stopni Celsjusza, wilgotność: 51 proc., siła wiatru: 3-4 stopnie Beauforta, fale krótkie i niskie, prędkość nurtu rzeki: 4 km/h, dwie osoby na pokładzie, pełny zbiornik wody, pół zbiornika paliwa.

Sofa na lewej burcie jest rozkładana i łatwo można ją przekształcić w dwuosobowe łóżko. Musimy jedynie złożyć stół.

Łódź przeznaczona jest dla pary lub pary z dziećmi, dlatego ma tylko jedną kabinę mieszkalną i rozkładane łóżko w salonie. Całe wnętrze jest dość klasyczne. Wysoka kabina znajduje się w części dziobowej, kilka stopni niżej niż salon. Znajdujemy tam duże dwuosobowe łóżko ze składaną środkową częścią. Pod materacami są obszerne schowki. Po obu stronach kabiny mamy szafy ubraniowe, a w części dziobowej, nad łóżkiem, dwie mniejsze szafki. Wzdłuż ścian zamontowano półki. Kabina armatorska nie jest aż tak jasna jak salon, ale mamy sporo naturalnego światła i świeżego powietrza wprowadzanego przez świetlik w suficie i mniejsze okna po obu stronach kabiny.

Bardzo jasna i dobrze wentylowana toaleta z prysznicem znajduje się na lewej burcie i ma osobne wejście z niewielkiego korytarza. Nie jest połączona z kabiną armatora, ale znajduje się na tym samym poziomie. Co ważne, jej wysokość sięga prawie dwóch metrów. Nie ma osobnej kabiny prysznicowej, ale zamontowano kurtynę oddzielającą część kąpielową od toalety.

Fotel w sterówce jest bardzo wygodny i łatwy do ustawienia. Zapewnia sternikowi dobrą widoczność wokół łodzi i na wszystkie instrumenty nawigacyjne umieszczone na ciemnej, matowej desce rozdzielczej. Na środku deski zamontowano plotter map, a pod nim wszystkie mechaniczne wskaźniki, które informują o pracy silnika, poziomie paliwa, wskazują też pozycję steru. Po lewej stronie jest sterownik dziobowego steru strumieniowego (standardowe wyposażenie). Nad głową, pod sufitem, mamy

Fotel w sterówce – wygodny i łatwy do ustawienia.

Klasycznie zabudowany salon jest dobrze doświetlony.

głęboką poręczną półkę na mapy i inne dokumenty. Po lewej stronie od sterówki jest duży blat, na którym możemy rozłożyć mapy. Świetnie sprawdza się otwierane przednie okno w salonie, które zapewnia doskonałą wentylację. Duże okno obok stanowiska sternika też mogło być otwierane – łatwiejsza byłaby wówczas komunikacja z lądem podczas cumowania (w kolejnych jednostkach to okno ma już być otwierane).

Testowaną łódź napędzał silnik Volvo Penta D2 o mocy 42 KM z tradycyjnym napędem na wał. Standardowym silnikiem dla tej jednostki będzie Vetus o mocy 33 KM (czy nie za słaby do tej łodzi?). Najmocniejsze silniki mogą mieć moc 52 KM. Z naszym 42-konnym napędem osiągnęliśmy prędkość maksymalną 12,2 km/h. To całkiem niezły wynik jak na łódź przystosowaną do spacerowej podróży po kanałach i rzekach, ale chyba przydałby się trochę większy zapas mocy (na przykład na wypadek nagłego załamania pogody).

Silnik umieszczony pod podłogą salonu jest dosyć dobrze wygłuszony, ale głośniejsze dźwięki dochodziły z zewnątrz, od śruby. Testowana łódź to prototyp – stocznia pracuje jeszcze nad doborem najlepszej śruby. Przy prędkości 12 km/h w salonie nasze urządzenie pomiarowe zanotowało 90 dB, więc producent zapewne postara się dopracować system napędowy, by zredukować natężenie dźwięków o 5 dB. Przy niższych obrotach silnika poziom hałasu był znacznie mniejszy. Przy prędkości około 10 km/h wynosił 80 dB (komfort w wypadku spacerowej żeglugi). Według ostatnich pomiarów, po zmianie śruby łódź osiągnęła prędkość 13 km/h przy obrotach 3000 rpm. Udało się także zmniejszyć poziom hałasu.

Manewrowanie tym jachtem jest typowe dla łodzi wypornościowej z tradycyjnym napędem na wał. Łódź skręca bardzo dobrze przy ruchu do przodu, jednak przy żegludze wstecz konieczne jest użycie steru strumieniowego. Nawet przy większych prędkościach skręca dość ciasno, ale ster strumieniowy pozwala dodatkowo zacieśnić łuk.

Ta elegancka łódź to pierwszy jacht motorowy zbudowany przez firmę Scandinavia Yachts ze Skarżyska Kamiennej (dotychczas powstawały tam jednostki żaglowe). Myślę, że ten model zyska należne mu uznanie i popularność wśród amatorów spacerowych podróży. Może jego zalety docenią także miłośnicy polskich szlaków wodnych?

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

Producent jachtów śródlądowych i morskich

www.scandinavia-yachts.com office@scandinavia-yachts.com

SCANDINAVIA YACHTS

Scandinavia 27

Scandinavia 30

Scandinavia 950

SCANDINAVIA YACHTS PRESTIŻ KOMFORT BEZPIECZEŃSTWO

Stocznia Jachtowa Scandinavia Yachts, ul. Asfaltowa 1, 26-110 Skarżysko-Kamienna tel./fax 41 25 33 288

MF 855 ma wysoką przeszkloną nadbudówkę, krótki pokład dziobowy i wygodny kokpit. Podczas testu łatwo osiągnęliśmy prędkość 33 węzłów.

Test łodzi Merry Fisher 855

Łodzie Merry Fisher długo uznawałem za proste i dość oszczędnie wykończone. Ale po rejsie modelem MF 855 muszę całkowicie zmienić zdanie o tej marce. Największy Merry Fisher to naprawdę ładny, wygodny i dobrze wykonany jacht rodzinny.

Merry Fisher jest popularną marką francuskiej stoczni Jeanneau. Przez wiele lat kolejne modele z tej linii znane były jako stosunkowo niedrogie i dzielne łodzie dla miłośników wędkowania. Ale ten wizerunek zmienia się od chwili debiutów Merry Fisher 755 i Merry Fisher 855. Teraz to już nie tylko łodzie wędkarskie, ale przede wszystkim uniwersalne jachty rodzinne. W lipcu testowaliśmy w Sopocie największy model: MF 855.

Merry Fisher 855, podobnie jak wszystkie łodzie z tej serii, budowany jest w Polsce, w Ostródzie. Poza tym jest dziełem polskiego studia projektowego Centkowski & Denert Design od lat współpracującego ze stocznią Jeanneau. MF 855 nawiązuje do linii poprzednich modeli, ma dość wysoką przeszkloną nadbudówkę, krótki pokład dziobowy i wygodny zamknięty kokpit. Podobnie jak inne łodzie z tej linii, napędzany jest zewnętrznym silnikiem. Ale spośród pozostałych fisherów wyróżnia się długimi oknami biegnącymi po obu stronach kadłuba od dziobu do śródokręcia. Dodają one łodzi smukłości i mieszkalnego charakteru.

Wejście na pokład jest wygodne. Choć łódź ma zewnętrzne silniki, które zwykle utrudniają dostanie się do kokpitu od rufy, bez problemów wchodzimy na jacht przez długie platformy kąpielowe. W rufowej ścianie, po prawej stronie, znajdują się drzwi prowadzące do kokpitu. Po opuszczeniu silników i przesunięciu ku rufie tylnej kanapy kokpit się powiększa, a przesunięta kanapa tworzy z pozostałymi fotelami siedziska w kształcie litery U. Wokół stolika może wygodnie zasiąść do posiłku nawet 8 osób. Po obniżeniu stołu i wypełnieniu tej przestrzeni materacami w kokpicie powstaje wygodne dwuosobowe łóżko do odpoczynku i opalania. Oczywiście pod każdym siedziskiem są duże bakisty, a z obu stron w burtach uchwyty na wędki. Kokpit może być dodatkowo zabudowany namiotem – w ten sposób można powiększyć środkową część wnętrza.

Merry Fisher 855 ma stosunkowo niewielkie zanurzenie – może pływać nawet po śródlądowych zakamarkach.

Do niewielkiego salonu prowadzą przesuwane szklane drzwi po prawej stronie kokpitu. W dniu naszego testu temperatura powietrza sięgała 25 stopni Celsjusza, a niebo było bezchmurne. Łódź czekała na nas przy sopockim molo od dwóch dni, łatwo więc wyobrazić sobie temperaturę w kabinie. Na szczęście przewietrzenie jest bardzo łatwe, zajęło nam zaledwie chwilę. Łódź ma duże drzwi po prawej stronie kabiny, dwa świetliki z roletami w dachu oraz duże przesuwane okna w bocznych ścianach. Po chwili temperatura w salonie MF 855 nie różniła się od tej na zewnątrz, a po uruchomieniu silników i opuszczeniu mariny było już bardzo przyjemnie, lekki wiatr wpadał do środka przez uchylone okna.

Po prawej stronie salonu zaprojektowano kambuz z dwupalnikową kuchenką gazową, lodówką i zlewozmywakiem. Wszyst-

FOT. JEANNEAU (5)

ko przykryte ładnym drewnianym blatem. Na przeciwnej burcie znajdują się dwie dwuosobowe kanapy ustawione przodem do siebie. Między nimi jest składany drewniany stół. Kanapa bliżej dziobu ma przesuwane oparcie, dzięki temu łatwo możemy ją przekształcić w dwuosobową kanapę nawigatora zwróconą w kierunku dziobu. Gdy odwiedzą nas goście, którzy zechcą spędzić noc na łodzi, wystarczy obniżyć stół, rozłożyć na nim materac i już mamy w salonie dodatkowe łóżko dla dwóch osób. Jednoosobowe stanowisko sterowania znajduje się po prawej stronie, przed kambuzem.

Na jachcie są dwie dwuosobowe kabiny mieszkalne. Ich lokatorzy będą korzystać ze wspólnej toalety i kabiny prysznicowej, która znajduje się na prawej burcie, pod konsolą sterówki. Do kabin mieszkalnych prowadzi niewielki korytarzyk, do którego schodzimy dwa stopnie w dół. Kabina armatora z dwuosobowym łóżkiem na środku znajduje się w części dziobowej. Kabinę gościnną, do której wejście znajduje się po lewej stronie korytarza, ulokowano na śródokręciu, prostopadle do osi jachtu. Jest dosyć niska i znacznie mniej doświetlona naturalnym światłem niż kabina armatorska i salon, ale za to ma szerokie wygodne łóżko (na niespełna dziewięciometrowej łodzi wygodnie może nocować sześć dorosłych osób).

Testowany Merry Fisher 855 napędzany był dwoma silnikami Yamaha o mocy 150 KM. Z tym napędem łatwo osiągnęliśmy prędkość 33 węzłów (przy obrotach 6000 rpm i spalaniu przez oba silniki 114 l/h). Po lekkim wytrymowaniu udało nam się wycisnąć jeszcze dodatkowe dwa węzły (przy zwrotach oczywiście konieczne było opuszczenie silników).

Łódź MF 855 ma stosunkowo niskie zanurzenie i bardzo wysoką nadbudówkę, więc wyposażono ją w dziobowy ster strumieniowy, pomocny podczas manewrów portowych przy silniejszym bocznym wietrze. Łódź bardzo sprawnie kręci ciasne łuki nawet przy większych prędkościach, a w porcie możemy operować dwoma silnikami i jacht obraca się wówczas niemal wokół własnej osi.

Widoczność z pozycji sternika jest bardzo dobra we wszystkich kierunkach. Także wskaźniki na desce rozdzielczej, łącznie z ciekłokrystalicznymi monitorami wskazującymi stan pracy silników, były doskonale czytelne, nawet przy podróży w ostrym słońcu. Świetnie sprawdzają się boczne drzwi przy sterówce. Dzięki nim jacht może obsługiwać jedna osoba. Zamieniłbym jedynie mechaniczną manetkę na elektroniczną, bardziej pasującą do łodzi i pozwalającą szybciej ustawić dokładne obroty silników (kupując łódź możemy oczywiście wybrać dowolną manetkę – to decyzja armatora). Zwróciłem także uwagę, że wycieraczki nie sięgają do środkowej części przedniej szyby. Podczas testu zatoka była lekko zafalowana, przechodziliśmy też przez kilwater pogłębiarki i kilkakrotnie musieliśmy przecierać szybę. Dodatkowa wycieraczka na środku poprawiłaby widoczność przy silnym deszczu czy dużej fali.

Po powrocie do portu i zacumowaniu należy pamiętać, by przed podniesieniem silników przesunąć rufową kanapę do przodu (w przeciwnym razie możemy uszkodzić obudowę silników lub laminat łodzi). To ważna uwaga szczególnie dla tych, którzy chcieliby udostępniać łódź załogom czarterowym.

Jeanneau Merry Fisher 855 to jacht z wygodami, jakich nie zapewnia niejedna większa jednostka. Mamy tu dwie wygodne kabiny, duży materac na dziobie i drugi w kokpicie (wyposażenie dodatkowe), dwie jadalnie – w salonie i kokpicie, kambuz, toaletę z prysznicem oraz dodatkowy prysznic na platformie kąpielowej. Poza tym łódź ma niewielkie zanurzenie, więc można z niej korzystać na wszystkich akwenach śródlądowych oraz w morskiej żegludze przybrzeżnej. I to wszystko za dość konkurencyjną cenę. Najbogatszą wersję tego jachtu możemy mieć za niecałe 90 tys. euro (z dwoma silnikami o łącznej mocy 300 KM).

Arek Rejs

Merry Fisher 855	
Długość	8,72 m
Szerokość	2,99 m
Waga (bez silnika)	2900 kg
Zanurzenie	0,56 m
Zbiornik paliwa	400 l
Zbiornik wody	100 l
Kategoria CE	C-10
Silniki: 1x300 KM lub 2x150 KM	
Cena: od 50 380 euro netto	

Obroty silnika (rpm)	Prędkość (węzły)	Zużycie paliwa (l/h)
600	2,7	3,5
1 000	5	5,7
1 500	6,4	9,3
2 000	7,7	13,9
2 500	8,1	21
3 000	9,6	29
3 500	15	38,9
4 000	19,9	47,9
4 500	25	59,2
5 000	27,2	69,4
5 500	30	86,6
6 000	33	114

Przewietrzenie jachtu zajęło nam zaledwie chwilę.

Wygodne łóżko do opalania w kokpicie.

Jednoosobowe stanowisko sterowania znajduje się po prawej stronie, przed kambuzem.

Jak dobrać silnik i śrubę do naszej łodzi

Jak dobrać zewnętrzny silnik do jachtu i odpowiednią śrubę? Co musimy wiedzieć o naszej jednostce, nim wyposażymy ją w odpowiedni napęd?

O wskazówki poprosiliśmy Pawła Iwanickiego, dyrektora działu marine w firmie Suzuki Motor Poland.

Magazyn „Wiatr": Czy trudno jest dobrać silnik zaburtowy do łodzi? Armator może dokonać samodzielnego wyboru czy raczej powinien się zwrócić o pomoc do fachowca?

Paweł Iwanicki: Jeśli ktoś robi to pierwszy raz, powinien zasięgnąć porady. Na przykład Suzuki, jeden z liderów światowego rynku czterosuwowych silników zewnętrznych, ma w ofercie aż 32 modele w 99 wersjach – od silnika o tak niskich mocach jak 2,5 KM po 4-litrowy silnik V6 o mocy 300 KM. Firma cały czas pracuje nad nowymi silnikami zewnętrznymi i ulepsza istniejące. Trwają także zaawansowane prace nad systemem umożliwiającym precyzyjne manewrowanie łodzią za pomocą joysticka. Warunkiem jego działania będzie posiadanie dwóch silników z elektroniczną manetką (fly-by-wire).

Jak ma funkcjonować ten system?

Oba silniki mogą pracować niezależnie od siebie. Będą mogły skręcać jednocześnie w przeciwnych kierunkach, także obroty śrub i kierunek ich pracy będą niezależne. Za ustawienie silników będzie odpowiadał komputer, a rola sternika ograniczy się do manipulowania joystickiem. Dzięki temu manewry staną się precyzyjniejsze i łatwiejsze do wykonania. Najprawdopodobniej nasz nowy system zaprezentujemy jeszcze w tym roku lub na początku przyszłego.

Jakie informacje o łodzi musi otrzymać fachowiec chcący doradzić klientowi zakup silnika?

Mówimy o sytuacji, gdy klient nie ma pojęcia, jaki silnik może zastosować. Wbrew pozorom jest to zjawisko dość częste. Należy zacząć od tego, że przeważnie armatorzy wybierają silnik do konkretnej łodzi, a nie odwrotnie. Każdy producent łodzi dokonuje certyfikacji swoich produktów (odpowiednik homologacji samochodów). W certyfikacie informuje między innymi o maksymalnej dopuszczalnej mocy silnika i jego maksymalnej masie. Parametry te zależą od wielkości łodzi, jej masy, typu kadłuba i konstrukcji. Należy pamiętać, że prawie zawsze zainstalowanie silnika o mocy przekraczającej dopuszczalną prowadzi do utraty gwarancji na jacht. Dlatego, kupując łódź, już niejako dokonujemy wyboru silnika.

Kolejną kwestią jest typ łodzi. Najprostszy podział wynika ze sposobu poruszania się po wodzie. Można przyjąć, że mamy jednostki wypornościowe i ślizgowe. W wypadku tych pierwszych istotny jest uciąg silnika i manewrowość. Bywa, że jednostka o masie 2000 kg lub większej jest napędzana stosunkowo niewielkim silnikiem o mocy od 15 do 30 KM. Wówczas w celu uzyskania odpowiednich parametrów stosuje się ciężkie śruby napędowe albo (ewentualnie jednocześnie) silniki uciągowe o większym przełożeniu przekładni głównej.

Suzuki ma w ofercie aż 32 modele silników w 99 wersjach.

W wypadku jednostek ślizgowych ważne są osiągi, choć tu również czasem występują pewne dylematy. Dokładać starań, by łódź popłynęła o 10 km/h szybciej, czy raczej zadbać od mniejsze zużycie paliwa? Czasami wzrost prędkości o 10 km/h może być okupiony wzrostem zużycia paliwa o 30 proc., a nawet o 50 proc. Często producent łodzi może ułatwić podjęcie decyzji, gdyż przeprowadza testy z różnymi silnikami. Kiedy już dokonamy wyboru, musimy dobrać odpowiednią śrubę. Dopiero dobrze dopasowana śruba zapewni końcowy efekt.

Jak w takim razie dobrać śrubę?

Śruba ma zapewnić właściwą efektywność silnika, osiągi, zużycie paliwa i manewrowość. Jej dobór jest ważniejszy i niestety bardziej skomplikowany niż mocy silnika; niewłaściwa śruba może nawet doprowadzić do poważnej awarii motoru. Przy wyborze mocy sprawa jest prosta: chcemy mieć ekonomiczny silnik – kupujemy motor o niskiej mocy, chcemy pływać szybko – wybieramy najmocniejszy dopuszczalny. Przy śrubie nie jest to takie proste, ale także w tym wypadku podstawowym kryterium jest to, czy chcemy, by silnik był bardziej ekonomiczny, czy może zapewniał lepsze osiągi. Mamy oczywiście gotowe zestawy, ale wielu klientom polecam indywidualny dobór śruby.

Jak to zrobić?

W internecie można znaleźć kalkulatory. Po wprowadzeniu danych łodzi i silnika program zasugeruje odpowiednie śruby. Jednak z mojego doświadczenia wynika, że jest to typowanie przybliżone. W wypadku marki Suzuki do silników o mocy od 150 KM do 300 KM klient ma do wyboru aż 31 rodzajów śrub. Należy pamiętać o generalnej zasadzie: im większy skok śruby, tym teoretycznie większa prędkość, im mniejszy skok – tym większa siła uciągowa. Osoba z doświadczeniem łatwo wybierze najwłaściwszy rozmiar śruby (jej średnicę i skok), ale sprawdzenie trafności wyboru zawsze odbywa się w praktyce. Do przeprowadzenia testu niezbędne jest wyposażenie silnika w obrotomierz. Producent silnika zawsze podaje zakres maksymalnych obrotów przy pełnym otwarciu przepustnicy, na przykład dla DF300A jest to od 5700 do 6300 obrotów na minutę. Łódź, silnik i śruba muszą

FOT. SUZUKI

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

razem zapewnić pracę motoru w tym zakresie. Jeżeli silnik nie osiąga 5700 obrotów, to znaczy, że została założona śruba o zbyt dużym skoku (za szybka). Gdy zaś przekracza 6300 obrotów, założono śrubę o zbyt małym skoku (za ciężka). Czyli poruszamy się w zakresie 600 obrotów. Należy pamiętać, że w wypadku niektórych łodzi ten zakres umożliwia zastosowanie nawet trzech rozmiarów śrub w zależności od naszych preferencji. Aby dokonać ostatecznego wyboru, musimy mieć dostęp do kilku różnych śrub, by sprawdzić i porównać osiągi. Bez założenia śruby i testu nie znajdziemy najodpowiedniejszej.

A co z liczbą łopat w śrubie? Lepiej sprawdzają się śruby trzyłopatowe czy czterołopatowe?

Teoretycznie, im więcej łopat, tym lepsza manewrowość i przyspieszenie. Obecnie standardem są śruby trzyłopatowe, choć rośnie popularność czterołopatowych, a zaczęły się pojawiać również pięciołopatowe. Wybór zależy od oczekiwań oraz rachunku ekonomicznego (czterołopatowa śruba jest znacznie droższa od trzyłopatowej). Jak zwykle najlepszą odpowiedź dadzą testy na wodzie.

Z jakiego materiału powinna być wykonana śruba: aluminium czy stal?

Stalowe śruby są oczywiście lepsze, bardziej wydajne. Przy większych mocach silników mniejszy jest też efekt ich naddawania się, podobnie jak niebezpieczeństwo uszkodzenia o piaszczyste dno oraz zużycie w wyniku kawitacji. Niestety, śruba stalowa jest nawet 2, 3 razy droższa od aluminiowej, a jej naprawa jest praktycznie niemożliwa (w przeciwieństwie do aluminiowej).

A jakie znaczenie w trakcie żeglugi ma długość kolumny?

To parametr pozwalający dobrać silnik do łodzi o różnej konstrukcji i przeznaczeniu. Rozmiar kolumny silnika zależy od wysokości pawęży łódki (długość wymaganej kolumny podawana jest przez producenta jachtu). Silniki są dostępne z kolumnami w czterech rozmiarach: S, L, XL i XXL, przy czym S to kolumna stosowana przy małych łodziach, gdzie wysokość pawęży wynosi od 35 do 41 cm, a XXL stosowana jest jedynie przy dużych motorach o mocy powyżej 200 KM. Im dłuższa kolumna, tym wyższa pawęż, a co za tym idzie, większa odporność na falowanie. Jeśli mamy dwa silniki na pawęży, znajdują się one bliżej burt i wtedy często kolumny są krótsze niż wtedy, gdy na tej samej łodzi mamy jeden silnik.

Czasem widuje się łódki z sześcioma motorami na rufie. Czy to nie przesada?

Sześć silników to rzeczywiście przesada. Jeżeli chcemy korzystać z łodzi na morzu, instalacja dwusilnikowa powinna być obowiązkowa (dla bezpieczeństwa). W wypadku awarii jednego motoru zawsze możemy dopłynąć do portu na drugim. W niektórych łodziach zastosowanie dwóch lub trzech silników wynika z potrzeby zapewnienia odpowiednich osiągów. Łódź z dwoma silnikami będzie też bardziej zwrotna przy małych prędkościach. Musimy jednak pamiętać, że przy takiej instalacji jeden silnik musi być przeciwbieżny. Większość producentów oferuje silniki przeciwbieżne, natomiast Suzuki jest pierwszą firmą oferującą silniki o zmiennym kierunku pracy. Modele DF300AP i DF250AP są wyposażone w system Suzuki Selective Rotation – dzięki prostemu zabiegowi (niekoniecznie w warunkach warsztatowych) można przestawić kierunek pracy silnika na przeciwbieżny.

Oczywiście instalacja wielosilnikowa jest znacznie droższa. Jeżeli nie planujemy morskich rejsów, jeden silnik w zupełności spełni nasze oczekiwania. Niektórzy producenci dzielą silniki na przystosowane do pływania po morzu i do pływania po wodach śródlądowych. Większość modeli to jednak silniki uniwersalne. Silniki Suzuki są przystosowane do pływania zarówno w wodzie słodkiej, jak i słonej. Wszystkie posiadają wielowarstwową powłokę lakierniczą i są wyposażone w anody, które chronią je przed korozją.

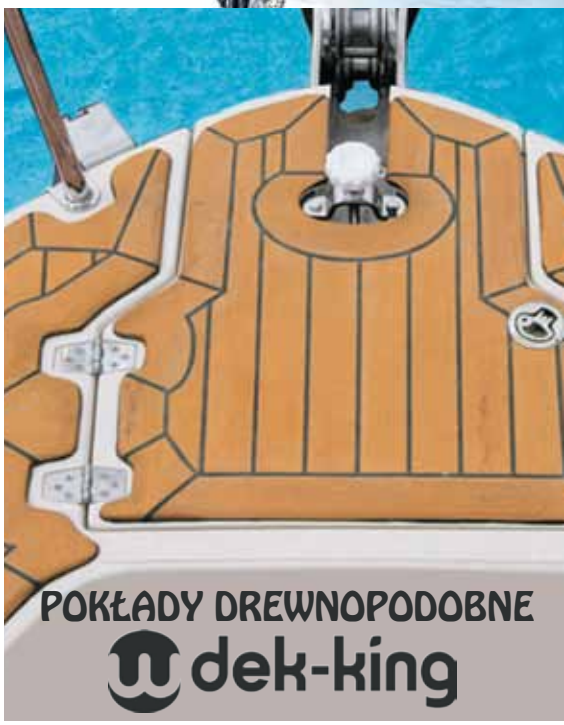
A co z silnikami dwusuwowymi, czy są jeszcze dostępne?

Praktycznie wszyscy producenci produkują jeszcze silniki dwusuwowe, głównie jednak na potrzeby komercyjne i to w odległych od Europy zakątkach świata. Ze względu na coraz ostrzejsze normy emisji zanieczyszczeń i hałasu silniki dwusuwowe zostały praktycznie wyeliminowane z rynków europejskiego i amerykańskiego. Obecnie dostępne są silniki dwusuwowe tylko jednej marki.

Zapytam jeszcze o najmocniejszy silnik Suzuki – czy w związku z jego produkcją firma planuje się zaangażować w sport motorowodny?

O planach sportowych nie słyszałem, choć rzeczywiście firma zaprezentowała na grudniowych targach w Paryżu prototypowy sportowy silnik Suzuki DF300+. Jest wyposażony w opracowany przez Suzuki system doładowania dynamicznego SRAD (Suzuki Ram Air Direct) stosowany w motocyklach wyścigowych Suzuki, który najprościej mówiąc, powoduje przyrost mocy silnika wraz ze wzrostem prędkości łodzi. Nie wiem, czy ten motor trafi do seryjnej produkcji, ale wygląda imponująco. Ma specjalną konstrukcję obudowy przekładni, tytanową śrubę i obudowę z włókna węglowego.

Rozmawiał Arek Rejs



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

Zrywka ratuje życie

W Wielkiej Brytanii wydarzył się wypadek, który wywołał głośną dyskusję na temat wprowadzenia obowiązku korzystania ze zrywki na łodziach otwarto pokładowych. Brak zapiętej zrywki byłby karany, podobnie jak brak zapiętych pasów w samochodzie.

Rodzina z czworgiem dzieci wybrała się na przejażdżkę łodzią typu RIB. Płynęli z dużą prędkością w ujściu rzeki Camel w Kornwalii. Jak zeznali świadkowie, w pewnym momencie RIB ostro przechylił się na prawą burtę, wyrzucając z pokładu wszystkich pasażerów i sternika. Ale silnik nadal pracował. Łódź pozbawiona kontroli zaczęła wirować wokół własnej osi. Dwie osoby zginęły na miejscu, dwie kolejne w wyniku obrażeń zmarły w szpitalu, dwie odniosły lżejsze obrażenia. Wirującą łódź zatrzymał Charlie Toogood, miejscowy instruktor narciarstwa wodnego. Wrzucił do wody linę, która wkręciła się w śrubę i spowolniła jednostkę na tyle, że mógł dostać się na jej pokład.

Śledztwo prowadzi Marine Accident Investigation Branch, organizacja zajmująca się wyjaśnianiem przyczyn wszystkich wypadków, jakie wydarzyły się na wodach Wielkiej Brytanii i na jednostkach zarejestrowanych w tym kraju. Zgodnie z podejrzeniami, bezpośrednią przyczyną tak tragicznego finału była niezapięta zrywka (na odholowanej przez ratowników łodzi wisiała swobodnie przy manetce). Gdyby sternik ją zapiął, wypadek zakończyłby się jedynie stłuczeniami lub złamaniami. MAIB prowadzi też dochodzenie w celu wyjaśnienia, co spowodowało przechylenie się łodzi i wyrzucenie za burtę wszystkich pasażerów.

Zrywka to skręcony w sprężynę czerwony przewód z rdzeniem z cienkiej stalowej linki. Z jednej strony zakończona jest karabińczykiem (przypinamy linkę do nadgarstka lub nogi), z drugiej – zapinką wsuwaną do gniazda przy stacyjce, manetce lub silniku. Zapinka powinna łatwo wypinać się z gniazda, a jej brak powinien uniemożliwić uruchomienie silnika. Po wypięciu zrywki, która rozłącza obwód elektryczny, silnik natychmiast przestaje pracować. Niestety, niektórzy wpinają samą zapinkę (bez przewodu) lub po prostu nie zakładają linki na nadgarstek czy nogę. Jak widać, ten drobny błąd może mieć tragiczne skutki.

Arek Rejs

Chris Scott z firmy Parker Poland dla magazynu „Wiatr"

Zrywka jest standardowym i zalecanym, ale nie obowiązkowym, wyposażeniem wszystkich łodzi otwarto pokładowych napędzanych silnikami o mocy powyżej 2,5 KM. Klasycznej zrywki raczej nie stosuje się w łodziach kabinowych, gdzie częściej korzystamy z bardziej zaawansowanych bezprzewodowych systemów Man Over Board. Do niedawna zrywki nie były też stosowane w silnikach elektrycznych, ale ponieważ ich moc z roku na rok wzrasta, wielu producentów zaczęło montować zrywki.

To niewielkie urządzenie, warte często niecałe 10 zł, może nie tylko uratować życie, ale też uchronić sterników przed stratami materialnymi. W wypadku wypadnięcia za burtę czy chociażby upadku ze skutera podczas jazdy, ster nie zawsze skręci. Jeżeli nie będziemy mieli zapiętej zrywki, możemy zobaczyć naszą łódź lub skuter odpływające samotnie w siną dal. Zapięcie zrywki nic nie kosztuje i nie wymaga wiele czasu, a jest jednym z najważniejszych elementów zapewniających bezpieczeństwo na łodzi motorowej. Zrywki są obowiązkowym wyposażeniem wszystkich łodzi sportowych uczestniczących w zawodach. Brak zrywki na takiej jednostce dyskwalifikuje sternika.

Wypadek z udziałem skutera

Na Zalewie Zegrzyńskim doszło do tragicznego wypadku. Utonęła 37-letnia kobieta, która podczas kąpieli została uderzona przez rozpędzony skuter wodny.

Jak podaje legionowski WOPR, mężczyzna prowadzący skuter zawiadomił policję, że uderzył w przeszkodę. Ratownicy rozpoczęli akcję. Mniej więcej przez 40 minut nikogo nie udało się odnaleźć, więc do pomocy wezwano wyposażonych w sonar strażaków z Legionowa. Niemal natychmiast po jego uruchomieniu zlokalizowano ciało, które po godzinie wydobyto na powierzchnię. Kobieta miała rozciętą głowę. Wyłowiono ją około 100 metrów od brzegu.

Mężczyzna prowadzący skuter miał wszystkie niezbędne dokumenty i uprawnienia. W jego organizmie nie wykryto alkoholu. Kto zawinił? Pływający zbyt blisko brzegu sternik czy ofiara wypadku, która wypłynęła za daleko poza teren kąpieliska? Trwa wyjaśnianie przyczyn zdarzenia.

Kto może prowadzić skuter?

Według obowiązujących przepisów, skuter wodny jest łodzią motorową, więc osoba prowadząca taki pojazd musi mieć takie same uprawnienia jak sternik motorówki. Zgodnie ze starymi przepisami, skuter mógł prowadzić jedynie posiadacz patentu starszego sternika motorowodnego. Wynikało to z tego, że posiadacz podstawowego patentu (sternik motorowodny), mógł kierować łodzią z silnikiem o mocy do 60 kW (80 KM), a większość nowoczesnych skuterów ma silniki o mocy znacznie przekraczającej 100 KM.

W nowych przepisach to ograniczenie mocy silnika zostało utrzymane, ale obowiązuje ono jedynie osoby do 16 roku życia. Pozostali posiadacze nowego patentu sternika motorowodnego mogą w dzień bez ograniczeń prowadzić skuter po wodach śródlądowych i morskich zamkniętych w odległości do dwóch mil od brzegu. Skuter będący łodzią motorową z napędem o mocy przekraczającej 100 KM podlega rejestracji w Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego. Co 5 lat musi być poddawany obowiązkowym badaniom technicznym wykonywanym przez PRS. Aby uniknąć tych badań, większość skuterów jest dobrowolnie rejestrowana jako jednostki morskie w PZŻ (bez rejestracji w PZMWiNW).

Kiedy zdobędziemy patent i zarejestrujemy skuter, musimy jeszcze sprawdzić, czy upatrzony akwen nadaje się do pływania: czy nie ma ograniczenia hałasu, zakazu wzbudzania fal, ograniczenia prędkości, przeszkód pod wodą i wreszcie, czy jest miejsce do slipowania. Wbrew pozorom, w Polsce nie ma wielu akwenów, z których w pełni mogą korzystać miłośnicy skuterów. Trzeba jeszcze sprawdzić, czy na naszym jeziorze nie obowiązują dodatkowe lokalne przepisy regulujące zasady bezpiecznego korzystania ze zbiornika. Na wodach Zalewu Zegrzyńskiego jest zakaz szybkiego pływania skuterami w odległości bliższej niż 100 m od brzegu. Na koniec pamiętajmy o zapięciu zrywki, założeniu kamizelki i sprawdzeniu, czy skuter jest w pełni sprawny.

Arek Rejs

B&G

PARKER POLAND
www.parker.com.pl

Zeus Touch

Nowy, rewelacyjny ploter nawigacyjny

RAZEM TWORZYMY STANDARDY.

System nawigacyjny Zeus Touch, pierwszy taki ploter stworzony dla żeglarzy.

Wykorzystując nasze wieloletnie doświadczenie stworzyliśmy produkt, który sprawi, że żeglowanie stanie się jeszcze przyjemniejsze. Dotykowy ekran LED, możliwość rozbudowy o radar, autopilot, bezprzewodowe sterowanie GoFree i wiele więcej. Unikalny ekran SailSteer automatycznie obliczy punkty zwrotu oraz optymalny kurs, abyś mógł skupić się na tym co kochasz najbardziej- żeglowaniu.

5 YEAR B&G Advantage SERVICE

www.bandg.com

FAMILY, FRIENDS, FUSION

WIODĄCA MARKA NA RYNKU MARINE AUDIO

FUSION

OFICJALNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

PARKER POLAND

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

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

RENAULT CAPTUR
ŻYJ PEŁNIĄ ŻYCIA

RENAULT QUALITY MADE

RENAULT WORLD CHAMPION ENGINE

- Najwyższy poziom bezpieczeństwa według norm Euro NCAP
- Multimedialny tablet R-link
- Pełna personalizacja
- Silnik TCe 120 z automatyczną dwusprzęgłową skrzynią biegów EDC

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

5 gwiazdek w teście Euro NCAP przeprowadzonym w 2013 r. na Renault Captur ZEN Energy TCe 90. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym w zależności od wersji wynosi od 3,6 do 5,4 l/100 km, emisja CO_2 od 95 do 125 g/km. Zużycie paliwa i emisja CO_2 określone zgodnie z obowiązującymi wytycznymi. Koncern Renault dba o środowisko, a samochody naszej marki składają się z części nadających się do odzysku i recyklingu. Szczegółowe informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska znajdują się na stronie www.renault.pl.

Renault ..... GIFT