SEZON TARGOWY - WARSZAWA, KATOWICE, ŁÓDŹ, AMSTERDAM

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

WRZESIEŃ 2016

ENERGA SOPOT MATCH RACE

Katamarany M32 przy molo

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

DELPHIA 46 DS
Nowe oblicze oceanicznego cruisera

MORZE JOŃSKIE
Z Korfu do Lefkady

BEZ MEDALU W RIO
Najbliżej był Piotr Myszka

Energa Sailing - kontakt z korzyścią dla żeglarstwa w Polsce

Jako największy w Polsce dostawca energii ze źródeł odnawialnych wiemy, jak ważna jest współpraca z siłami natury. Woda to dla Energi coś więcej niż tylko 47 hydroelektrowni. To troska o środowisko, ale też możliwość rozwoju i realizacji pasji. Dzięki programowi Energa Sailing najlepsi żeglarze reprezentują Polskę przygotowując się i rywalizując na światowych akwenach. Najbardziej utytułowani z nich zachęcają także dzieci i młodzież w ramach ogólnopolskiego programu edukacyjnego do aktywnego spędzania wolnego czasu na wodzie.

Obierz kurs na ekologiczną energię, wybierz kontakt z korzyścią na energa.pl

Energa

Na zdjęciu reprezentanci Energa Sailing Team Poland, kadry narodowej PZŻ

Pobierz aplikację WIATR i czytaj mobilne wydania na tabletach i smartfonach

Dołącz do mobilnych czytelników i pobieraj magazyn z aplikacji WIATR dostępnej za darmo w sklepach App Store (urządzenia z systemem iOS) i Google Play (tablety i smartfony z Androidem).

W kategorii News & Magazines aplikacja Wiatr jest trzecią najczęściej pobieraną w polskim App Store. W kategorii Travel & Regional (Magazines & News) zajmuje drugie miejsce. Natomiast w kategorii Sport & Lesure – pierwsze! W ogólnej kategorii Sport aplikacja Wiatr w polskim App Store notowana jest na 20 pozycji (dane z 31 lipca). Dużą popularność zdobywa także za granicą – na przykład na Ukrainie i w Egipcie.

Każde cyfrowe wydanie „Wiatru" na tablecie i smartfonie jest bogatsze od publikacji drukowanej – zawiera filmy, galerie zdjęć, dodatkowe newsy, listę punktów dystrybucji (sklepy, kluby, mariny, tawerny...) oraz tabelę *wind converter* do przeliczania siły wiatru. Magazyn „Wiatr" zawsze pobieramy za darmo i bez logowania: z aplikacji, ze strony www.wiatr.pl i z Facebooka (na komputerach dostępne są pliki PDF).

Jak pobrać mobilny „Wiatr"? Na tabletach i smartfonach z systemem iOS odwiedzamy sklep App Store, natomiast na tabletach i smartfonach z Androidem wchodzimy do sklepu Google Play. W wyszukiwarkę wpisujemy słowo „Wiatr" i pobieramy darmową aplikację magazynu. Pismo można udostępniać na Twitterze i Facebooku. Można je także wysyłać e-mailem lub przez aplikację Messenger. Użytkownicy aplikacji odbierają na swoich urządzeniach wiadomość Push informującą o nowym wydaniu gotowym do pobrania.

W aplikacji Wiatr opublikowano dotąd 37 wydań magazynu (od numeru z lutego 2013 roku). Wszystkie wydania pisma (71) w plikach PDF dostępne są za darmo w archiwum na stronie internetowej www.wiatr.pl. Zapraszamy do lektury!

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: ROBERT HAJDUK / SHUTTERSAIL.COM

9315 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.

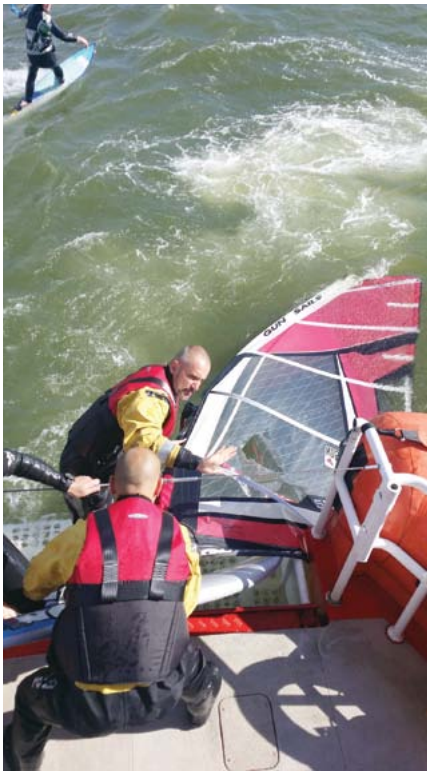
www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania V 2016, VI-VII 2016, VIII 2016).

Pracowite lato ratowników SAR



Ratownicy podejmują windsurfera i sprzęt.

Akcja udana. Poszkodowany bezpiecznie wraca do portu. Fot. Piotr Krzemiński (2)

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa ma za sobą bardzo trudne i niestety tragiczne tygodnie lata. W pierwszą niedzielę sierpnia ratownicy otrzymali informację o windsurferze potrzebującym pomocy kilometr od osady Karwieńskie Błoto. Na pomoc wysłano załogę statku „Bryza" z Brzegowej Stacji Ratowniczej Władysławowo. Ratownicy odnaleźli poszukiwanego – był bardzo osłabiony. Na pokładzie windsurfer otrzymał ciepłe ubranie i koc. Wkrótce zabrała go załoga karetki pogotowia oczekującej na brzegu.

Tego samego dnia sportowy katamaran wywrócił się kilometr o główek portu Ustka. Łódką żeglowały trzy osoby. Do akcji wkroczyły załogi łodzi R-1, R-25, statku „Orkan" i śmigłowca. Ratownicy podjęli z wody dwie osoby (trzecia znajdowała się na przewróconej jednostce). Żeglarze postanowili ratować katamaran. Jacht wrócił do portu w asyście łodzi R-1 i statku „Orkan".

Ratownicy z Ustki i Łeby uczestniczyli w poszukiwaniach dwóch dziewczynek wypoczywających z rodzinami nad brzegiem Bałtyku. Obie kąpały się z opiekunami, mimo silnego zafalowania i wyraźnego zakazu wchodzenia do wody. Niestety te zdarzenia zakończyły się tragicznie.

W niedzielę 14 sierpnia, o godz. 23.14, Witowo Radio przekazało do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni informację o żeglarzu znajdującym się w wodzie i wzywającym pomocy przez radio UKF. Ubrany był w kombinezon rybacki. Zanim jacht zatonął, żeglarz płynął samotnie ze Świnoujścia do Nexø. Nie potrafił jednak wskazać miejsca, w którym się znajduje. Wkrótce łączność została przerwana. Do akcji wysłano statki ratownicze „Pasat" i „Cyklon", patrolowiec SG-212 oraz śmigłowiec i samolot Marynarki Wojennej. Poszukiwania trwały 22 godziny, ale żeglarza nie odnaleziono.

Niecałe dwa dni później kapitanat portu Kołobrzeg poinformował, że jeden z załogantów jednostki „Globtroter" traci przytomność. Zdarzenie miało miejsce 12 mil na północ od Kołobrzegu. Do akcji wysłano statek „Szkwał". Ratownicy udzielili choremu pomocy i przekazali go załodze karetki pogotowia oczekującej w porcie.

Z kolei w pierwszych dniach września Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni otrzymało informację z sopockiego WOPR o zaginięciu kitesurfera, który o 13.00 wypłynął z Jastarni do Helu. Około 15.00 widziano go ostatni raz w pobliżu Juraty. Akcja poszukiwawcza trwała kilkanaście godzin. Kitesurfera szczęśliwie odnaleziono po drugiej stronie zatoki. W akcji brało udział kilka jednostek SAR i WOPR oraz śmigłowiec.

Źródło: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – www.sar.gov.pl.

Wodne granice mogą łączyć

Polsko-niemiecki obóz motorowodny Odra 2016, połączony z kursem ISSA na patent sternika motorowodnego, zorganizowano w połowie sierpnia na Odrze i Warcie. Projekt skierowany był do młodych w wieku od 18 do 26 lat mieszkających po obu stronach granicy. Młodzież przez dziewięć dni zgłębiała tajniki pływania po śródlądowych szlakach. Pod okiem doświadczonych instruktorów kursanci uczestniczyli w zajęciach teoretycznych i praktycznych – na łodziach motorowych typu Weekend 820 przepłynęli ponad 300 kilometrów. Trasa wiodła ze Szczecina, przez Schwedt, Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski, Kienitz i ponownie Szczecin. Przyszli sternicy mogli więc posmakować żeglugi z prądem i pod prąd. Nad sprawną organizacją obozu czuwał Tomasz Lipski, wiceszef Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarstwa ISSA. Kurs zakończył się egzaminem na patent sternika (nikt nie oblał!). Obóz odbył się dzięki wsparciu Pomerania Fleet (flota zrzeszająca żeglarzy Rotarian z Polski, Niemiec i Szwecji), klubów Rotary z Polski i Niemiec, ISSA oraz organizacji Polsko-Niemiecka Współpraca Młodzieży.

Odrą z prądem i pod prąd. Fot. rotary.org.pl

Magdalena Sitek

Nowy „Polonez”

W Szczecinie i Świnoujściu rozegrano I Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski Żeglarzy Samotników i Załóg Dwuosobowych ORC – Baltic Polonez Cup Race 2016. Zawody zorganizowała Fundacja Żeglarska Sailportal.pl we współpracy z Komisją Żeglarstwa Morskiego PZŻ. Regaty miały wyłonić najbardziej wszechstronnych żeglarzy samotników oraz załogi dwuosobowe potrafiące skutecznie rywalizować w każdych warunkach i na każdej trasie, nie tylko w długim pełnomorskim wyścigu.

Rozegrano pięć biegów: dwa krótkie na Odrze w sercu Szczecina (Pyromagic Szczecin 2016), dwa wyścigi na średnim dystansie (Świnoujście Cup) oraz wyścig główny o puchar „Poloneza”. Mistrzem Polski samotników w klasie ORC został Marcin Lorych (jacht „Bluefin II”). Srebro wywalczył Artur Burdziej („Loxa”), a brąz – Władysław Chmielewski („Buena”). W grupie załóg dwuosobowych zwyciężyli Mirosław Zemke i Ryszard Szostak (jacht „Hobart”). Drugie miejsce zajęli Mikołaj Marecki i Krzysztof Łobodziec („Aquarela”), a trzecie – Romuald Bohatyrewicz i Ryszard Żełudziewicz („Eilean”). Puchar „Poloneza” zdobył Maciej Muras, który triumfował w wyścigu długim na historycznej trasie Świnoujście – Christiansø – Świnoujście (około 200 mil morskich).

Szczególnie zacięta była rywalizacja w grupie samotników. Mistrz Polski Marcin Lorych żeglował równo we wszystkich wyścigach krótkich i średnich – wygrał w łącznej klasyfikacji, choć w podwójnie punktowanym wyścigu długim zajął siódme miejsce. Władysław Chmielewski uszkodził płetwę sterową w czwartym wyścigu Pucharu Świnoujścia. Po naprawie wypłynął na trasę wyścigu długiego z dwugodzinnym opóźnieniem. Mimo to dotarł do mety na świetnej drugiej pozycji i tym samym wywalczył trzecie miejsce w klasyfikacji mistrzostw Polski. Pecha miał Aleksander Wertman, najmłodszy uczestnik. W dość niespodziewanych porywach wiatru stracił główny przedni żagiel już na początku długiego wyścigu i musiał żeglować na małym foku. Z godzinnym opóźnieniem na trasę wypłynął Maciej Muras, który miał problemy z elektroniką. Mimo to wygrał główny wyścig i zdobył puchar „Poloneza”. Mirosław Zemke i Ryszard Szostak dominowali w grupie załóg dwuosobowych we wszystkich wyścigach krótkich i średnich, a trzecie miejsce w wyścigu długim dało im pewne zwycięstwo w mistrzostwach Polski.

Imprezę rozpoczęto od spotkania z Krzysztofem Baranowskim i pokazu filmu „Sztorm”, a zakończono spotkaniem integracyjnym w tawernie żeglarskiej przy muzyce zespołu „Majtki Bosmana”. Uroczyste wręczenie nagród odbędzie się podczas targów Boatshow w Łodzi (12 listopada, godz. 14:00). Więcej informacji na stronie internetowej imprezy www.regaty-poloneza.pl.

Triumfatorzy. Czy formuła regat przyciągnie nowych uczestników? Fot. Jan Surudo

Ostra walka najlepszych załóg w formule match racing – przy molo nie brakowało emocji. Fot. Robert Hajduk

Po tytuł choćby w łodzi podwodnej

Osiem załóg na jachtach Diamant 3000 oraz sześć ekip na katamaranach M32 rywalizowało przy sopockim molo podczas 13. edycji Energa Sopot Match Race – regat rozgrywanych w ramach Pucharu Świata i cyklu World Match Racing Tour. Na jednokadłubowcach triumfował zespół Delphia Sailing Team Łukasza Wosińskiego, natomiast na katamaranach – ekipa Nicklasa Dackhammara ze Szwecji (w imprezie uczestniczyło 11 zawodowych zespołów, trzy z nich rywalizowały w obu flotach).

– Sprawdziła się nasza taktyka przedstartowa i konsekwentna żegluga na trasie – mówił nam Łukasz Wosiński kilka dni po regatach. – Czułem, że nasza załoga się rozpędza i jesteśmy w gazie. Wiedziałem, że prędzej, czy później, wszystko zacznie grać, jak należy i będzie nas stać na spektakularny sukces.

Dobrze rozpoczął regaty zespół Energa Volvo Yacht Racing Przemysława Tarnackiego. W pierwszej rundzie wygrali ze wszystkimi załogami i z siedmioma punktami prowadzili w klasyfikacji *round robin*. Niestety w ćwierćfinale Tarnacki przegrał ze słoweńską ekipą Dejana Presena (1:2). Patryk Zbroja uległ utytułowanej szwajcarskiej załodze Erica Monnina (0:2). Jedynie Łukasz Wosiński – po wygranej 2:0 z rosyjską ekipą Vladimira Lipavsky'ego – mógł walczyć dalej.

W półfinale zespół Delphia Sailing Team odprawił Dejana Presena, wygrywając ze Słoweńcami 2:1. Polacy byli szybsi, precyzyjnie wykonywali manewry i lepiej czytali wiatr. W finałowej rozgrywce znów nie zawiedli – pokonali australijską ekipę Sama Gilmoura 2:0. Odbierając nagrodę, Wosiński podziękował Przemkowi Tarnackiemu, z którym pływał w jednej załodze przez 10 lat. Załogantami Wosińskiego byli Bartosz Bartnicki, Filip Lewandowski oraz Jacek Nowak z olimpijskiej klasy 49er, reprezentant Energa Sailing Team Poland. – Jacek nie zrezygnował z olimpijskiego żeglarstwa, ale do naszej załogi dołączył na stałe. Odpowiada za trym foka i spinakera. Szybko się uczy formuły match racing i widać, że sprawia mu ona frajdę – mówi Łukasz Wosiński.

Trzecie miejsce zajął Eric Monnin, który w małym finale pokonał 2:0 Dejana Presena. W rywalizacji katamaranów M32,

Pierwszy komentarz zwycięzcy – Łukasz Wosiński, sternik zespołu Delphia Sailing Team. Fot. Robert Hajduk

zaliczanej do klasyfikacji World Match Racing Tour, zwyciężyła ekipa Nicklasa Dackhammara ze Szwecji, która w finałowej rozgrywce pokonała australijską załogę dowodzoną przez Torvara Mirsky'ego. Szwedzki katamaran M32 o długości niespełna dziesięciu metrów, ważący ponad pół tony, z masztem o wysokości 16,8 metra, to jedna z najnowszych konstrukcji regatowych. Autorami projektu są Göran Marström i Kåre Ljung, a producentem – firma Aston Harald Composite AB. Żeglują na tej łodzi znani zawodnicy, między innymi wielokrotni mistrzowie świata w match racingu oraz uczestnicy Volvo Ocean Race i America's Cup. Katamaran żegluje szybko, jest dość zwrotny i bardzo widowiskowy – czterech lub pięciu załogantów balastuje na skrzydłach i obsługuje dwa żagle: grot o powierzchni 53,6 m kw. oraz genaker o powierzchni 59,5 m kw.

Czy załoga Łukasza Wosińskiego zdoła się przesiąść na ten katamaran, by móc rywalizować o najcenniejsze trofeum w cyklu World Match Racing Tour? – Nie ukrywam, że moim marzeniem jest walka o mistrzostwo świata w match racingu – mówi Łukasz. – Zwycięstwo w Sopocie to ważny krok w tym kierunku. Oczywiście pojawienie się dwukadłubowców skomplikowało sytuację i wydłużyło naszą drogę do elity. Ale przecież katamaran to też łódka napędzana wiatrem. Musimy się pogodzić ze zmianami i ciężko pracować. Nie poddam się, choćby nam kazali rywalizować w łodziach podwodnych... Na przyszły sezon potrzebny będzie budżet w wysokości kilkuset tysięcy złotych. Pierwsze próby na dwukadłubowcach mam już za sobą. Wierzę, że będziemy mogli walczyć z powodzeniem.

Załogi katamaranów M32 walczyły o punkty do klasyfikacji World Match Racing Tour. Fot. Robert Hajduk

Jednym z głównych sponsorów Energa Sopot Match Race jest Volvo Car Poland. Oprócz najnowszych modeli Volvo S90 i V90, w Sopocie pokazano także klasyczny model P1800 ES zaprojektowany przez Pelle Pettersona, słynnego projektanta łodzi żaglowych oraz właściciela marki produkującej odzież i akcesoria żeglarskie. O World Match Racing Tour czytajcie na www.wmrt.com, natomiast o polskich regatach Energa Sopot Match Race – na stronie www.EnergaSopotMatchRace.com.

I Śląskie Targi Sportów Wodnych i Rekreacji
WIATR i WODA
WIATR / WODA
4-6 listopada 2016
Międzynarodowe Centrum Kongresowe Katowice
KATOWICE 2016
WIATR / WODA
wiatriwoda.pl
miasto współgospodarz
organizator
organizator wykonawczy
partner
sponsor
patronat medialny
współpraca medialna
KATOWICE dla odmiany
YACHT EXPO
murator EXPO
Żagle
HENRI LLOYD
PODRÓŻE
zagle.com.pl portal sportów wodnych
WIATR magazyn dla żeglarzy

Wiatr i Woda – z Gdyni do Katowic

Transformers dla dużych chłopców. Galeon 500 Fly z otwieranymi burtami.

Prawie 12 tys. osób odwiedziło gdyńskie targi Wiatr i Woda. W imprezie wzięło udział 138 wystawców. Zaprezentowano prawie 130 łodzi – od małych motorówek i jachtów, po duże i luksusowe jednostki warte miliony złotych.

Ozdobą kei stoczni Galeon był jacht motorowy Galeon 500 Fly o długości ponad 16 metrów. Łódź warta 1,2 mln euro netto (w wersji podstawowej: 596 tys. euro netto) ma nie tylko okazałą rufową platformę kąpielową, ale także otwierane burty, które zamieniają się w boczne balkony. Takie rozwiązanie pozwala zamienić kokpit i zadaszoną część pokładu w duży taras i bar – można tu urządzić plenerowe przyjęcie dla całej załogi i gości.

Stocznia Delphia Yachts przedstawiła model Delphia 46 Deck Saloon, jacht Maxi 1200 oraz motorową Nautikę 1150 Voyage – pierwszy model z nowej linii łodzi Nautika. Stoisko oleckiej stoczni odwiedzili między innymi Portugalczyk Tony Castro, designer jachtowy prowadzący biuro w Southampton oraz Szwed Pelle Petterson, medalista olimpijski, sternik z Pucharu Ameryki i projektant jachtów Maxi.

Na sąsiednich kejach korespondencyjny pojedynek o względy klientów toczyły dwie ciekawe jednostki żaglowe tej samej wielkości: Hanse 345 z czarterowej floty kołobrzeskiej firmy SoFun oraz Sun Odyssey 349 ze stoczni Jeanneau. Zwiedzający mogli porównać aranżację wnętrza, wyposażenie oraz ceny obu łodzi (podstawowe wersje obu jednostek kosztują niecałe 90 tys. euro netto). Firma Haryzont, przedstawiciel Grupy Hanse, zaprezentowała także pięknego Dehlera 46. Natomiast spółka Dobre Jachty, reprezentująca w Polsce stocznię Jeanneau, pokazała sportowy model Sun Fast 3600.

Gdynia to nie tylko jachty: stoisko firmy Eljacht z urządzeniami Raymarine...

...i ekspozycja firmy Parker Poland (marki Lowrance i Simrad).

FOT. MAGAZYN „WIATR" (7), SKEIRON (1)

reklama

Na stoisku firmy Yachts & Yachting zacumował niewielki kompaktowy Dufour 310 Grand Large – ciekawy jacht o sportowej sylwetce, z dwoma kołami sterowymi, przeznaczony głównie do weekendowej żeglugi (cena: około 80 tys. euro netto).

Duże zainteresowanie budził jacht motorowy Skeiron D50 – pierwsza polska konstrukcja wzorowana na klasycznych *downeast boats*, dzielnych łodziach używanych do połowu homarów u wybrzeży Maine, Nowej Szkocji oraz Nowej Fundlandii i Labradoru. Skeiron D50, jacht o długości 15 metrów, łączy wygodę, luksus, przestrzeń oraz dzielność i stabilność podczas żeglugi. Jest jednocześnie domem na wodzie i statkiem mogącym przemierzać najtrudniejsze morza. W podstawowej wersji jednostka kosztuje 520 tys. euro netto. Powierzchnia mieszkalna wynosi aż 90 m kw., natomiast górny taras (flybridge) ma aż 30 m kw. Jacht otrzymał oceaniczną klasę A. Choć jest słusznych rozmiarów i waży 16 ton, podczas żeglugi z prędkością 5, 6 węzłów silnik spala zaledwie trzy litry ropy na godzinę, co daje imponujący zasięg 3000 mil (z zachowaniem rezerwy paliwa wynoszącej 10 proc.).

Targi Wiatr i Woda to oczywiście impreza nie tylko dla wodniaków z zasobnymi portfelami. W gdyńskiej marinie oglądaliśmy małe motorówki, mniejsze jachty śródlądowe, były nawet dwie setki: „Atom" i „Igus" – sklejkowe jachty balastowe przygotowywane przez budowniczych do tegorocznego wyścigu Setką przez Atlantyk. Ciekawość zwiedzających budziła niewielka łódź spacerowa Energy 23CS z silnikiem elektrycznym i opuszczanym dachem. A także cała flota łodzi motorowych firmy Parker Poland, o których wielokrotnie pisaliśmy na łamach „Wiatru" – producent zaprezentował między innymi model Parker 750 CC (cena wersji podstawowej: 171 tys. zł brutto), Parker 800 Weekend (220 tys. zł brutto), Parker 690 DC (148 tys. zł brutto) i Parker 770 Weekend (165 tys. zł brutto).

Najbliższe targi Wiatr i Woda odbędą się w Katowicach w pierwszy weekend listopada. To nowa impreza w wodniackim kalendarzu i pierwsze tak duże przedsięwzięcie biznesowe branży sportów wodnych na Śląsku. Na początku września organizatorzy poinformowali, że wystawcy zarezerwowali już 80 proc. powierzchni w nowoczesnej hali Międzynarodowego Centrum Kongresowego (www.mck.katowice.eu). Obiekt wzniesiono w centrum Katowic – tuż obok Spodka i nowej siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia. Niezwykły budynek o długości 236 metrów ma powierzchnię 35 000 m kw. Jest jedną ze sztandarowych inwestycji miasta i należy do najnowocześniejszych w Europie. Do zobaczenia w Katowicach!

Pokazy ratownictwa wodnego.

„Igus" – nowa łódź klasy Setka.

Nowość: Nautika 1150 V.

Skeiron D50 – oceaniczny dom.

Hanse 345 z czarterowej floty kołobrzeskiej firmy SoFun.

METSTRADE to największa na świecie wystawa sprzętu i wyposażenia.

Targi METS. Osprzęt, technologie i trendy.

Amsterdamskie targi METS, największa na świecie wystawa materiałów, technologii oraz elementów wyposażenia jachtów i łodzi, będą się odbywać od 15 do 17 listopada (od wtorku do czwartku). METS (Marine Equipment Trade Show) to kilka hal w centrum kongresowym RAI Amsterdam, 19 narodowych pawilonów (w tym roku po raz pierwszy będzie także pawilon polskich firm), 1400 wystawców z 50 państw oraz około 22 000 zwiedzających ze 112 krajów świata – głównie specjalistów, szefów produkcji i zaopatrzeniowców poszukujących nowych produktów i rozwiązań. W Amsterdamie spotyka się cały nautyczny biznes – fachowcy i przedsiębiorcy chcący poznać najnowsze trendy i technologie. Choć wystawcy nie prezentują gotowych jachtów, znajdziemy tam wszystko, co niezbędne do ich produkcji – od projektu do ostatniej warstwy farby nakładanej na dno przed wodowaniem.

METS TRADE MARINE EQUIPMENT TRADE SHOW

METS to także jedna z najdynamiczniej rozwijających się imprez targowych w branży jachtowej – w ostatnich latach rośnie powierzchnia wystawy i wzrasta liczba firm uczestniczących w targach. Jeśli przed 8 listopada zarejestrujecie swą wizytę na stronie internetowej www.metstrade.com – wstęp na targi będzie bezpłatny.

Polski przemysł jachtowy należy do wiodących w Europie. Teraz czas zawinąć do Amsterdamu, by pokazać nasze technologie, półprodukty oraz elementy wyposażenia. Wśród tegorocznych wystawców będą między innymi: Delphia Yachts, Model-Art (stocznia z Ostródy, którą prezentowaliśmy na łamach „Wiatru" w czerwcu tego roku), Troton (farby jachtowe Sea-Line), PPH Demex (okucia i obróbka metali), BWP Skórkiewicz (elementy ze stali nierdzewnej i kwasoodpornej), Star Investments (akcesoria i części dla branży motorowodnej) oraz Bohamet (okna, obudowy okienne, drzwi i systemy automatyki okiennej). – W tym roku wiele przedsię-

Targi goszczą w kilku halach centrum kongresowego RAI Amsterdam.

Najnowsze budynki imponują architekturą.

FOT. METSTRADE / RAI AMSTERDAM

biorstw zgłosiło swój udział w targach po raz pierwszy. To pomoże nam rozwijać imprezę w kolejnych latach. Wierzymy, że następne edycje wystawy zgromadzą jeszcze więcej firm i odwiedzających – mówi Irene Dros, menadżer w firmie RAI Amsterdam. Szefowie METS liczą, że ich wystawa zainspiruje polskich przedsiębiorców, którzy chcieliby zadebiutować w przemyśle jachtowym. Bo przecież swą ofertę targową kierują nie tylko do producentów żagli, farb, laminatów i okuć. Ale także do firm wytwarzających meble, zabudowę kuchenną, tapicerki, sprzęt AGD, audio, czy choćby innowacyjne oprogramowanie. Takie spółki, wkraczając do świata przemysłu jachtowego, mogłyby poszerzyć gamę produktów i zdobyć nowych odbiorców.

Na targach METS mamy trzy specjalistyczne pawilony: The SuperYacht Pavilion (SYP), Marina & Yard Pavilion (MYP) oraz Construction Material Pavilion (CMP). Zaplanowano liczne seminaria, warsztaty, dyskusje i prezentacje. W ramach InnovationLAB wystawcy zaprezentują nowatorskie materiały, projekty i urządzenia. Przedsiębiorcy z branży jachtowej oraz goście targów mogą w Amsterdamie dotknąć przyszłości i spotkać inżynierów wyznaczających trendy. Najlepsze innowacyjne produkty rywalizują o prestiżowe tytuły DAME Design Award. Jury ocenia pomysł, wykonanie, funkcjonalność oraz stosunek ceny do jakości. W ubiegłym roku wystawcy zgłosili do konkursu 110 produktów, a do finału nominowano niemal połowę z nich. Wyjątkową oprawę ma także Boat Builder Awards – nagrodę w ośmiu kategoriach jury przyznaje producentom i dystrybutorom jachtów. Uroczysta gala i wręczenie Boat Builder Awards odbędzie się 16 listopada w Narodowym Muzeum Morskim.

Więcej informacji o targach METS na stronie internetowej www.metstrade.com. Zarejestruj wizytę i odwiedź wystawę za darmo. Rejestracja trwa zaledwie trzy minuty (można się logować także przez Facebooka i Twittera). Po rejestracji otrzymacie e-mail z biletem wstępu.

Innowacje na wystawie DAME Design Award.

METSTRADE
15, 16, 17 LISTOPADA 2016
RAI Amsterdam
Europaplein
Amsterdam 1078 GZ
Holandia

Amsterdam – jedno z najpiękniejszych miast na świecie. „Zawinąć, choć raz...".

NORTH SAILS GO BEYOND™

NAJLEPSZYCH NAPĘDZA NORTH SAILS

Poniższe rezultaty to miejsca, jakie zdobyli klienci North Sails w Polsce w sezonie 2016. Cały team North Sails gratuluje osiągnięć.

Skontaktuj się z nami już dziś, a nasza załoga opowie Ci jak osiągać lepsze wyniki.

Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski ORC International 2016
ORC International A: 1, 2*
ORC International B: 1*, 2

Mistrzostwa Zatoki Gdańskiej ORC
1*, 3*

Nord CUP Classic
KWR: 1*
Open A: 1
ORC B: 1*, 3

B8 Race
ORC A: 1
ORC B: 1*, 2*

Długodystansowe Mistrzostwa Polski Delphia 24 OD
1, 2*

Mistrzostwa Polski Delphia 24 OD
1, 2, 3*

Mistrzostwa Polski Nautica 450
1, 2, 3

Mistrzostwa Polski A-Class
3

Mistrzostwa Polski Omega
2

Energa Sailing w klasie Optimist
1

Puchar Pucka 505
1*, 2*

Mistrzostwa Polski 470 w Sprincie
1, 2, 3

Mistrzostwa Polski Masters OK Dinghy
3

Grand Prix Jeziora Powidzkiego w klasie Trias
1

Mistrzostwa Polski Masters w klasie Finn
1, 2, 3

Mistrzostwa Polski w Sprincie w klasie Finn
1, 2, 3

Regaty Dni Morza w Świnoujściu 2016
Grupa Open: 2

Regaty Stepnica 2016
Grupa Open I: 2, 3

52 Etapowe Regaty Turystyczne 2016
1

66 Regaty Przyjaźni
Grupa Open I: 2

* Częściowo pod żaglami North Sails

Go where others can't follow. Go Beyond.

northsails.com NORTH SAILS

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, Szczecin, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
OSW w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512 338 983
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Chojnicki Klub Żeglarski, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Sport-Sails Center, Rytel, Dworcowa 48, tel. 52 39 85 322
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, aleja Spacerowa 11, tel. (87) 420 60 00
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, Sielska 38
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Sklep Slam, Mikołajki, Plac Wolności 2, tel. 602 776 202
Stanica w Nadbrzeżu, Tolkmicko, tel. 601 949 616
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepidło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZŻ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Sztorm Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, tel. (22) 541 63 63
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „Lokal na Rybę" (gotuje Bartosz Lisek), Warszawa, Kwiatowa 1/3/5, wejście od Różanej 42, tel. 690 04 33 04
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60

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

LUBUSKIE
UKS Yacht Club Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Tawerna Żeglarska, Zielona Góra, Batorego 126A, tel. 690 900 708

ŁÓDZKIE
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 676 33 58
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

LUBELSKIE I PODLASKIE
Yacht Club Politechniki Lubelskiej, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Augustowie, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
Decathlon Wrocław Bielany, Francuska 2, Bielany Wrocławskie
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki Klub Żeglarski, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Klub Żeglarski Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604 109 715
Centrum Sportów Wodnych Manta Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Klub Żeglarski Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Yacht Club Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169
Yacht Klub Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

MAŁOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie Nowy Targ, Kluszkowce, Stylchyn 36, tel. 530 523 433

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

°B	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
węzły	0	1–3	4–6	7–10	11–16	17–21	22–27	28–33	34–40	41–47	48–55	56–63	>63
m/s	0–0,2	0,3–1,5	1,6–3,3	3,4–5,4	5,5–7,9	8–10,7	10,8–13,8	13,9–17,1	17,2–20,7	20,8–24,4	24,5–28,4	28,5–32,6	>32,6
km/h	0	1–6	7–11	12–19	20–29	30–39	40–50	51–62	63–75	76–87	88–102	103–117	>117
opis	cisza, flauta	powiew	słaby wiatr	łagodny wiatr	umiarkowany wiatr	dość silny wiatr	silny wiatr	bardzo silny wiatr	sztorm	silny sztorm	bardzo silny sztorm	gwałtowny sztorm	huragan

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

HORYZONT
Jeszcze nigdy nie był tak blisko

2016

- wybrać wymarzony jacht
- zdobyć najlepsze finansowanie
- skorzystać z charter management
- cieszyć się wymarzonym jachtem

HORYZONT

BIG SPLENDOUR

EKSKLUZYWNA OFERTA 2016

S 330 C 330 F 530

SEALINE

OSZCZĘDZASZ
47.510 €
do cena brutto
tylko od LIPCA do SIERPNIA

OSZCZĘDZASZ
20.361 €
do cena brutto
tylko od WRZEŚNIA do PAŹDZIERNIKA

CHARTER INWESTMENT

SOFUN YACHTS & CHARTER

GWARANCJA FINANSOWANIA 0%

PKO Leasing

HORYZONT Sp. z o.o. | ul. Przestrzenna 23, 70-800 Szczecin | +48 508 341 633 | info@hanseyacht.pl

300 żeglarzy w Regatach Unity Line

Regaty Unity Line, rozegrane na trasie Świnoujście, Kołobrzeg, Świnoujście, zgromadziły 300 żeglarzy i 68 jachtów. Była to już szesnasta edycja imprezy. Startowały niewielkie i dość wiekowe jednostki, szalupy DZ, nowe konstrukcje przeznaczone do morskich regat oraz nowe łodzie z renomowanych stoczni. Do wyścigu zgłosił się nawet Roman Paszke na katamaranie „Gemini 3". Nie zawiedli stali uczestnicy regat: Adam Lisiecki, Piotr Parzy, Robert Rayski, Marek Lewenstain, Janusz Frączek, Andrzej Sokołowski, Bronisław Zimnicki, Lech Łucki, Paweł Hapanowicz, Cezary Wolski, Jerzy Matuszak, Eckhard Manteufel, Ryszard Kasprzak i Paweł Bocher. W grupie samotników ponownie wystartował Zbigniew Andruszkiewicz, żeglarz znany ze startów w Regatach „Poloneza". Dezetą „8 Czortów" dowodził Jarosław Misiak z Biskupieckiego Towarzystwa Żeglarskiego, natomiast „Fanaberią" – Damian Szkabar ze Stowarzyszenia Sportowego „Konstruktorzy" z Gliwic. Żegluga po morzu na otwarto pokładowych szalupach wymaga sporych umiejętności, szczególnie gdy wieje dość silny przeciwny wiatr i tworzą się metrowe fale. Pierwszego dnia regat wiał korzystny wiatr z południowego zachodu o sile czterech stopni w skali Beauforta. Drugiego – początkowo pięć stopni B, później trójka z zachodu (halsówka). Bezpieczeństwa uczestników pilnowała załoga statku szkolno-badawczego „Nawigator XXI" z Akademii Morskiej w Szczecinie.

W grupie ORC zwyciężył Szymon Kuczyński na jachcie „Atlantic Puffin". To już jego kolejny sukces na bałtyckich trasach regatowych – wiele wskazuje na to, że krajowe starty Szymona są etapem przygotowań do ambitniejszych atlantyckich wyzwań regatowych. Nagrody prezydentów Kołobrzegu i Świnoujścia (pierwszy jacht na mecie) oraz Błękitną Wstęgę XVI Regat Unity Line zdobył Jan Kozarzewski („Adrenasea").

Przed startem do drugiego wyścigu doszło do kolizji „Gemini 3" Romana Paszke i jachtu „Mescalero" Radosława Okińskiego. Na filmie udostępnionym na Facebooku przez załogę jachtu „Sharki" widzimy, że „Mescalero" płynie prawym halsem i robi zwrot tuż przed dziobem „Gemini 3". Katamaran niemal stał w miejscu, ale mimo to uderzył przednią belką w lik tylny grota mniejszej jednostki. „Mescalero" stracił maszt i takielunek, ale na szczęście żeglarze nie odnieśli obrażeń.

Zwycięzcy: ORC – Szymon Kuczyński („Atlantic Puffin"), KWR I – Adam Lisiecki („Lisica"), KWR II – Andrzej Sokołowski („Orson"), samotnicy w grupie open – Szymon Kubań („One"), open I – Jan Kozarzewski („Adrenasea"), open II – Edward Banaszak („Trochus IV"), open III – Eckhard Manteufel („Polaris"), szalupy DZ – Jarosław Misiak („8 Czortów"). Pełne wyniki na stronie www.regaty-unityline.pl. Kolejne Regaty Unity Line rozpoczną się 11 sierpnia 2017 roku. Trasa: Świnoujście – Kołobrzeg – Dziwnów.

Piotr Stelmarczyk

Dezeta „Fanaberia". Załogą dowodzi Damian Szkabar z Gliwic.

W regatach Unity Line rywalizowało 68 jachtów. Fot. Franciszek Długajczyk (2)

Nowe targi w Warszawie

Warszawski Salon Jachtowy, nową imprezę targową branży sportów wodnych, organizuje firma Ptak Warsaw Expo (termin: od 14.10. do 16.10.). Wystawa odbędzie się w Międzynarodowym Centrum Targowo-Kongresowym w Nadarznie koło Warszawy. Nowoczesny obiekt targowy, największy w Europie środkowo-wschodniej, zlokalizowany jest u zbiegu najważniejszych dróg krajowych (S7, S8) i autostrady A2, zaledwie 19 km od stołecznego Lotniska Chopina. Powierzchnia wystawiennicza w sześciu halach wynosi ponad 143 000 m kw. Warszawski Salon Jachtowy będzie jedną z czterech wystaw organizowanych w ramach Międzynarodowych Targów Turystycznych World Travel Show 2016 – pozostałe trzy to salon turystyczny (Travel), wędkarsko-myśliwski (Fishing & Hunting) oraz caravaningowy (Camper). We wszystkich wydarzeniach udział weźmie około 400 wystawców. Jedną z gwiazd będzie podróżniczka i dziennikarka Martyna Wojciechowska.

Organizator zapowiada, że Warszawski Salon Jachtowy zgromadzi ponad 100 wystawców. Zobaczymy łodzie żaglowe i motorowe – łącznie około sto jednostek. Będą stoiska z elektroniką i elementami wyposażenia, silniki, skutery, pontony i przyczepy podłodziowe. Nie zabraknie też firm oferujących usługi szkutnicze i szkoleniowe. Kulminacyjnym punktem imprezy będzie gala Jachty 2016 prowadzona przez Mateusza Kusznierewicza. Gościem specjalnym targów będzie podróżnik Aleksander Doba, który opowie o swoich niezwykłych morskich ekspedycjach, pokaże zdjęcia i zaprezentuje zwiedzającym oceaniczny kajak „Olo”.

Warszawski Salon Jachtowy debiutuje tej jesieni.

Organizator z rozmachem wkracza na rynek targowy.

Ptak Warsaw Expo, należące do Ptak Holding S.A., z impetem rozpoczęło działalność na stołecznym rynku usług targowych. Na wrzesień zaplanowano między innymi targi mody Fast Fashion, pokazy znanych projektantów Warsaw Fashion Week oraz targi gier Good Game. W październiku natomiast odbędą się między innymi targi piłkarskie, akcesoriów dziecięcych, wyposażenia wnętrz, targi gastronomiczne, tekstylne, rolnicze i motoryzacyjne. Więcej informacji o wszystkich wydarzeniach na stronie internetowej www.warsawexpo.eu.

DELPHIA 46 DS

Nowe oblicze oceanicznego cruisera

Relację z testowego rejsu pierwszym egzemplarzem modelu Delphia 46 CC (central cockpit) prezentowaliśmy na łamach „Wiatru" w listopadzie 2011 roku. Niespełna pięć lat później – tuż po lipcowych targach Wiatr i Woda – znów mogliśmy wejść na pokład flagowego modelu polskiej marki. To już jednak zupełnie inna jednostka. Choć Delphia 46 DS (deck saloon) nadal jest luksusowym i doskonale wyposażonym oceanicznym cruiserem, producenci zmienili prawie wszystko: materiały, kolorystykę, aranżację wnętrza, osprzęt pokładowy, ożaglowanie, a nawet masę jachtu (lekkie grodzie przekładkowe) oraz budowę balastu w części podwodnej – w testowanym egzemplarzu zamiast tradycyjnego kila mamy falszkil ze skrzydłami i elektrycznie podnoszony uchylny miecz. Taki kadłub doskonale się sprawdzi na przykład na pływowych wodach Holandii, gdzie podczas odpływu łódź osiądzie bezpiecznie na falszkilu, a jego boczne skrzydła utrzymają jacht w pozycji pionowej (jednostkę można też zamawiać z tradycyjnymi kilami – długim lub krótkim).

W marinie, nawet przy targowej kei pełnej luksusowych jednostek, Delphia 46 DS prezentuje się niezwykle okazale. Drewno tekowe na całym pokładzie, obszerny kokpit przesunięty w kierunku śródokręcia, bogate wyposażenie pokładu, wyraźnie wyniesiona nadbudówka, niezwykła część rufowa, która jest właściwie dwupoziomowym pokładem wypoczynkowym. Poza tym mamy elegancki salon na podwyższeniu (deck saloon), z którego załoga podziwia okolicę przez siedem dużych szyb otaczających mesę z trzech stron. Wszystko to sprawia, że wchodząc na pokład, przekraczamy progi oceanicznej limuzyny. Podczas lipcowych targów Wiatr i Woda łódź otrzymała nagrodę Gdynia Yacht Design 2016 (najpiękniejszy jacht żaglowy). W wersji podstawowej Delphia 46 DS kosztuje 234 tys. euro netto. Ale bogaty targowy model, który krótko po gdyńskiej wystawie wyruszył przez Bałtyk na targi do Szwecji, wyceniono na 422 tys. euro netto. Oznacza to, że łódź z oleckiej stoczni jest droższa ▶ od takich samochodów, jak Ferrari F12 Ber-

Stanowisko nawigacyjne rozbudowano i przeniesiono na prawą burtę.

Ogromna kabina armatorska zajmuje wraz z łazienką całą rufę jachtu.

Pralnia w osobnym zamykanym pomieszczeniu.

Do kolacji zasiądzie pięć osób. Fotel na stalowej nodze odsuwa się od stołu automatycznie.

FOT. DELPHIA YACHTS (7), KRZYSZTOF OLEJNIK (6), EWA KOT (1)

Rufowa kabina armatorska z łóżkiem, fotelami i telewizorem...

...oraz bardzo dużą łazienką na prawej burcie.

linetta czy Rolls-Royce Phantom 6.7 V12 EWB. Kto nam jednak zabroni marzyć? Zapraszamy was do świata żeglarskiego luksusu made in Poland.

Jacht ma dwie kabiny, kambuz z jadalnią, dwie duże łazienki z przedziałami prysznicowymi, szafy z podświetlanymi wnętrzami, dwa telewizory, system audio, dwie lodówki, pralnię (osobna kabina z dużą pralką), odsalarkę, agregat prądotwórczy, generator wiatrowy Silentwind, klimatyzację oraz niezależne systemy ogrzewania pomieszczeń. Światło wpada do wnętrza przez 21 świetlików i otwieranych luków.

W kokpicie zamontowano sześć dużych kabestanów, w tym trzy elektryczne. Chcąc wybrać lub poluzować linę, mamy do dyspozycji dwa przyciski. Jeden uruchamia szybki obrót (gdy chcemy szybko wybrać szot lub fał), drugi włącza obrót wolny (przydatny wówczas, gdy trzeba delikatnie poprawić trym). Poza tym mamy duże chowane knagi. Elektrycznie rolowaną genuę. Elektrycznie rolowany grot (główny żagiel w kilka sekund chowa się w maszcie). Elektrycznie podnoszony miecz oraz dwa stery strumieniowe (dziobowy i rufowy). Tak uzbrojoną łodzią może kierować jedna osoba, nawet w ciasnym porcie. A także na kotwicowisku, bowiem sterowanie windą kotwiczną (z licznikiem długości łańcucha) znajduje się przy kolumnie sterowej. A co w tym czasie robią załoganci? Co chcą... Mogą leniuchować, nastawić ulubioną muzykę, zabawiać kapitana rozmową, sięgnąć do mesy po napoje i przekąski albo zwinąć liny cumownicze i schować odbijacze w ogromnym dziobowym przedziale kotwicznym.

Dobierając instrumenty nawigacyjne, producent postawił na sprzęt marki Raymari-

Kolekcja Archeo Sailing Jewellery

Podczas gdyńskich targów Wiatr i Woda na stoisku Delphia Yachts zaprezentowano niezwykłą kolekcję jubilerską, która powstała z miłości do drewna i szacunku do historii. Przedmioty wykonano z czarnego dębu wydobytego podczas badań archeologicznych zgłębiających tajniki średniowiecznej zabudowy Gdańska. W kolekcji Archeo Sailing Jewellery adresowanej do kobiet i mężczyzn odnajdujemy między innymi bloczek, szeklę, żagiel, przedmioty użytkowe (wizytownik i spinki), a także różę wiatrów. Naturalna rzeźba, barwa, struktura materiału, jego historia, precyzja wykonania oraz niezwykły styl, sprawiają, że kolekcja budzi duże zainteresowanie. Zbigniew Żurawski, założyciel i właściciel marki Archeo, od 20 lat projektuje meble, między innymi dla papieża Jana Pawła II, Ryszarda Kaczorowskiego, Tadeusza Mazowieckiego oraz ostatnio dla Andrzeja Wajdy. Wykonane przez niego meble możemy zobaczyć w Nowym Ratuszu w Gdańsku, Dworze Artusa oraz Archikatedrze Oliwskiej. Czarny dąb, z którego powstała kolekcja, przeleżał w ziemi blisko 700 lat. Analiza dendrochronologiczna potwierdza, że jego najstarsze fragmenty pochodzą z 1346 roku. Po zakończeniu prac archeologicznych, drewno, które zachowało się w dobrym stanie musi zostać oczyszczone i wysuszone. Proces ten może trwać wiele lat. Liczy się odpowiednia temperatura, wilgotność i światło. Każdy fragment stwarza inne problemy, może pękać, rozsychać – jedynie niewielki procent drewna udaje się uratować. Świadczy to o unikalności materiału i kolekcji. Więcej informacji na stronie www.archeosouvenirs.com.

Centralny kokpit zapewnia komfortową żeglugę, a szerokie półpokłady gwarantują bezpieczną komunikację.

ne – wyświetlacze wielofunkcyjne zamontowano przy stanowisku nawigacyjnym w salonie oraz na kolumnie sterowniczej w kokpicie. Dodatkowe instrumenty znajdują się tuż nad zejściówką. Na oceanicznej jednostce, którą z powodzeniem możemy podróżować dookoła świata, nie mogło zabraknąć odbiornika AIS, radia UKF, autopilota Raymarine Evolution oraz radaru Raymarine RD418D.

Dziobówka ma szerokie trójkątne łóżko, obszerne szafy oraz łazienkę. Idąc ku rufie, mijamy pralnię (na lewej burcie) oraz stół nawigacyjny (na prawej). Właśnie w salonie zauważamy najwięcej nowości w aranżacji wnętrza. Zabudowa kuchenna zajmuje ▶

Cały przedni pokład pokryto drewnem tekowym.

SAILING & JEWELLERY

www.archeosouvenirs.com

archeo
SAILING JEWELLERY
reklama

W kabinie dziobowej znajdziecie szerokie łóżko, pojemne meble oraz łazienkę z przedziałem prysznicowym.

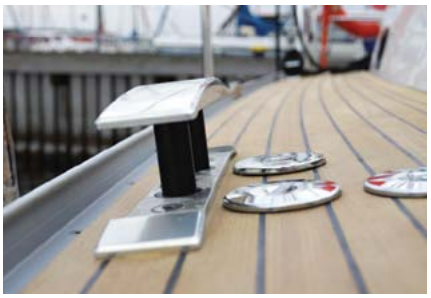
całą lewą burtę mesy, a część wypoczynkowa – prawą. Oparcie przedniej kanapy możemy przesuwać – podczas postoju w marinie kapitan zajmuje pozycję przy stole, natomiast podczas żeglugi lub planowania rejsu, siada przodem do pulpitu nawigacyjnego. Jadalnia jest nieco wyżej niż strefa kuchenna – obie przestrzenie dzieli zaledwie stopień. Poza dwoma lodówkami i długim blatem, kambuz kryje zlewozmywak, dwupalnikową kuchnię gazową na kardanie, piekarnik, kuchenkę mikrofalową, dwa duże kosze na śmieci (możemy segregować odpady) oraz mnóstwo szuflad i szafek.

Zastanawiamy się, jak nazwać kabinę rufową, która poza meblami i łazienką, mieści szerokie łóżko, dwa wygodne fotele i otwierany stół. Bo powiedzieć, że to kabina armatorska, to nie powiedzieć nic. Może raczej sypialnia małżeńska? Gniazdko nowożeńców? Gabinet prezesa? Albo luksusowa kryjówka przed światem? Gdyby Delphia 46 DS mogła być naszym domem, właśnie tutaj kończylibyśmy każdy dzień, tu rozstawiałbym laptop, by sprawdzić wiadomości. Tu spędzałbym czas przy lekturze prasy i najnowszego przewodnika po szwedzkich szkierach...

W całym wnętrzu wysokość wynosi około 190 cm, więc po kilku minutach pod pokładem można zapomnieć, że jesteśmy na łodzi. Zaskakuje też jakość materiałów – zarówno na sufitach, jak i w burtowych obiciach oraz orzechowych frontach mebli. Jasna podłoga, kryjąca między innymi piwniczkę na wina i zapasy, doskonale kontrastuje z ciemniejszą zabudową. Nie zapomniano też o elementach, które sprawdzą się podczas żeglugi. Stalowe uchwyty są właśnie tam, gdzie intuicyjnie szukamy ich schodząc z zejściówki i poruszając się po mesie. A barowy fotelik dosuwamy do stołu jednym przyciskiem uruchamiającym elektryczny mechanizm.

Tuż po wyjściu z mariny stawiamy grot. Jest niezwykły. Choć żagiel wysuwa się z masztu, w niczym nie przypomina firan bez usztywniaczy, które niekiedy spotykamy na czarterowych jachtach z grotem chowanym w maszcie. To zasługa czterech pionowych usztywniaczy strunowych. Najdłuższy (przedni) znajduje się niecały metr od masztu i łączy lik dolny z likiem wolnym. Genuę rozwijamy przy pomocy elektrycznego rollera zewnętrznego. Łódź płynie bardzo stabilnie i nie reaguje zbyt mocno na szkwały. Ster ma wspomaganie hydrauliczne, więc koło nie stawia żadnych oporów – obraca się z łatwością i płynnie. Choć żeglujemy jachtem ważącym ponad 14 ton, przy łagodnych podmuchach o sile około ośmiu, dziesięciu węzłów, płyniemy w półwietrze pięć, sześć, a w końcu – na płaskiej wodzie – nawet ponad siedem węzłów. Podczas innych rejsów, przy zdecydowanie silniejszych wiatrach, Delphia 46 żeglowała nawet z prędkością 12 węzłów. Oczywiście osiągi tej jednostki nie mają dla armatora najważniejszego znaczenia, liczą się przede wszystkim bezpieczeństwo i komfort żeglugi, łatwe sterowanie oraz wygoda i styl pod pokładem.

Krzysztof Olejnik



Pokładowa knaga gotowa do pracy.

Knaga schowana – estetyka i bezpieczeństwo.

Samojezdny dźwig bramowy w Marinie Delphia.

Kadłub ma falszkil ze skrzydłami i dwie płetwy sterowe.

DELPHIA 46 DS wersja mieczowo-balastowa	
Długość kadłuba	14,03 m
Długość całkowita	14,48 m
Szerokość	4,48 m
Zanurzenie minimalne	1,32 m
Zanurzenie maksymalne	2,15 m
Masa całkowita jachtu	14 000 kg
Masa balastu	4500 kg
Silnik	75 KM
Zbiorniki paliwa	400 l
Zbiorniki wody czystej	600 l
Zbiorniki wody brudnej	194 l
Grot	55,1 m kw.
Genua	57,1 m kw.
Maszt	18,70 m
Maszt od powierzchni wody	20,45 m
Kategoria CE	A (12)
Projekt	Andrzej Skrzat

Polskie urodziny Pelle Pettersona

Gościem targów Wiatr i Woda był 84-letni Szwed Pelle Petterson, wspaniały sternik, projektant jachtów Maxi, samochodów i założyciel znanej firmy odzieżowej Pelle P. Zapisał się w historii światowego żeglarstwa sportowego i turystycznego. W Gdyni Pelle odwiedził stoisko Delphia Yachts, by porozmawiać z szefami stoczni, spotkać się ze zwiedzającymi i zobaczyć na wodzie dwa egzemplarze modelu Maxi 1200 (łodzie szwedzkiej marki powstają w oleckiej firmie). Z okazji swych urodzin, Pelle otrzymał od załogi Delphia Yachts niezwykły upominek: wizytownik oraz spinki do mankietów z najnowszej kolekcji Archeo Sailing Jewellery (wraz z certyfikatem potwierdzającym miejsce pochodzenia niezwykłego starego drewna).

Pelle urodził się w 1932 roku w Sztokholmie. Studiował wzornictwo w Nowym Yorku. Żeglarską karierę rozpoczynał w nadmorskim miasteczku Kullavik leżącym na południe od Göteborga. Ciężka praca doprowadziła go do światowej czołówki w olimpijskiej klasie Star. Wielokrotnie uczestniczył w mistrzostwach świata i igrzyskach olimpijskich. W 1964 roku wywalczył w Tokio brązowy medal, a w 1972 roku w Monachium (żeglarze rywalizowali w Kilonii), już jako czterdziestolatek, został wicemistrzem olimpijskim. Zdobył również dwa medale podczas mistrzostw świata klasy Star: złoto w 1969 roku w San Diego (USA) oraz srebro w 1974 roku w Laredo (Hiszpania). Był medalistą pucharu świata klasy Soling. Swe umiejętności potwierdzał zdobywając trzy najcenniejsze krążki w mistrzostwach świata klasy 6 Metre. Doświadczenie zdobyte na małych łódkach doprowadziło Pettersona do regat o Puchar Ameryki, w których wystąpił jako sternik szwedzkiego teamu w 1977 i 1980 roku.

FOT. K. OLEJNIK

Pelle Petterson przegląda magazyn „Wiatr". Tytuły artykułów tłumaczy Maciej Kot ze stoczni Delphia Yachts.

Dziś Petterson znany jest przede wszystkim z doskonałych projektów żaglowych łodzi turystycznych o sportowych liniach i doskonałych właściwościach żeglugowych. Jest także autorem jednostek motorowych.

Pelle narysował wiele cenionych i popularnych łodzi: Maxi 68, Maxi 77, Maxi Fenix, 909, 999, 606 oraz Maxi Racer. Dzięki niemu szwedzka stocznia Maxi Yachts pierwsza na świecie wprowadziła seryjną produkcję łodzi z laminatu. Ale Petterson próbował również swych sił w projektowaniu samochodów. Naszkicował jeden z najbardziej znanych klasycznych modeli Volvo P1800, którym jeździł Simon Templar w serialu „Święty". Szwed jest właścicielem firmy odzieżowej Pelle P specjalizującej się w produkcji ubrań dla żeglarzy i narciarzy. Osobą odpowiedzialną za projekty tych sportowych kreacji jest jedna z córek żeglarza. Poza wspaniałymi łodziami i autami, Petterson projektował także kosiarki, silniki zaburtowe oraz skutery. Jest laureatem prestiżowych nagród. W 2004 roku za swe zasługi otrzymał nagrodę Królewskiego Instytutu Technologii w Sztokholmie, a w 2010 roku – medal króla Karola XVI. Pelle Petterson poświęcił całe życie żeglarstwu – najpiękniejszemu ze sportów. I nie powiedział jeszcze ostatniego słowa.

JO

Sto lat i jeszcze więcej – najlepsze życzenia od Piotra Kota. Fot. Piotr Wrona (2)

Niezwykły prezent z kolekcji Archeo Sailing Jewellery.

Jakie baterie zamontować na pokładzie

W majowym wydaniu „Wiatru" pisaliśmy o metodach pozyskiwania energii na jacht. W czerwcu przyglądaliśmy się instalacjom elektrycznym, a w sierpniu – rozdzielniom pozwalającym kontrolować pracę wielu jachtowych systemów. Dziś zastanawiamy się jakie baterie wybrać na pokład.

Kiedyś wybór baterii na jacht był prosty – odwiedzaliśmy sklep motoryzacyjny i kupowaliśmy zwykłe akumulatory kwasowo-ołowiowe. Później pojawiły się na rynku droższe baterie marynistyczne gotowe do pracy w trudniejszych warunkach i przygotowane na tzw. głębokie rozładowania. Dziś dobór akumulatorów na jacht jest bardziej skomplikowany, gdyż gama produktów znacznie się poszerzyła. Mamy też więcej urządzeń na pokładzie, z których chcemy korzystać. Zwykle potrzebujemy baterii startowych do silnika, baterii bytowych zasilających oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne, instrumenty nawigacyjne, plotery map, radia, telewizory i autopiloty. Osobne zasilanie montujemy do sterów strumieniowych, wind kotwicznych i elektrycznych kabestanów. Im bogatsze wyposażenie jachtu, tym więcej energii musimy zmagazynować. Jakie więc baterie wybrać?

Niektórzy armatorzy wciąż sięgają po najtańsze baterie kwasowo-ołowiowe. Mają one dość wysokie prądy rozruchowe (mogą współpracować z silnikiem), ale niestety mają też sporo wad: uwalniają gaz w trakcie ładowania, więc konieczna jest wentylacja pomieszczenia, powodują korozję i wymagają kontroli poziomu elektrolitu. Głębokie rozładowania baterii kwasowo-ołowiowych powodują trwałe zmniejszanie ich pojemności.

Można rozważyć wybór akumulatorów żelowych (zamiast elektrolitu w postaci płynnej mają żel – zżelowany kwas siarkowy). Są szczelne, elektrolit nie wycieka i nie powoduje korozji, nie trzeba go uzupełniać, poza tym baterie nie uwalniają gazów w trakcie ładowania i dobrze znoszą ekstremalne temperatury, uderzenia, wibracje oraz nietypowe ułożenie (na przykład na jednym z boków lub w przechyle). Co ważne, nie tra-

Radar Quantum dla bezpieczeństwa i wygody

Quantum wyznacza nowy standard wśród kompaktowych radarów.

Rzęsisty deszcz, sztorm lub mgła utrudniają żeglugę. Załogi nie raz sięgają po rogi mgłowe, by za pomocą sygnałów dźwiękowych informować o swej przybliżonej pozycji. I zazdroszczą kapitanom dużych statków obserwującym morze na wyświetlaczach swych potężnych radarów. Ale na szczęście technologia stworzona dla zawodowców, może dziś trafić także w ręce armatorów łodzi rekreacyjnych – żaglowych i motorowych. Dlatego coraz częściej instalują oni na swych pokładach anteny radarów przeznaczonych na mniejsze jednostki.

Na rynek trafiły niedawno anteny Quantum marki Raymarine. Urządzenie jest następcą radaru morskiego z technologią kompresji impulsu CHIRP. Jak zapewnia producent, Quantum wyznacza nowy standard wśród kompaktowych radarów. Antena jest niewielka – ma 50 cm szerokości i nieco ponad 20 centymetrów wysokości. Waży niewiele ponad 5,5 kg. Pracuje pod napięciem od 10 do 32 woltów, a jej cienkie kable pozwalają poprowadzić instalację nawet przez niewielkie szczeliny. Poza tym urządzenie jest ciche – wytwarza dźwięki, które nie przekraczają czterech decybeli.

Antena radaru Quantum marki Raymarine.

Quantum jest energooszczędny – w stanie uśpienia zużywa 2W, w stanie oczekiwania 7W, a podczas transmisji 17W. Radar wykrywa obiekty oddalone do 24 mil morskich, a dobra kompresja sygnału pozwala zlokalizować nawet kajaki, boje czy skały oddalone przynajmniej 5,5 metra od urządzenia (we mgle nawet żegluga wąskim kanałem może być bardziej bezpieczna). Producent zwraca też uwagę na prostą instalacją anteny oraz łatwe połączenie z każdym urządzeniem firmy Raymarine za pomocą Wi-Fi.

W czerwcowym numerze angielskiego miesięcznika Practical Boat Owner opublikowano relację z testów nowej anteny. Dziennikarze podzielili test na trzy części: mały zasięg, średni oraz duży. W każdym radar Quantum pobił urządzenie, do którego był porównywany (RD418). Szczególnie dużą różnicę zauważono podczas testów na bardzo krótkich odległościach. Quantum dawał obraz dokładniejszy i bardziej przejrzysty. Radar ma także funkcję pogodową – pokazuje deszcz i burze. W podsumowaniu artykułu na łamach Practical Boat Owner podkreślono zalety technologii kompresji impulsów stosowanej w radarach Quantum. Urządzenie jest dwa razy lżejsze od dotychczasowych anten radaru z magnetronem, zużywa o połowę mniej energii, a przy tym daje dokładniejszy obraz na krótkich i dalszych zasięgach. Dlatego sprawdzi się nie tylko na jachtach żaglowych i motorowych, ale również na łodziach rybackich.

Polskim dystrybutorem Raymarine jest firma Eljacht. Więcej o produktach tej marki na stronie www.eljacht.pl.

FOT. RAYMARINE.COM (2)

cą pojemności w przypadku głębokiego rozładowania. Niestety mają nawet o połowę mniejszy prąd rozruchowy, więc nie mogą pełnić funkcji baterii startowych silnika. Doskonale natomiast nadają się do zasilania innych pokładowych urządzeń (baterie życiowe).

Trzeci typ baterii to akumulatory AGM (absorptive glass mat), których elektrolit kwasowy został „uwięziony" w absorpcyjnej macie szklanej. Mogą pełnić funkcję baterii rozruchowych. Świetnie nadają się także do zasilania wind kotwicznych i sterów strumieniowych. Na przykład akumulator AGM Victron Energy (12V, 130 Ah), z dwuletnią gwarancją ważną na całym świecie, będzie nam służył od 7 do 10 lat.

Najnowocześniejsze i zarazem najdroższe są baterie litowo-jonowe. Jedna z elektrod wykonana jest z porowatego węgla, druga z tlenków metali. Funkcję elektrolitu pełnią sole litowe rozpuszczone w mieszaninie organicznych rozpuszczalników. Takie baterie są lekkie, szczelne i możemy je montować w dowolnej pozycji. Najlepiej znoszą bardzo głębokie rozładowania. Poza tym napięcie obniża się dopiero na końcu cyklu rozładowywania baterii. System BMS akumulatorów litowo-jonowych marki Victron pozwala sterować procesem ładowania i rozładowywania oraz reagować na przekroczenie określonych wartości. – Modele litowo-jonowe mają dwa razy większą moc i ważą o połowę mniej niż kwasówki i akumulatory żelowe o tej samej pojemności – mówi Marcin Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut, która wyposaża jachty we wszystkie niezbędne instalacje i zarządza sklepem internetowym SailStore.pl. – Takie akumulatory stosujemy w jachtach sportowych i innych jednostkach, w których waga baterii ma znaczenie, na przykład w solarnych katamaranach czy oceanicznym kajaku Olka Doby. Raczej nie pełnią one funkcji baterii rozruchowych (choć nie jest to wykluczone). Na armatorskich i czarterowych jachtach turystycznych zwykle budujemy systemy złożone z akumulatorów różnego typu. Wcześniej oczywiście starannie obliczamy całkowite zapotrzebowanie energetyczne jednostki.

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

Baterie obsługujące windę kotwiczną.

Bateria AGM marki Victron Energy.

Akumulatory steru strumieniowego.

FOT. SKAUT (2), VICTRON ENERGY (1)

SailStore.pl

victron energy
BLUE POWER

Jakość,
niezawodność,
cena.

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

5 lat gwarancji na ładowarki

Sprawdź aktualne promocje na **SailStore.pl**

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

SKAUT

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

Osada Lakka na północnym krańcu wyspy Paxos: niewielka keja, plaża i spore kotwicowisko. Fot. Gordon Bell / Shutterstock.com

Morze Jońskie. Luksusowy czarter na wyciągnięcie ręki

Aby pływać luksusowym jachtem, leżeć pod palmą i nurkować w błękicie, wcale nie trzeba wyruszać na koniec świata. W ostatnich dniach wakacji lecimy do Grecji, na Morze Jońskie. Najpierw krótki e-mail do warszawskiej agencji Punt – podajemy termin i port, w którym chcemy odebrać jacht. Jeszcze tego samego dnia otrzymujemy trzy ciekawe propozycje – czekają na nas łodzie różniące się wielkością, ceną i datą produkcji. Negocjujemy koszty czarteru i wybieramy Bavarię 37 Crusier z 2015 roku – dwukabinową jednostkę z floty *prestige* firmy Kiriakoulis. Nazajutrz umowa, kopie patentów, lista załogi, przelew opłaty czarterowej i możemy już rezerwować bilety lotnicze. Na wyspę Korfu lecimy z Poznania liniami Ryanair (w obie strony za około 500 zł od osoby).

Umowa z agencją Punt to 15 punktów spisanych na dwóch kartkach. Zawiera między innymi cenę, wysokość kaucji oraz termin najmu (jacht przejmujemy w pierwszy dzień rejsu o 17.00 i oddajemy ostatniego dnia o 9.00). Warto zwrócić uwagę na punkt zatytułowany „Plan rejsu" – w kilku zgrabnych słowach ujęto w nim zasadę, która przyda się skipperom na wszystkich wodach: „Planować i prowadzić rejs w taki sposób, aby port zgłoszenia najdalszy od punktu, w którym jacht ma być zwrócony, osiągnąć w pierwszej jednej trzeciej okresu czarterowego. I aby dwa dni przed zakończeniem czarteru port zgłoszenia był w odległości nie większej niż 40 mil morskich od punktu, w którym jacht ma być zwrócony".

FOT. NETFALLS REMY MUSSER / SHUTTERSTOCK.COM

Pas startowy lotniska w Korfu. Witajcie w północnej części Morza Jońskiego.

Lotnisko w Korfu wpisano na listę sześciu najgorszych w Europie. Początkowo nie wiedzieliśmy o co chodzi autorom tego opracowania, bo pięknie położony pas startowy zdobi pocztówki w każdym kiosku, a pobliska kamienista wysepka, z niewielkim siedemnastowiecznym kościołem Panagia Vlacherna, jest niczym uliczna reklama wołająca do podróżnych: „Witajcie w Grecji". Jednak po godzinie spędzonej w hali przylotów przejrzeliśmy na oczy – autorzy rankingu zapewne utknęli w długiej kolejce do odprawy, odwiedzili lotniskową toaletę, wypili okropną kawę za 5 euro i poczuli uroki klimatyzacji, która w jednym miejscu prawie mrozi, a w innym nie działa.

Gouvia Marina, w której odbieramy jacht, leży 9 km od lotniska. Można do niej dotrzeć taksówką osobową (25 euro), busem (45 euro) lub z przesiadką dwoma miejskimi autobusami (nr 15 i nr 7 – dwa bilety po 1,7 euro kupujemy u kierowcy lub

w ulicznym automacie). Port jachtowy jest ogromny – cumuje w nim ponad 1200 łodzi, także superjachty motorowe o długości 80 metrów. Poza tym marina mieści restauracje, darmowe sanitariaty, biura firm czarterowych, wypożyczalnię skuterów, duży sklep spożywczy, boisko do krykieta i basen dostępny dla wszystkich gości (sąsiaduje z Blue Bar Cafe – bodaj najlepszym miejscem na śniadanie i lunch w rozsądnej cenie). Odległości w porcie są dość spore, więc dla wygody gości wzdłuż kei kursuje darmowy melex – pojazd pomieści całą załogę i wszystkie bagaże. Z kolei obsługa marketu podjeżdża na keję busem, zabiera do sklepu dwie osoby, czeka aż zrobią zakupy, a później odwozi je z powrotem do jachtu i jeszcze pomaga załadować wszystko do kokpitu. Czujemy się rozpieszczani.

Keja Kiriakoulisa znajduje się w pobliżu wejścia północno-wschodniego. To jedna z dwóch baz tej firmy na Morzu Jońskim (druga jest w Lefkadzie) i jedna z ośmiu w Grecji. Kiriakoulis działa także w sześciu portach Chorwacji, w Turcji, we Włoszech, na Malcie, na Korsyce, we Francji oraz na Karaibach (wyspa St. Martin). W 23 bazach spółka ma 400 jachtów. Największe łodzie żaglowe stacjonujące w Grecji to Bavarie 56 Cruiser – jachty o długości niespełna 17 metrów przeznaczone dla 12 osób. Linia *prestige* to jednostki nowe – wszystkie z tej grupy mają nie więcej, niż trzy lata.

Basen w Gouvia Marina. Leżak za 2 euro na cały dzień.

Łódź przejmujemy sprawnie, w sympatycznej atmosferze i przed czasem zapisanym w umowie. Dzięki temu możemy bez pośpiechu zrobić duże zakupy, rozgościć się w kabinach, opuścić przystań i pokonać przed zmrokiem pierwsze 17 mil. Jacht jest wyjątkowy. Wszystko działa, jak w zegarku. Silnik Volvo Penta ukryty pod schodami zejściówki wygląda, jak nowy. Dziobowy ster strumieniowy ułatwia portowe manewry. Bardzo sprawny samoster wyręcza skippera. Ogromna platforma kąpielowa zachęca do kotwiczenia w zatokach. A ploter map prowadzi do celu, jak po sznurku. ▶

Bezpłatna dostawa zakupów z portowego marketu.

Jacht „Soggy dollar" na kotwicowisku przy wyspie Paxos.

Baza firmy Kiriacoulis w Gouvia Marina na przedmieściach Korfu.

Flota prestige firmy Kiriacoulis to jednostki nowe – mają nie więcej, niż trzy lata.

FOT. MAGAZYN „WIATR" (13)

Gaios to uroczy port na Paxos utworzony w wąskim przesmyku między wyspami.

Jeśli planujemy lądowe wycieczki, kąpiele w zatokach i niespieszną dzienną żeglugę, tygodniowy czarter pozwoli na eksplorację północnej części Morza Jońskiego (od wyspy Korfu po Lefkadę). W zatokach i miejskich portach cumujemy przy użyciu dziobowej kotwicy. Stając przy kei lub blisko brzegu – podajemy rufowe cumy. W niektórych miejscach postój jest darmowy. Czasem trzeba zapłacić kilka lub kilkanaście euro za miejsce albo uiścić niewielką opłatę za prąd lub wodę. Co innego w marinach Gouvia i Lefkada należących do tureckiej spółki D-Marin – tu korzystamy wyłącznie z portowych lin cumowniczych oraz ze wszelkich dobrodziejstw nowoczesnych przystani jachtowych. To oczywiście kosztuje. Dobowy postój w Marinie Lefkada wyceniono na 50 euro (jachty o długości 11,5 metra). Dodatkowe opłaty pobierane są za prąd i prysznice, ale nie są one wygórowane. W sezonie przeważają łagodne wiatry (do trzech lub czterech stopni Beauforta). Zwykle wczesnym popołudniem wiatr się wzmaga i stabilizuje – wieje wtedy z północnego zachodu. Podczas naszego rejsu mieliśmy okresy ciszy, ale spotkaliśmy też termiczny wiatr o sile 25 węzłów (na północ od Lefkady).

Samoster najbardziej przydaje się podczas bezwietrznej pogody...

...wystarczy obrać kurs i wdusić przycisk.

Fot. Zbynek Jirousek / Shutterstock.com

Żeglując z mariny Gouvia na południe, już po kilku milach mijamy monumentalne warowne wybrzeża miasta Korfu – najpierw Nową Twierdzę, a po chwili Starą Twierdzę. Warto oczywiście zorganizować lądową wycieczkę do centrum, ale i tak miasto najpiękniej prezentuje się od strony morza. Najbliższy duży port to Benitsai – dawna przystań rybacka schowana przy zielonym wzgórzu. Jachty cumują tu po wewnętrznej stronie długiego falochronu. Nieco dalej leży niewielka osada Petriti. Kilka jachtów znajduje tu miejsca przy falochronie i nabrzeżu, a pozostałe kotwiczą w pobliżu portu. Jeśli natomiast żeglujemy wschodnią stroną, wzdłuż kontynentalnego wybrzeża, warto się zatrzymać w porcie Platarias leżącym na końcu długiej i osłoniętej zatoki. Można też zakotwiczyć przy małym archipelagu wysp Syvota lub w sąsiednim porcie Mourtos, który do późnych godzin tętni tawernianym zgiełkiem. W tej niewielkiej turystycznej osadzie znajdziecie sklep, najlepszą na szlaku pizzerię, dobrze zaopatrzone warzywniaki, liczne restauracje ze stolikami ustawionymi wzdłuż kei oraz bardzo spokojną plażę za niewielkim wzgórzem (idealne miejsce na kąpiel z dziećmi). Z przystani Mourtos przez cały dzień odpływają wodne taksówki zabierające turystów na przejażdżki wokół sąsiednich wysp.

W drodze na Lefkadę (oraz oczywiście na powrotnym szlaku) spotykamy dwie ciekawe wyspy, których nie można ominąć. Większa Paxos ma trzy niewielkie porty (Lakka, Gaios i Mongonisi) oraz kilka kotwicowisk. Mniejsza to Antipaxos – słynie ze wspaniałych plaż leżących na jej północnym krańcu. Wyspę zamieszkuje zaledwie kilka osób uprawiających winorośla. Zdecydowanie największe wrażenie robi malowniczo położone Gaios – port na Paxos utworzony w wąskim przesmyku między lądem a wyspą. Najlepiej zawinąć do zatoki północnym wejściem tuż po godz. 17.00 i zacumować za główkami przy nabrzeżu zwolnionym przez pasażerskie wycieczkowce (postój jest tu dozwolony od 17.00 do 10.00). Południowe wejście do Gaios dostępne jest jedynie dla jachtów o mniejszym zanurzeniu, gdyż głębokość sięga tam zaledwie dwóch metrów.

Zbliżając się do Lefkady, można zboczyć na wschód, by wpłynąć do Zatoki Ambrakijskiej, która ma aż 20 mil długości. Na jej północnym brzegu są płycizny, ▶

Sąsiad z kotwicowiska. Pomachał z daleka, ale na pokład nie zaprosił.

Prywatna plaża – platforma rufowa z drabinką.

Obrotowy pływający most w Lefkadzie.

Bob Marley wiecznie żywy na wyspie Paxos.

Nocną lampkę wkładamy do gniazda w kokpitowym stole i nastrój gotowy.

Postój w porcie Mourtos (archipelag wysp Syvota).

ale środkowa, południowa i zachodnia część doskonale nadają się do żeglugi. Akwen ma przystanie w niewielkich osadach, kotwicowiska oraz główny port Preweza znajdujący się tuż za torem wodnym prowadzącym do zatoki. Jachty cumują tu do głównego miejskiego nabrzeża lub w jednej z dwóch marin.

Miasto Lefkada, stolica ostatniej wyspy, do której udało man się dotrzeć, trochę rozczarowuje. Miejska keja jest gwarna, ruchliwa, pełna skuterów i samochodów. Co prawda prosto z trapu wchodzimy do restauracyjnego ogródka, ale polecamy raczej zapuścić się w głąb lądu i poszukać jakieś niewielkiej rodzinnej knajpki (będzie taniej, smaczniej i w klimacie greckich wysp). W Lefkadzie najpiękniejsza jest właściwie sama droga prowadząca do miasta i mariny. Wyspa połączona jest z lądem wąską groblą. Najpierw mijamy lewą burtą latarnię morską i zatopiony drewniany jacht, później czekamy na otwarcie mostu (otwierają go co godzinę, z wyjątkiem 13.00 i 15.00), a na koniec płyniemy dobrze oznakowanym torem prowadzącym przez lagunę. Miasto jest świetnym punktem wypadowym na okoliczne plaże (idealne miejsca do kitesurfingu) oraz na wycieczki w głąb lądu. Warto znaleźć na nie czas, bo choć sama stolica nie zachwyca, wyspa Lefkada, z górami o wysokości ponad 1100 metrów i wysokimi wapiennymi klifami budującymi zachodnie wybrzeże, należy do najpiękniejszych na Morzu Jońskim.

Krzysztof Olejnik

Tygodniowy czarter dwukabinowego jachtu Bavaria 37 Cruiser (sześć miejsc) z Mariny Gouvia na wyspie Korfu kosztuje od 1625 euro (wczesna wiosna i jesień) do 3250 euro (sierpniowy szczyt greckiego sezonu – od 6.08 do 20.08). Cena zawiera najem jachtu z zestawem pościelowym, ręcznikami dla całej załogi, pontonem, bogatym wyposażeniem nawigacyjnym oraz pełnymi zbiornikami paliwa i wody. Dodatkowo zapłacimy za końcowe sprzątanie (95 euro – opłata obowiązkowa) oraz za zaburtowy silnik do pontonu (80 euro – na życzenie klienta). Kaucja zwracana po czarterze wynosi 2000 euro (pracownik biura blokuje kwotę na naszej karcie kredytowej). Dziękujemy agencji Punt za pomoc w organizacji rejsu.

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

Podwójny sukces w Energa Sailing Cup

Finałowe regaty w Sopocie wygrał Filip Miłoszewski z UKS Barnim Goleniów. Żeglarz triumfował także w tegorocznym rankingu Energa Sailing Cup. Fot. Jacek Kwiatkowski

Finałowe regaty cyklu Energa Sailing Cup po raz czwarty rozegrano w Sopocie. W zawodach uczestniczyło 40 najlepszych sterników, którzy kwalifikację wywalczyli w pięciu regatach eliminacyjnych. Stawką były stypendia oraz udział w programie wspierającym młodych zawodników. Czterech najlepszych w klasyfikacji generalnej, którzy zmieniają klasę, otrzymało jednorazowe stypendia na zakup sprzętu o wartości 15 tys. zł. Dziesięciu kolejnych zawodników otrzymało od 1 tys. zł do 7 tys. zł. Wszyscy natomiast dołączyli do programu Energa Sailing Junior Team, przez trzy lata będą otrzymywać miesięczne stypendia ufundowane przez Grupę Energa. Finałowe regaty w Sopocie wygrał Filip Miłoszewski z UKS Barnim Goleniów, który triumfował także w tegorocznym rankingu Energa Sailing Cup. Wśród dziewcząt najlepsza była Pola Dzik z YKP Gdynia (11 miejsce w klasyfikacji łącznej sopockiej imprezy).

Pierwszy dzień regat upłynął pod znakiem zmiennych wiatrów. Najlepiej w tych warunkach radzili sobie Filip Miłoszewski i Klara Sobczak z MKS Dwójka Warszawa – objęli prowadzenie po dwóch wyścigach. Piątek to kolejne trzy starty, w których ponownie dobrą formę potwierdził Miłoszewski. Natomiast na prowadzenie wśród dziewcząt wysunęła się Pola Dzik. Ostatnie dwa sobotnie wyścigi nie przyniosły już zmian na czele klasyfikacji generalnej. Drugie miejsce zajął Igor Kuczys z Arki Gdynia, a trzecie – Jakub Gołębiowski z MOS Iława. Wśród dziewcząt drugą lokatę wywalczyła Klara Sobczak, trzecią – Zofia Korsak (obie sterniczki z Dwójki Warszawa).

Filip Miłoszewki rozpoczynał sportową przygodę w Centrum Żeglarskim w Szczecinie, gdy miał niespełna dziewięć lat. Już po kilku próbach na wodzie pod opieką Wojtka Paluszkiewicza, został zgłoszony do regat. Niespełna półtorej roku później zawodnik zmienił barwy klubowe – przeszedł do grupy Michała Zery z UKS Barnim Goleniów. ▶

reklama

Filip Miłoszewski rozpoczynał sportową przygodę, gdy miał niespełna dziewięć lat. Fot. Jacek Kwiatkowski

W szkolenie zaangażowali się także rodzice. – Widząc szybkie postępy syna i smykałkę do tego sportu, postanowiliśmy trenować więcej, niż koledzy z klubu – mówi Igor Miłoszewski, tata Filipa i żeglarz amatorsko pływający na finnie. – Kiedy inni mieli wolne, my sprawdzaliśmy terminarze regat i wyruszaliśmy do Niemiec lub Danii, by mierzyć się z zawodnikami starszymi i bardziej doświadczonymi. Umówiliśmy się, że nie będzie weekendu bez treningów lub startów. Gdy Filip szedł w piątek do szkoły, rozpoczynałem pakowanie. Łódka na dach, do bagażnika namiot, silnik i dmuchany ponton. Nim wybrzmiał ostatni dzwonek, czekałem już pod szkołą. Dzięki temu w jednym z sezonów Filip zaliczył aż 27 regat. Niektórzy trenerzy z Niemiec byli nawet nieco zdziwieni, że młody żeglarz z Polski przyjeżdża na ich lokalne regaty. A jeden z sędziów, widząc doskonałą żeglugę gościa zza między podczas mistrzostw Niemiec, sprawdzał, czy za komorami wypornościowymi Polak nie chowa jakiegoś odbiornika radiowego, który mógłby przekazywać podpowiedzi z pontonu. Te starty pozwoliły Filipowi zdobyć doświadczenie w zagranicznej stawce, na różnych akwenach, podszkolił też

Stypendium i trofea. Warto było marzyć i walczyć.

język niemiecki – instrukcję żeglugi rozumiał nawet wtedy, gdy nie znał wszystkich słów.

Rodzice Filipa zastanawiali się, czy ich syn już w wieku 11 lat powinien rozpocząć rywalizację w elicie klasy Optimist, czyli w grupie A. Jednak za namową trenera Michała Zery, awans nastąpił rok później. To była dobra decyzja, gdyż nieco starszy i bardziej doświadczony sternik, już w pierwszym sezonie rywalizacji z krajową czołówką mógł zabłysnąć i wywalczyć awans do reprezentacji. Filip wystartował w mistrzostwach świata w Dziwnowie i był tam najlepszym polskim sternikiem. Wygrał nawet jeden z wyścigów. Z tym sukcesem związane jest dość niecodzienne wydarzenie. Po minięciu linii mety, Filip zgodnie z instrukcją żeglugi podpłynął do mierniczego. Ten kazał mu pokazać gwizdek schowany w piersiowej kieszonce kamizelki asekuracyjnej (obowiązkowe wyposażenie zawodnika). Filip rozpiął zamek, wyciągnął gwizdek i pociągnął go dwa razy, by pokazać, że jest prawidłowo przywiązany. Niestety, za drugim razem luźny węzeł linki się rozsupłał. Za to niewielkie niedopatrzenie Filip otrzymał od mierniczego kilka punktów karnych. Nauczka na zawsze! Nie tylko dla Filipa, ale także dla wszystkich polskich żeglarzy z klasy Optimist.

Przystań goleniowskiego klubu znajduje się w Lubczynie nad jeziorem Dąbie. Filip mieszka po drugiej stronie jeziora i Odry – w gminie Police. We wrześniu rozpoczął naukę za granicą – w niemieckiej szkole leżącej u naszych zachodnich sąsiadów, niecałe 30 km od domu. – W tym roku musiałem zrezygnować z mistrzostw świata, by zdać egzamin z języka. Przygotowywałem się do niego trzy lata – mówi Filip. – Właśnie dlatego w mijającym sezonie wybrałem start w mistrzostwach Europy.

Przyszłoroczny sezon będzie dla Filipa ostatnim w klasie Optimist. Później żeglarz rozpocznie rywalizację w klasie Laser 4.7. Goleniowski klub buduje laserowy team – na Pomorzu Zachodnim będzie to pierwsza poważna konkurencja dla Pogoni Szczecin dowodzonej przez Roberta Siluka.

– Podwójny sukces w cyklu Energa Sailing Cup to dla mnie wielka nagroda za cały sezon – mówi Filip. – Wierzę, że moje żeglarskie marzenia kiedyś się spełnią. Celem są wielokrotne starty i sukcesy w regatach olimpijskich.

W programie Energa Sailing przez cztery lata uczestniczyło ponad 4 tys. dzieci z całej Polski. Dzięki zaangażowaniu Ministerstwa Sportu i Turystyki, 13 tys. uczniów ze szkół podstawowych weźmie w tym roku udział w bezpłatnych lekcjach żeglarstwa. Więcej o programie Energa Sailing na stronie internetowej: www.edu.energasailing.pl.

FOT. IGOR MIŁOSZEWSKI

Piotr Myszka miał medal na wyciągnięcie ręki. Niestety, nie udało się go zdobyć. Czy spróbuje jeszcze raz za cztery lata? Fot. Sailing Energy / World Sailing

Bez medalu w Rio. Najbliżej był Piotr Myszka

Polacy nie zdobyli medali podczas olimpijskich regat w Rio de Janeiro. Najbliżej sukcesu był Piotr Myszka (klasa RS:X). Po najsłabszym dniu w regatach (miejsca 13, 16, 16) Piotr utrzymywał trzecią pozycję w klasyfikacji generalnej i z bojowym nastawieniem przygotowywał się do finału. Na złoto i srebro nie miał szans – te medale już przed ostatnim startem zdobyli Holender Dorian Van Rysselberghe i Brytyjczyk Nick Dempsey (obronili swoje pozycje z igrzysk w Londynie). Nasz zawodnik miał niewielką przewagę nad Francuzem Pierre'em Le Coq'em (dwa punkty). Niestety, Piotr przegrał brązowy medal. Rozpoczął doskonale – start był świetny, a najgroźniejsi rywale pozostawali z tyłu. Na pierwszej boi zwrotnej zarówno Francuz, jak i Grek (zawodnik z piątej pozycji), żeglowali za Polakiem. Na kursie z wiatrem czołówka odpłynęła ze szkwałem, a Piotr „zaparkował" w strefie z bardzo słabymi podmuchami. W tym momencie dogonił go Pierre Le Coq, wyprzedził i pilnował aż do mety. Z pewnością nie można powiedzieć, że nic się nie stało, bo medal był na wyciągnięcie ręki. Nie można też powiedzieć, że nasz zawodnik oddał podium byle komu: Holender Dorian Van Rysselberghe zdobył drugie złoto olimpijskie z kolei, a Brytyjczyk Nick Dempsey – drugie srebro. Francuz Pierre Le Coq to natomiast ubiegłoroczny mistrz świata. Piotr Myszka nie podjął jeszcze decyzji, czy będzie żeglował do kolejnych igrzysk w Tokio. Tuż po regatach powiedział, że chce się naradzić z żoną.

Małgorzata Białecka od początku olimpijskich regat nie mogła odnaleźć właściwego rytmu. Mistrzyni świata nie potrafiła przebić się do czołowej dziesiątki, dopiero w połowie regat kończyła wyścigi na szóstej i dziewiątej pozycji. To oczywiście nie mogło zadowolić ani zawodniczki, ani jej kibiców – wszyscy bowiem liczyliśmy, że możliwa jest walka o medal. Gosia ukończyła regaty na 14. pozycji. „Przez ostatnie dwa lata spełniałam marzenia. Realizowałam cele i ambitnie wyznaczałam kolejne. Wspięłam się na stromą górę, z której z hukiem spadłam przy ataku szczytowym" – pisała na Facebooku. „Patrząc w lustro, z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że zrobiłam wszystko, co mogłam. W Rio zbyt dużo rzeczy nie zagrało. Po raz kolejny się przekonałam, jak brutalny i bezwzględny jest sport."

FOT. SAILING ENERGY / WORLD SAILING

Pogromcy. Dorian Van Rysselberghe zdobył drugie złoto olimpijskie z kolei, a Nick Dempsey – drugie srebro.

Także Kacper Ziemiński rozpoczął zmagania w Rio poniżej oczekiwań – zajmował miejsca 34 i 28. Później ruszył do przodu i zaliczył trzy doskonałe starty, po których mijał metę na szóstej, trzeciej i piątej pozycji. Po kolejnych dwóch wyścigach (20, 12) Polak tracił do zawodnika z pozycji dziesiątej 33 punkty. Ostatnie dwa biegi ukończył na miejscach 22 i 10, kończąc rywalizację na 18. pozycji.

Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek Gliszczynska rozpoczęły regaty od miejsc 10, 14 i 9. Później była mała katastrofa – awaria sprzętu tuż przed startem do czwartego biegu. „Nagle znika ważny bloczek w naszym nowym bomie i grot zwija się w harmonijkę na trzy minuty przed sygnałem. Ze złamanym sercem musiałyśmy się wycofać z wyścigu" – pisała Agnieszka. Ale Polki nie zamierzały się poddawać. W piątym starcie zaliczyły doskonałe trzecie miejsce i awansowały ma 10. lokatę. Kolejne dwa starty to niestety powrót do drugiej dziesiątki (miejsca 14 i 19) – Agnieszka i Irmina zajmowały 15 pozycję w klasyfikacji łącznej. ▶

Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek Gliszczynska zajęły dziesiąte miejsce. Fot. Sailing Energy / World Sailing (2)

To jednak nie koniec kłopotów polskiej załogi. Po kolejnym dniu, w którym nie rozegrano ani jednego biegu, Agnieszka pisała: „Dzisiaj Rio, w komitywie z komisją regatową, chciało nas zabić. Do 14.00 czekaliśmy w porcie na wiatr. W końcu zdesperowana komisja ściągnęła nas na wodę. Chwilę później byliśmy w drodze na ocean. Tu zaczął się armagedon. Frontowy wiatr rozpędził się do 35, 40 węzłów. Aby nie uszkodzić sprzętu, wywróciłyśmy łódkę – chciałyśmy przeczekać najsilniejsze podmuchy. Niestety wiatr zaczął się nasilać, a fale na oceanie urosły. Nie mogłyśmy same postawić łódki (…). Myślałyśmy nawet o porzuceniu „Ambasadora" i ewakuacji pontonem. Na szczęście cały czas miałyśmy obstawę ratowników. Wtedy do akcji wkroczył nasz bohater – Zdzichu! Trener wskoczył do wody (odpalając kamizelkę ratunkową), pomógł nam postawić łódkę i posłużył za balast, uwieszając się na wancie. Mogłyśmy zrzucić główny żagiel i ewakuować się na samym foku do domu. Niestety utopiłyśmy bom spinakera. Fok i spinaker do wymiany. A maszt zgięty. Do tego oberwało moje kolano, ale na szczęście jest całe. Był to najtrudniejszy powrót do domu w całej naszej żeglarskiej przygodzie."

Przybytek i Kołodziński – ósma pozycja w Rio.

W kolejnych wyścigach Polki pięły się w górę (miejsca 12, 7, 8). Do wyścigu medalowego awansowały z dziesiątego miejsca, bez szansy na poprawę swej pozycji. Na deser świetnie popłynęły w wyścigu medalowym, zajmując piąte miejsce. Jeszcze przed igrzyskami, Agnieszka Skrzypulec zapowiedziała na łamach „Wiatru" walkę o kolejne olimpijskie regaty – Tokio 2020.

Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński dobrze rozpoczęli rywalizację w klasie 49er, zajmując w dwóch pierwszych wyścigach 2 i 13 pozycję. Polacy byli na czwartym miejscu w klasyfikacji generalnej. Kolejnego dnia dopływali do mety w pierwszej dziesiątce (9, 9, 6). W szóstym wyścigu mieli kolizję z łodzią chilijskiej załogi. Uszkodzeniu uległo jarzmo steru. Łukasz i Paweł złożyli protest, rywale przyznali się do błędu i zostali zdyskwalifikowaniu z tego biegu. Nasi zawodnicy otrzymali natomiast tzw. zadośćuczynienie – po ogłoszeniu tej decyzji awansowali z pozycji ósmej na trzecią. Na półmetku rywalizacji byli więc na miejscu medalowym – z niewielką przewagą nad czwartą i piątą ekipą i z 15 punktami straty do drugiego miejsca.

W drugiej części regat Łukasz i Paweł żeglowali ze zmiennym szczęściem – zajmowali pozycje w czołówce (7, 9), ale także pod koniec drugiej dziesiątki (18, 16, 18). W wyścigu medalowym zajęli świetną piątą lokatę i zakończyli olimpijskie zmagania na niezłej ósmej pozycji.

Czy będzie nowy regulamin olimpijskich kwalifikacji?

Tomasz Chamera, wiceprezes PZŻ do spraw sportu, dla magazynu „Wiatr": „Choć olimpijska ekipa z całych sił pracowała w Rio na sukces, wracamy z igrzysk z dużym niedosytem. Zawodnicy mieli stworzone doskonałe warunki przygotowań. Nie brakowało opieki medycznej, technicznej, trenerskiej. Nikt nie mógł też narzekać na finansowanie startów i zgrupowań szkoleniowych – dzięki wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki oraz Grupy Energa wszystko zapięliśmy na ostatni guzik. Podczas igrzysk zrezygnowaliśmy nawet z pobytu w wiosce olimpijskiej, by żeglarze mieli bazę noclegową bliżej portu regat. Niestety, tym razem nie udało się zdobyć medalu. Najbardziej boli niewykorzystana szansa, którą wywalczył w Rio Piotr Myszka. Na utratę medalowej pozycji w ostatnim starcie największy wpływ miały chyba trzy piątkowe wyścigi eliminacyjne rozegrane na oceanie. Zawodnicy czekali na start 1,5 godziny, co mogło mieć wpływ na gorszą dyspozycję Piotra. Oczywiście nie zmienia to faktu, że Piotr to wspaniały zawodnik, nie gorszy od tegorocznych medalistów, z pewnością zasługuje na to, by stanąć na olimpijskim podium. Przez ostatnie lata udowodnił, że cierpliwość popłaca, więc być może nie powiedział jeszcze ostatniego słowa.

Brak medalu może mieć wpływ na finansowanie naszego sportu ze środków budżetowych w kolejnych latach. Sądzę, że czeka nas także dyskusja na temat zmiany regulaminu krajowych kwalifikacji olimpijskich. Polscy zawodnicy walczyli w Rio najlepiej, jak potrafią. W przyszłości musimy jednak być pewni, że właściwa forma przychodzi na czas głównej imprezy – chodzi o to, byśmy na igrzyskach mieli nie tylko wojowników, ale także zwycięzców."

Tomasz Chamera, wiceprezes PZŻ do spraw sportu. Fot. Jacek Kwiatkowski

Flipper 760 DC. Łódź dla koneserów

Flipper 760 DC z silnikiem Mercury Verado 400 R o mocy 400 KM.

Łódź motorowa Flipper 760 Day Cruiser, która od trzech lat cieszy się uznaniem armatorów, przeszła operację liftingu. Fińska stocznia Bella-Veneet Oy zaplanowała premierę odświeżonego modelu na początek przyszłego roku, jednak dzięki gościnności Finnboat (fińska organizacja przemysłu jachtowego) mamy już za sobą pierwszy testowy rejs.

W najnowszej wersji Flippera 760 DC zamontowano nowocześniejszą deskę rozdzielczą, nowe są kolory tapicerki, natomiast na rufie możemy przymocować najmocniejszy silnik przyczepny marki Mercury – Verado 400 R o mocy 400 KM. Właśnie taki motor napędzał łódź, którą pływaliśmy w Finlandii. Co więcej, skipperem prezentującym nam zalety Flippera 760 DC był Raimo Sonninen, doświadczony sternik wyścigowych łodzi motorowych i dyrektor stoczni produkującej motorówki marki Flipper, Bella i Aquador.

Flipper 760 DC to jednostka otwarta. Nie oznacza to oczywiście, że możemy z niej korzystać tylko przy słonecznej pogodzie. Łódź sprawdzi się na polskich akwenach od wczesnej wiosny do późnej jesieni. Poza dość obszerną dwuosobową kabiną w części dziobowej, mamy przestronny kokpit, który można zakryć składanym namiotem. Zapewni on osłonę przed wiatrem i deszczem. Dodatkowym wyposażeniem jest ogrzewanie z nawiewami wyprowadzonymi do kokpitu.

W kokpicie może wygodnie przebywać nawet dziewięć dorosłych osób. Mamy solidny składany stół z tekowym blatem i czterema uchwytami na napoje. Stół i kanapa mogą razem stworzyć duże łóżko. Przednia część kanapy jest jednocześnie dwuosobowym fotelem nawigatora (oparcie możemy przesunąć do tyłu). Na prawej burcie znajduje się stanowisko sternika oraz

Kto nam zabroni wznieść się w powietrze?

dodatkowy pojedynczy fotel. W prawej ścianie jest wnęka, która mieści wszystkie odbijacze. Duże schowki znajdujemy także w podłodze, pod sofą oraz oczywiście pod materacami w kabinie mieszkalnej. Pod rufową częścią kanapy ukryto wspomniany namiot kokpitu. Pod kanapą nawigatora – szufladową lodówkę, a tuż obok – elektrycznie rozkładany kambuz z jednopalnikową kuchenką i zlewozmywakiem (kiedy kambuz jest złożony, widoczny jest jedynie niewielki zlew ze składanym kranem). Do kabiny mieszkalnej prowadzą przesuwane drzwi z przyciemnionego tworzywa. Natomiast na pokład dziobowy przechodzimy po niewielkich stopniach znajdujących się przy panelu sterowania.

Jachty marki Flipper to jednostki z wyższej półki. Naszą uwagę zwraca doskonale wykończona tapicerka, drewno tekowe na pokładzie i platformach kąpielowych, elektrycznie obsługiwany kambuz i bardzo wygodne stanowisko sternika – wszystko to sprawia, że czujemy się jak w limuzynie wysokiej klasy. Poza tym nic nie wibruje, nie dzwoni i nie skrzypi w trakcie manewrów i szybszej żeglugi.

Podczas naszej testowej podróży na pokładzie były trzy dorosłe osoby. Flipper 760 DC bez problemów i trymowania rozpędził się do prędkości blisko 50 węzłów! Po wytrymowaniu udało nam się uzyskać prędkość 52 węzłów. Nasz skipper podczas

Sterówka i przejście na dziób w osi jachtu.

samotnej żeglugi płynął z prędkości 54 węzłów (przy maksymalnych obrotach 7000 rpm). Oczywiście podróżowanie z taką prędkością wymaga doświadczenia. Prędkość podróżna tej jednostki to około 30 węzłów (obroty 4000 rpm) – prowadzenie nie wymaga wtedy aż tak dużej koncentracji, także poziom hałasu jest niższy.

Flipper 760 DC to bardzo solidna, wygodna i doskonale wykończona łódź motorowa. W Polsce wciąż bardziej popularne są jednostki kabinowe, jednak dopiero na łodzi takiej, jak 760 DC, poczujecie zapach wody i szum wiatru, zwłaszcza kiedy na rufie będzie silnik o mocy 400 KM.

Polskim przedstawicielem fińskiej stoczni Bella-Veneet Oy jest szczecińska spółka Horyzont. Firma jest także przedstawicielem niemieckiej grupy Hanse (dealer marek Hanse, Dehler, Moody, Varianta, Fjord i Sealine). Więcej na stronie www.hanseyacht.pl.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

FLIPPER 760 DC	
Długość	7,58 m
Szerokość	2,54 m
Zanurzenie	0,5 m
Wyporność	2000 kg
Zbiornik paliwa	265 l
Zbiornik wody	42 l
Załoga	8 osób
Kategoria CE	C
Silnik	od 200 KM do 400 KM
Cena	od 50,2 tys. euro

Leader 46 debiutował na tegorocznych targach w Düsseldorfie.

Leader 46 ze stoczni Jeanneau

Sterówka z dwuosobowym fotelem.

Grill ukryto za rufową kanapą.

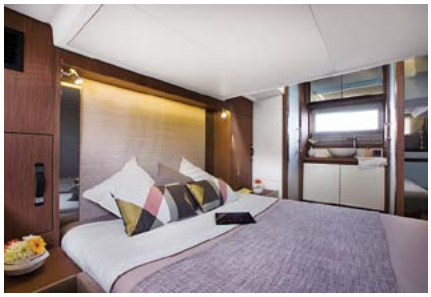
Łóżko w kabinie dziobowej można rozsuwać.

Leader 46, flagowa jednostka z popularnej linii cruiserów stoczni Jeanneau, debiutował na tegorocznych targach w Düsseldorfie. Krótko po premierze, sprawdziliśmy u wybrzeży Cannes, jak łódź radzi sobie na wodzie.

Do testów udostępniono dwa jachty. Pierwszy egzemplarz to łódź w najuboższej wersji, napędzana dwoma najsłabszymi silnikami montowanymi w tej jednostce (2 x Volvo Penta – każdy silnik o mocy 370 KM z systemem Aquamatic, czyli z możliwością manewrowania za pomocą joysticka). Drugi egzemplarz to jacht bogato wyposażony, napędzany najmocniejszymi silnikami z napędem IPS (2 x Volvo Penta IPS 600 – każdy motor o mocy 435 KM). Obie jednostki mają takie same kadłuby, szeroką platformę kąpielową, trzy duże okna w obu burtach doświetlające kabiny mieszkalne i jednakowy kształt nadbudówki. Mimo to, różnią się wyraźnie.

Na łodzi w wersji standardowej niemal całą przestrzeń kokpitu zajmuje ogromne łóżko z lekko uniesionymi zagłówkami. Pod materacami są duże schowki. Kolejny schowek, który może być garażem małego tendera, jest pod łóżkiem (dostęp z platformy kąpielowej). Kokpit drugiego jachtu, to właściwie kokpit zupełnie innej łodzi – jedyny element wspólny to garaż tendera. Mamy tu dwie kanapy i duży stół opuszczany elektrycznie (razem z kanapami może tworzyć duże łóżko). Pod blatem za rufową kanapą kryje się grill, który najwygodniej obsługuje się z platformy ką-

Kokpitowe łóżko z lekko uniesionymi zagłówkami.



Kabina armatorska z łazienką, prysznicem i toaletką

Rufa i kokpit tworzą jedną przestrzeń.

Łazienka przy kabinie dziobowej i mesie.

FOT. JEANNEAU

pielowej. Kokpit tego modelu oddzielony jest od salonu szklaną ścianą. Napęd elektryczny unosi ją w kilka sekund i zamyka pod sufitem. Łódź w tej wersji, z zamykanym salonem, będzie częściej wykorzystywana w krajach północnej Europy. Model coupe, z otwartym salonem, sprawdzi się raczej w basenie Morza Śródziemnego.

W salonie, na prawej burcie, jest bar z lodówką, kostkarką lodu i grillem. Po przeciwnej stronie mamy jadalnię z bardzo dużym rozkładanym stołem i wygodną kanapą. Bliżej dziobu, na lekkim podwyższeniu, jest dwuosobowy fotel. Łączy się on z leżanką zamontowaną wzdłuż okna nadbudówki na lewej burcie. Przestrzeń między fotelem a leżanką można wypełnić materacem i wówczas powstaje szerokie dwuosobowe łóżko. Na prawej burcie jest dwuosobowe stanowisko sternika, a obok – zejście do części mieszkalnej.

Leader 46 może mieć dwie lub trzy kabiny. Obie testowane jednostki miały zabudowę dwukabinową. Prawą burtę zajmuje główny kambuz z dużą lodówką, dwupalnikową kuchnią i zlewozmywakiem, zaś lewą – jadalnia z dużym stołem. Pod kanapą ukryte są dodatkowe siedzenia, które pozwolą zaprosić do stołu kolejne dwie osoby. Gdy wybierzemy wersję z trzema kabinami, zmianie ulegnie aranżacja salonu (trzecia kabina zajmie miejsce jadalni). W kabinie dziobowej zamontowano rozsuwane łóżko – może być tradycyjną dwuosobową „wyspą" na środku pomieszczenia lub dwoma osobnymi łóżkami ustawionymi wzdłuż burt. Ciekawie zagospodarowano kabinę armatorską na śródokręciu. Łazienka i prysznic zajmują całą lewą burtę tego pomieszczenia (wc i prysznic mają osobne drzwi). Przy czym toaletka z umywalką może być otwarta lub całkowicie schowana za rozsuwanymi drzwiami.

Podczas testu morze było zafalowane, bo u wybrzeży Cannes wiało dosyć solidnie. Na obu jednostkach pływaliśmy w pełnej obsadzie, po 8, 9 osób na pokładzie. Spodziewaliśmy się sporych różnic w osiągach obu modeli, zwłaszcza, że w jachcie napędzanym tradycyjnym napędem „Z" silniki były słabsze o 130 KM. Jakież było nasze zdziwienie, gdy się okazało, że jedyna zauważalna różnica to prędkość maksymalna – jacht z mocniejszymi motorami był o około 1,5 węzła szybszy. Na wejście w ślizg obie jednostki potrzebowały dziewięciu sekund. Później bogatszy jacht z napędem IPS przyspieszał trochę lepiej, bo do osiągnięcia maksymalnej prędkości potrzebował 20 sekund, o cztery sekundy mniej od bliźniaczej jednostki. Oba modele prowadzi się bardzo dobrze i bezpiecznie, ale żegluga jachtem z tradycyjnym napędem dawała nam więcej przyjemności – łódź była bardziej zwrotna i dynamiczna.

Jeanneau Leader 46 to elegancki i praktyczny jacht rodzinny, którym armator może wygodnie podróżować w każdym klimacie. Otwierany dach i duże okna zapewnią doskonały kontakt z otoczeniem. Duże kabiny z toaletami, aż dwa salony i możliwość zamontowania trzech aneksów kuchennych – to luksusy nie często spotykane na jednostkach tej wielkości. Ale Leader 46 to nie tylko elegancja i wygoda, ale także sprawność podczas żeglugi, nawet na mocno zafalowanym akwenie.

Arek Rejs

JEANNEAU LEADER 46	
Długość	14,3 m
Szerokość	4,1 m
Zanurzenie	1,1 m
Zbiorniki paliwa	900 l
Zbiorniki wody	400 l
Kategoria CE	B-12 / C-14
Silniki: 2 x Volvo Penta D6-370, 370 KM, 2 x Volvo Penta D6-400, 400 KM, 2 x Volvo Penta IPS 600, 435 KM.	

Leader 46 może mieć dwie lub trzy kabiny.

TARGI Z DOBRĄ MARKĄ

POLAND BOATSHOW ŁÓDŹ

11-13 listopada 2016

WWW.BOATSHOW.PL

XVIII TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

ORGANIZATOR INTERSERVIS® BIURO TARGÓW

Polski RIB do żeglugi rekreacyjnej

Gran Turismo powstał na kadłubie łodzi wykorzystywanej między innymi przez siły specjalne.

Siedziska z elegancką miodową tapicerką.

Stanowisko sterowania z urządzeniami marki Simrad.

Niezwykłą jednostkę typu RIB, przeznaczoną do żeglugi rekreacyjnej, zaprezentowano na stoisku firmy Parker Poland podczas gdyńskich targów Wiatr i Woda. Z łodzi RIB najczęściej korzystają wojskowi, policjanci i służby ratownicze. Ale Parker 1000 Baltic Gran Turismo to zupełnie inna bajka – powstał na sprawdzonym kadłubie komercyjnej jednostki Parker 1000 Baltic, wykorzystywanej między innymi przez siły specjalne polskiej armii. Pokład pokryto drewnem tekowym, a siedziska – elegancką miodową tapicerką. Zamiast tradycyjnych kozłów do siedzenia, zamontowano szeroką kanapę sternika, dwa obracane fotele, dużą kanapę w części rufowej oraz spory stół. Na śródokręciu mamy konsolę ze zlewozmywakiem i jednopalnikową kuchenką. Pod dachem wiszą potężne głośniki i basowy subwoofer. A przed sterówką znajduje się dodatkowa dwuosobowa kanapa.

Dla kogo ta łódź? Raczej nie dla rodziny z gromadką dzieci. To jacht służący zabawie i bezpiecznemu przemieszczaniu się z dużą prędkością po wodach morskich. Jednostka prezentowana w Gdyni napędzana była dwoma silnikami Mercury (każdy o mocy 150 KM). Były to motory o najmniejszej mocy zalecanej dla tej łodzi. Ale te 300 KM pozwoliło nam osiągnąć prędkość 38,8 węzła! Maksymalna dopuszczalna moc to 2 x 400 KM.

Parker 1000 Baltic Gran Turismo kryje jeszcze jedną ciekawostkę. Na rufie, między kanapą a silnikami, znajduje się stacja paliw. Tak, to nie pomyłka! Poza zwykłymi zbiornikami paliwa, łódź ma dodatkowy zbiornik z pompą i pistoletem, jak od prawdziwego dystrybutora. W razie potrzeby możemy dodatkowe paliwo przepompować do właściwych zbiorników, możemy też na przykład uzupełnić paliwo w skuterze przyjaciół. Nasz RIB będzie więc małą prywatną stacją paliw.

Jak pływa ta niezwykła maszyna? Szybko i bezpiecznie. 1000 Baltic to doskonale sprawdzona jednostka, a zmiana zabudowy pokładu wpływa jedynie na komfort żeglugi i wypoczynku.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

PARKER 1000 BALTIC GRAN TURISMO	
Długość	9,70 m
Szerokość	3,16 m
Zanurzenie	0,6 m
Waga	3700 kg
Tuby	Hypalon ORCA
Średnica tub	0,58 m
Komory	7
Załoga	18 osób
Moc silników	2 x 400 KM

Dodatkowy zbiornik paliwa z pompą i pistoletem.

Toaletę zamontowano w przedziale pod sterówką.

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

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

HORYZONT
Jeszcze nigdy nie był tak blisko

2016

- wybrać wymarzony jacht
- zdobyć najlepsze finansowanie
- skorzystać z charter management
- cieszyć się wymarzonym jachtem

HORYZONT

315 345 385 415 455 505 575 new 588

HANSE EARLY BIRD PAKIET PROMOCYJNY

100 % RABAT Do końca Sierpnia! DO **€ 81,057** cena brutto **EARLIEST BIRD**

75 % RABAT Do końca Października! DO **€ 60,793** cena brutto **EARLIER BIRD**

CHARTER INWESTMENT

SOFUN YACHTS & CHARTER

GWARANCJA FINANSOWANIA 0%

PKO Leasing

HORYZONT Sp. z o.o. | ul. Przestrzenna 23, 70-800 Szczecin | +48 508 341 633 | info@hanseyacht.pl

METS TRADE 2016

15-16-17 LISTOPADA
RAI AMSTERDAM
HOLANDIA

NAJWIĘKSZE NA ŚWIECIE TARGI

SPRZĘTU I WYPOSAŻENIA JACHTOWEGO

W AMSTERDAMIE SPOTKASZ CAŁY ŚWIAT

METSTRADE to największe na świecie oraz jedyne prawdziwie międzynarodowe targi business-to-business w zakresie sprzętu i wyposażenia jachtowego. METSTRADE to znakomita okazja do nawiązania kontaktów handlowych, do zapoznania się z pełnym spektrum innowacji w branży. METSTRADE odbywają się w Amsterdamie, jednym z najpiękniejszych miast na świecie. METSTRADE to obowiązkowy punkt programu dla każdego profesjonalisty w branży wyposażenia marynistycznego.

SYP SUPERYACHT PAVILION

CMP CONSTRUCTION MATERIAL PAVILION

MYP MARINA & YARD PAVILION

› 1,350+ wystawców › 21,000+ zwiedzających › 100+ narodowości

METSTRADE show to flagowa impreza METSTRADE, wiodącej na świecie platformy biznesowej dla specjalistów w branży sprzętu i wyposażenia jachtowego.

METSTRADE.COM

ORGANIZATOR: rai AMSTERDAM

SPONSOR: ICOMIA International Council of Marine Industry Associations

CZŁONEK: IFBSO The World's Leading Boat Shows — Platinum Member

OFICJALNE WYDAWNICTWO: IBI International Boat Industry

OFICJALNE WYDAWNICTWO SYP: The Superyacht Report

OFICJALNE WYDAWNICTWO MYP: Marina World www.marinaworld.com