ANDRZEJ GRZELA WALCZY PO WYLEWIE. WSZYSCY MOŻEMY POMÓC!

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych WRZESIEŃ 2017

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

CZAS NA VOLVO OCEAN RACE

Wyścig, który przyciąga jak magnes

POLSKIE WYBRZEŻE

Polowanie na porty i paliwo

BLUESCAPE 1200

Rewolucja w stoczni Delphia Yachts

2. Śląskie Targi Sportów Wodnych i Rekreacji
WIATR i WODA

10-12 listopada

Katowice

Międzynarodowe Centrum Kongresowe

KATOWICE 2017

WIATR / WODA

wiatriwoda.pl

organizator

YACHT EXPO

miasto współgospodarz

KATOWICE
dla odmiany

organizator wykonawczy

murator EXPO

10 000 fanów „Wiatru” na Facebooku

Ponad 10 000 załogantów na facebookowym pokładzie „Wiatru”. Dziękujemy, że jesteście... Nie ważne dokąd i na czym płyniemy. Ważne z kim! Tym bardziej cieszy nas wasza obecność. Na profilu pisma udostępniamy nie tylko newsy i zapowiedzi artykułów, ale także linki do kolejnych wydań „Wiatru”. Wybrane materiały publikujemy, wykorzystując narzędzie nazwane Instant Articles (artykuły ekspresowe), które ułatwia czytanie tekstów i przeglądanie zdjęć na smartfonach. Zapraszamy na stronę Facebook.com/MagazynWiatr.

W tym wydaniu francuski skipper Tanguy De Lamotte opowiada Markowi Słodownikowi o tym, jak łączy oceaniczne żeglowanie z pracą dla fundacji, która finansuje operacje kardiologiczne dzieci, głównie z Afryki. Jacek Rogoziński wspomina lipcowy bałtycki rejs morskim turystycznym trimaranem typu Dragonfly 28 Sport – z Kamienia Pomorskiego dotarł do Gdyni na targi Wiatr i Woda, gdzie duńska konstrukcja otrzymała wyróżnienie w konkursie Gdynia Yacht Design. Natomiast Wojtek Maleika porywa was na pokład jachtu „Wassyl” i opowiada o Wyspach Towarzystwa – wulkanicznym archipelagu leżącym we wschodniej części Polinezji. To obowiązkowy przystanek w rejsach przez Pacyfik.

Na łamach „Wiatru” zachęcamy was także do lektury książki „Przez morze bez kapci”. Katarzyna Wolnik-Sayna, autorka reportaży emitowanych na antenie Radia Szczecin, zamieniła dźwięki na słowa, które na kartach tego wydawnictwa poruszają czytelników z ogromną siłą. To bez wątpienia jedna z najważniejszych publikacji książkowych ostatnich lat poświęconych żeglarstwu i żeglarzom. By się o tym przekonać, wystarczy sięgnąć po rozdział dedykowany Andrzejowi Grzeli, który po wylewie walczy o powrót do zdrowia (publikujemy obszerne fragmenty tego materiału). Andrzej Grzela, żeglarz, z zawodu lekarz, członek zespołu Ryczące Dwudziestki, jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych artystów polskiej sceny szantowej. Któż z nas nie nucił z nim przebojów tej znanej grupy: „North West Passage”, „Moje morze”, czy „Few Days”...

Dziś Andrzej przebywa w specjalistycznym ośrodku w Osielsku pod Bydgoszczą. Rehabilitacja przebiega powoli. Wymaga determinacji i cierpliwości. Zarówno od pacjenta, jak i od personelu. Poza tym jest kosztowna. Dlatego musimy pomóc – uczestnicząc w zbiórce publicznej „Pomoc dla Qni”, przekazując jeden procent podatku na rzecz Fundacji Wspierania Rozwoju Neurologii „Neurologia Bydgostiensis” lub po prostu kupując płytę cegiełkę zatytułowaną „Bo to Morze moje jest...” (do nabycia w sklepie internetowym fundacji „Hals”).

Ryczące Dwudziestki koncertują bez swego przyjaciela. Ale Andrzej nie zszedł ze sceny. W jednym z utworów grupa śpiewa: „W samotnym rejsie teraz jesteś, wiatrem niemocy smagany. Mikrofon czeka – przyjdzie ten czas, kiedy razem zaśpiewamy”.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

9879 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 IV 2017, V-VI 2017, VII-VIII 2017).

OKŁADKA: JACHT ZESPOŁU MAPFRE, FOT. AINHOA SANCHEZ / VOLVO OCEAN RACE

Emocjonujące Regaty Unity Line

„Nadir" – najstarszy jacht w Regatach Unity Line.

Za sterem „Oilera" stanął Zbigniew Gutkowski. Fot. Franciszek Długajczyk (2)

W połowie sierpnia – na trasie Świnoujście, Kołobrzeg, Dziwnów – rozegrano 17. edycję Regat Unity Line im. Piotra Waszczenko. Zgłoszono 260 żeglarzy na 66 jachtach. Załogi rywalizowały w grupach ORC, KWR, open oraz w grupie oldtimerów i żeglarzy samotnych. W trakcie wyścigów padał deszcz i wiało dość mocno z zachodu (od 4 do 6 stopni w skali Beauforta). Nie wszystkie jachty kończyły rywalizację bez strat – nie obyło się bez uszkodzeń żagli i osprzętu. Dwóm uczestnikom udzielono pomocy medycznej na lądzie. Podczas drugiego wyścigu kilka jachtów musiało zawrócić do Kołobrzegu. Razem z flotą płynął statek szkolno-badawczy Akademii Morskiej w Szczecinie „Nawigator XXI" (zabezpieczenie ratownicze regat).

W grupie ORC zwyciężył Marek Krzysztoszek (jacht „Res Navalis"). W grupie KWR triumfował Andrzej Sokołowski („Orson"). W grupie otwartej dla jachtów większych (ponad 10,5 metra) zwyciężył Jerzy Matuszak („Dancing Queen"). W grupie otwartej dla jachtów średnich (od 8,5 do 10,5 metra) najszybciej żeglował Eckhard Kasel („Delfini"). Wśród małych jednostek grupy open najlepiej radziła sobie ekipa Eckharda Manteufela („Polaris"). W klasyfikacji oldtimerów pierwsze miejsce zajął Cezary Wolski („Sharki"), natomiast w gronie samotników – Henryk Kałuża („Tweety"). Błękitną Wstęgę regat zdobył Zbigniew Gutkowski – załoga jachtu „Oiler" pokonała trasę w 11 godzin i 33 minuty. Nagrodę fair play firmy Pantaenius otrzymał Adam Lisiecki. – Znakomity regatowiec i dżentelmen chętnie służący swą wiedzą innym żeglarzom. Senior i profesor morskiego żeglarstwa regatowego – mówi o wyróżnionym Piotr Stelmarczyk, organizator imprezy.

Po raz pierwszy od swego okołoziemskiego rejsu w regatach uczestniczył Mirosław Lewiński („Ulysses"). Morze wciąż go pociąga i już myśli o kolejnej dalekiej wyprawie. Pełne wyniki regat znajdziecie na stronie www.regaty-unityline.pl.

Piotr Stelmarczyk

Rekordy i zwycięzcy regat „Poloneza"

Tegoroczny wyścig długi Morskich Żeglarskich Mistrzostw Polski ORC Samotników i Załóg Dwuosobowych przebiegał w bardzo sprzyjających warunkach – nie zabrakło więc rekordów. Gdyby nie cisza, która wolniejsze jednostki zatrzymała przed metą, wszystkie jachty pokonałyby trasę Świnoujście, Christiansø, Świnoujście w niewiele ponad dobę. Tak szybkiej żeglugi prawie całej floty jeszcze w historii tych regat nie było. Rekord trasy w kategorii *single cruiser* ustanowił Jerzy Matuszak (jacht „Dancing Queen" – Dehler 46, czas: 25 godzin, 9 minut i 54 sekundy). Rekord trasy w kategorii *single*, ale po przeliczeniu według systemu ORC, ustanowił Władysław Chmielewski (jacht „Buena" – Beneteau First 27.7, czas przeliczony: 24 godziny, 25 minut, 54 sekundy). Tym samym Władysław Chmielewski zdobył główną nagrodę wyścigu: przechodni Puchar „Poloneza".

Flota na start – „Polonez" 2017.

Żaden z jachtów nie miał szans pobić rekordu w kategorii *single racer* (dla jednostek typowo wyczynowych), który Zbigniew Gutkowski ustanowił na jachcie „Energa" klasy IMOCA 60 w 2013 roku (14 godzin i 43 minuty).

Rekord trasy w kategorii *double cruiser* ustanowili Mirosław Zemke i Ryszard Szostak (jacht „Hobart" – Dehler 41, czas: 25 godzin, 10 minut i 7 sekund). Natomiast w kategorii *double*, ale po przeliczeniu według systemu ORC, rekordowy rezultat zanotowali Robert Gwóźdź i Marcin Dejewski żeglujący jachtem „Smoke" typu Dufour 310 (czas przeliczony: 25 godzin, 5 minut, 3 sekundy).

Po podliczeniu wyników z pięciu wyścigów Mistrzostw Polski Samotników i Załóg Dwuosobowych ORC Baltic Polonez Cup Race, tytuł mistrza Polski samotników ORC zdobył Władysław Chmielewski. Drugie miejsce dla Krzysztofa Krygiera (jacht „Bluefin II"), a trzecie dla Przemysława Skibińskiego („Vector Baltica"). Mistrzami Polski ORC załóg dwuosobowych zostali Robert Gwóźdź i Marcin Dejewski. Drugie miejsce dla Mirosława Zemke i Ryszarda Szostaka, a trzecie dla Krystiana Łukaszewicza i Antoniego Łukaszewicza (jacht „Wyklęty").

Więcej informacji o regatach oraz zdjęcia i pełne wyniki na stronie: www.regaty-poloneza.pl.

FOT. JAROSŁAW GASZYŃSKI / FOTOJAGA.INFO

Jubileuszowa edycja amsterdamskich targów METSTRADE, największej na świecie wystawy materiałów, technologii oraz elementów wyposażenia jachtów i łodzi, będzie się odbywać od 14 do 16 listopada. Kilka hal w centrum kongresowym RAI Amsterdam zamieni się w biznesową platformę skupiającą specjalistów związanych z przemysłem jachtowym ze wszystkich kontynentów. Choć wystawcy nie prezentują gotowych jachtów, na targach METSTRADE znajdziemy wszystko, co niezbędne do ich produkcji – od projektu, przez technologie stoczniowe, instalacje, elektronikę i żagle, aż po materiały obiciowe do eleganckich jachtowych poduszek, które wkładamy do koi tuż przed wodowaniem i pierwszym rejsem.

Przed rokiem amsterdamskie targi odwiedziło niespełna 24 tys. osób.

Technologie i innowacje,
czyli 30. edycja targów METSTRADE

Na targach mamy trzy specjalistyczne pawilony: The SuperYacht Pavilion (SYP), Marina & Yard Pavilion (MYP) oraz Construction Material Pavilion (CMP). Poza tym, wzorem lat ubiegłych, zaplanowano liczne seminaria, warsztaty, dyskusje i prezentacje. Jeśli przed 6 listopada zarejestrujecie swą wizytę na stronie internetowej www.metstrade.com – wstęp na targi będzie bezpłatny.

METSTRADE to jedna z najdynamiczniej rozwijających się imprez targowych w branży jachtowej. W 1988 roku jedna hala gościła zaledwie 100 wystawców. Trzy lata później ustanowiono DAME Design Award – nagroda stała się najbardziej prestiżowym wyróżnieniem w innowacyjnych branżach przemysłu jachtowego. Jury ocenia pomysł, wykonanie, funkcjonalność oraz stosunek ceny do jakości. Podczas ostatniej edycji 11 obiektów kompleksu RAI Amsterdam pomieściło stoiska 1471 przedsiębiorstw. Targi odwiedziło niespełna 24 tys. osób z 50 państw – przede wszystkim specjaliści, szefowie produkcji i zaopatrzeniowcy poszukujących nowych produktów, technologii i rozwiązań. – Targi były biznesową platformą dla około 12,4 tys. firm. Aż 11 tys. przedsiębiorstw reprezentowali zwiedzający – zauważa Irene Dros, menadżer wystawy. – Coraz większe zainteresowanie gości i wystawców budzą nowe technologie, ekologiczne systemy napędowe oraz rozwiązania hybrydowe. W najbliższym czasie spodziewamy się rewolucyjnych nowości wykorzystujących technologię druku 3D oraz naturalne źródła energii. Dlatego w tegorocznej edycji METSTRADE uruchamiamy EnnovationLab (w ramach InnovationLAB, gdzie wystawcy prezentują nowatorskie materiały, projekty i urządzenia).

Szefowie METSTRADE szczególnie gorąco zapraszają na targi zwiedzających i wystawców z Polski. Przed rokiem na wystawie po raz pierwszy zorganizowano polski pawilon. Tej jesieni do Amsterdamu ponownie wybierają się przedstawiciele kilku polskich firm (Balt Yacht, DAS Yacht Center, Delphia Yachts, Demex, Kotniz, Sea line – Troton, XDisc). Stoisko będzie mieć także Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty.

Więcej informacji o METSTRADE na stronie 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.

Gorące dyskusje fachowców od drewna.

DAME Design Award 2016 dla firmy Torqeedo.

Nowe tkaniny – trzeba zobaczyć i dotknąć.

Spotkania specjalistów od budowy marin.

METSTRADE
14, 15, 16 LISTOPADA 2017
RAI Amsterdam
Europaplein
Amsterdam 1078 GZ
Holandia

METS TRADE MARINE EQUIPMENT TRADE SHOW

FOT. WWW.METSTRADE.COM (5)

Dumni ze Szczecina. Dwa miliony gości na finale The Tall Ships Races

Mieszkańcy i goście witają rosyjską fregatę „Mir”. Fot. Żegluga Szczecińska (2)

Barwna parada załóg na ulicach miasta.

Brytyjski „Royalist” wygrał tegoroczne The Tall Ships Races w klasie A (flota największych żaglowców). Flagowa jednostka organizacji See Cadets triumfowała także podczas etapu z Kłajpedy do Szczecina (trzecie miejsce na tej trasie zajął nasz „Fryderyk Chopin”). Łączną klasyfikację klasy B wygrał belgijski „Rupel”. W klasie C najszybciej żeglował estoński jacht „St IV”, a w klasie D – również estoński „Tuuelind”. Z uwagi na warunki pogodowe, ostatni etap do Szczecina został skrócony. – Flota była bardzo rozproszona. Szybsze jednostki miały zaledwie kilka godzin do mety, a najwolniejsze – ponad 150 mil morskich. Prognoza zapowiadała niesprzyjające wiatry z południowego zachodu. Komisja podjęła więc decyzję o wcześniejszym zakończeniu rywalizacji, by wszystkie jednostki mogły na czas dotrzeć do Szczecina – mówił Mike Bowles, dyrektor regat.

Nagroda Przyjaźni trafiła do załogi żaglowca „Shabab Oman II”. Fiński szkuner „Helena” był pierwszym jachtem, który przekroczył metę regat. Nagroda za komunikację przypadła Niemcom z żaglowca „Johann Smidt”. Najbardziej międzynarodowa załoga przypłynęła na pokładzie norweskiego żaglowca „Statsraad Lehmkuhl” (żeglarze siedemnastu narodowości). Najmłodszą załogą mogła się pochwalić ekipa polskiego jachtu „Bies”. Natomiast najmłodszym kapitanem (22 lata) był Aleksy Duchnowski dowodzący jachtem „Leonid Teliga”.

Finał regat obfitował w wydarzenia przyciągające nad Odrę tłumy mieszkańców i turystów. Były żeglarskie hity filmowe w parku Stefana Żeromskiego, rzeźby z piasku na Łasztowni, wyścigi drezyn przy ulicy Jana z Kolna, Strefa Sportu na Wyspie Grodzkiej, Scena Chillout na Nabrzeżu Celnym oraz Strefa Dziecięca i Family Travel Festival na placu Adama Mickiewicza.

Najważniejsze były oczywiście wizyty na pokładach żaglowców. Niektóre notowały nawet 10 tys. gości dziennie. Teren zajęty przez zlot odwiedzało nawet 450 tys. osób dziennie. Podczas koncertu The Voice of Poland przy szczecińskim nabrzeżu było około 150 tysięcy osób.

Jednym z najpiękniejszych żaglowców był „Shabab Oman II", szkolny statek Marynarki Wojennej Omanu. Wyposażenie jednostki jest imponujące. Członkowie załogi oprowadzali po pokładzie i opowiadali historię żaglowca oraz jego poprzednika („Shabab Oman I"). Odkrywali też tajemnice swego kraju i prezentowali regionalne potrawy. Mogliśmy odwiedzić nawet sterówkę wyposażoną w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne. „Shabab Oman II" ma 29 żagli o łącznej powierzchni 2630 m kw. Załoga liczy 54 stałych członków i 36 stażystów.

Z szacunków organizatorów i służb wynika, że we wszystkich wydarzeniach imprezy uczestniczyło ponad 2 mln turystów i mieszkańców. – Jestem dumny z gości i organizatorów, bo kolejny raz sprawili, że wszystko się udało. Widząc tłumy na bulwarach i nabrzeżach, jestem pewien, że Szczecin na dobre wrócił nad Odrę – mówił Piotr Krzystek, prezydent miasta.

– Wasze miasto może być wzorem dla innych portów goszczących wielkie żaglowce. Organizacja wydarzenia świadczy o tym, że jesteście przygotowani do ponownego przyjęcia floty The Tall Ships Races – mówił Knut Western, przedstawiciel Sail Training International. ■

Zmarł Zygfryd „Zyga" Perlicki

Gdynianin, syn powstańca wielkopolskiego, kapitan, stoczniowiec, technik budowy maszyn okrętowych, działacz „Solidarności", odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, olimpijczyk z igrzysk w Monachium (klasa Soling, rok 1972), sędzia, wychowawca regatowej młodzieży, siedmiokrotny mistrz kraju w krasie Star, zwycięzca regat Kieler Woche i mistrz Polski w żeglarstwie morskim. W trudnych czasach komunistycznego ustroju Perlicki otwierał polskie żeglarstwo na świat. Odszedł jeden z największych żeglarzy w historii naszego sportu. Miał 85 lat.

Na igrzyskach w Niemczech startował wspólnie ze Stanisławem Stefańskim i Józefem Błaszczykiem. Zajęli doskonałe siódme miejsce. Lepszy rezultat uzyskał dopiero Mateusz Kusznierewicz 24 lata później (złoty medal w klasie Finn – Atlanta 1996). Krótko po powrocie z Niemiec Zygfryd Perlicki został kapitanem jachtu „Copernicus", który wziął udział w pierwszych okołoziemskich regatach załogowych The Whitbread Round the World Race (dziś są rozgrywane pod nazwą Volvo Ocean Race). Po wielu miesiącach zmagań z oceanami polska jednostka zajęła 11 miejsce. Pod koniec lat 70. Perlicki na jachtach „Hajduk" i „Hadar" uczestniczył w regatach Admiral's Cup.

Na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni Zygfryda Perlickiego żegnali między innymi prezydent miasta Wojciech Szczurek, przewodnicząca rady miasta Joanna Zielińska, prezes Pomorskiego Związku Żeglarskiego Bogusław Witkowski oraz przyjaciele i członkowie pomorskich klubów. – W niełatwych czasach miał odwagę realizować marzenia, a wszystko co starał się robić w życiu, robił najlepiej. Zadziwił Europę i świat w czasach, w których nie było jeszcze słychać o sukcesach polskich żeglarzy – mówił prezydent Szczurek. – Podziwialiśmy Zygfryda Perlickiego za zwycięstwa i opłynięcie świata. Ale on zapytany o swój najważniejszy rejs, przypomniał ten na „Trygławie", podczas którego ocalił życie trzech osób. Na Atlantyku uratował uczestnika samotnych regat OSTAR, a później w Kanale Kilońskim dwoje Niemców – przypomniał Bogusław Witkowski.

Tekst: magazyn „Wiatr", Jędrzej Szerle (żeglarski.info)

Nowe silniki zaburtowe DF175AP i DF150AP jako pierwsze w klasie silników o mocy 150-175 KM zostały wyposażone w układ Suzuki Selective Rotation, umożliwiający zmianę kierunku obrotów śruby napędowej.

Silniki DF175AP i DF150AP wyróżnia również:

- imponująco niskie zużycie paliwa w szerokim zakresie pracy
- przełożenie 2.50:1
- wysoki współczynnik kompresji wynoszący 10.2:1
- pośredni układ dolotu powietrza ograniczający przyrost temperatury zasysanej do komory spalania
- technologia spalania zubożonej mieszanki
- system selektywnej rotacji
- samoregulujący łańcuch rozrządu
- wyjątkowo ciche działanie

www.suzuki.pl

Tanguy De Lamotte. Żegluję i pomagam. Czyż można chcieć więcej?

Tanguy De Lamotte podczas treningu przed regatami Vendée Globe. Fot. Tanguy De Lamotte

Tanguy De Lamotte, francuski skipper, partner techniczny Decathlonu, ambasador organizacji charytatywnej Initiatives Cœur, uczestnik okołoziemskich regat Vendée Globe i Barcelona World Race oraz wyścigu załóg dwuosobowych Transat Jacques Vabre, w rozmowie z Markiem Słodownikiem opowiada o finansowaniu swego zespołu, nowym jachcie i przygotowaniach do najbliższych regat. A także o funkcji ambasadora marki Tribord.

Marek Słodownik: Tanguy, jak się dziś rozwija twoja kariera żeglarska?

Tanguy De Lamotte: Z ostatnich okołoziemskich regat samotników Vendée Globe, które zakończyły się na początku tego roku, musiałem się wycofać po awarii masztu. To bolało. Tym bardziej, że wycofałem się jako pierwszy uczestnik wyścigu. Po regatach zakupiłem jacht „Maitre CoQ", na którym Jérémie Beyou dopłynął na metę na trzeciej pozycji.

Dlaczego postawiłeś na tę jednostkę?

Bo daje sporo możliwości różnych modyfikacji. Choć kadłub zbudowano bez burtowych skrzydeł wodnych, zastosowanie ich podczas Vendée Globe pozwoliło skipperowi zająć doskonałe miejsce. To naprawdę świetny jacht i cieszę się, że trafił do mnie.

Czy twój wybór to kompromis między możliwościami finansowymi zespołu a rocznikiem i konstrukcją łodzi?

Kupując jacht używany, zawsze szukasz kompromisu. O zakupie „Maitre CoQ" myślałem już latem 2016 roku, podczas regat z Nowego Jorku do Europy. Szukałem jednostki, którą można udoskonalić, nie ryzykując poważniejszych problemów podczas przebudowy i żeglugi. Dobrze znałem tę konstrukcję, bo nasze ekipy pracowały ramię w ramię przed rozpoczęciem tamtego sezonu. Przyznam, że podglądałem ten jacht już wcześniej i zapragnąłem stanąć na jego pokładzie. Udało się i mam ogromną satysfakcję. To świetna maszyna, a będzie jeszcze lepsza, zobaczysz... Pracy będzie sporo – na razie oceniam zakres niezbędnych modyfikacji. Mam wiele pomysłów, ale staram się być powściągliwy w wyrażaniu swoich opinii. Zmiany, które wykonamy przed regatami Vendée Globe, zaplanujemy po pierwszym sezonie startowym. Dziś nie wykluczam żadnego rozwiązania.

Skipper i podopieczna fundacji Initiatives Cœur.

Czy można wygrać Vendée Globe na jachcie, który w 2020 roku będzie mieć 10 lat?

Każdy ma szansę. Moim celem jest pokonanie okołoziemskiej trasy w czasie krótszym niż 84 dni. Taki właśnie wynik zanotował Michel Desjoyeaux, gdy na prawie takim samym jachcie wygrywał Vendée Globe w 2009 roku. To realne zamierzenie. A które miejsce w rankingu regat przyniesie taki wynik za trzy lata – czas pokaże.

Czy jachty z ostatniej edycji regat mogą skutecznie rywalizować z nowymi konstrukcjami, dopiero projektowanymi, wykorzystującymi aktualne informacje techniczne na temat skrzydeł?

Jako projektant jachtów powinienem powiedzieć, że nie mają. Ale to jest bardziej złożona sprawa. W najbliższym wyścigu wystartuje około trzydziestu zawodników i zapewne każdy będzie myśleć o sukcesie. W tych regatach jest wiele przypadków, co oczywiście nie oznacza, że na przypadkach należy opierać swoją strategię. Gdyby szanse na sukces miały tylko jachty najnowsze, nie warto byłoby remontować tych starszych.

Czy skrzydła to przyszłość żeglarstwa?

Pewnie tak, coraz więcej konstruktorów stosuje to rozwiązanie.

Ogłosiłeś udział w następnej edycji Vendée Globe, choć do startu jeszcze sporo czasu. Masz już zagwarantowany budżet?

Dopiąłem budżet i dlatego ogłosiłem decyzję. Mam rozpisany precyzyjny plan przygotowań, doskonały jacht i siedmioosobowy zespół, który ten plan zrealizuje. To elementy decydujące o powodzeniu każdego żeglarskiego projektu. Członkowie ekipy wiedzą, jakie mają zadania. Mamy specjalistów od instalacji jachtowych, żagli, logistyki, żywienia i marketingu. Zespół nie jest duży,

FOT. CHRISTOPHE FAVREAU / DPPI

Tanguy De Lamotte u wybrzeży południowej Bretanii. Fot. Thierry Martinez

ale doskonale się znamy i bardzo dobrze się nam współpracuje. Nie jest to typowy komercyjny projekt ze sponsorami, ale przedsięwzięcie charytatywne wspierające organizację Initiatives Cœur. Być może dlatego jest tak dobrze odbierany i tak efektywny.

Jak działa mechanizm tego sponsoringu?

Współpracuję z fundacją Mécénat Chirurgie Cardiaque, która finansuje operacje kardiologiczne dzieci, głównie z Afryki. Jesteśmy skuteczni, bo dotąd udało się pomóc 127 dzieciom. Tylko dzięki funduszom zebranym podczas ostatniej edycji Vendée Globe zoperowano 51 dzieciaków. Cieszę się, że dzięki tej inicjatywie mogę żeglować i spełniać swe marzenia, jednocześnie pomagając potrzebującym, którzy bez wsparcia nie mieliby szans na zabieg. Współpraca z władzami fundacji Mécénat Chirurgie Cardiaque układa się doskonale. Często odwiedzam dzieci w szpitalach, gdzie widzę konkretne efekty swojej pracy – to niezwykłe przeżycia. Na żaglu miałem wizerunek dziewczynki z Kongo zmagającej się z poważną wadą serca. Gdyby nie pomoc chirurgów, pewnie by nie przeżyła. Dziś cieszy się dobrym zdrowiem.

W nadchodzącym sezonie ponownie będziesz żeglować z Samanthą Davies. Jakie regaty przed wami?

Wystartujemy w Transat Jacques Vabre – to najważniejsza impreza. Planujemy także udział w lokalnych regatach, bo chcemy dobrze poznać jacht, by podczas jesiennych regat przez Atlantyk walczyć o zwycięstwo.

Wspomniałeś o dobrych relacjach z ekipą Jérémie'go Beyou. Czy w świecie klasy IMOCA jest ostra rywalizacja i ochrona tajemnic, czy czasem współpracujecie?

To zależy. Jak w każdej społeczności – jest miejsce na współpracę i są też wyraźne podziały. Mam wrażenie, że każdy zespół ma swoje sekrety. Mój także. Ale nie brakuje dobrych kontaktów, a nawet przyjaźni. Niedawno trenowałem z Borisem Herrmannem i wymienialiśmy się doświadczeniami. Razem żeglujemy także dla przyjemności.

Jesteś twarzą marki Tribord firmy Decathlon. Jakie masz obowiązki?

Obowiązki i przyjemności... Mam wpływ na ostateczny kształt odzieży dla żeglarzy. Biorę udział w pracach projektowych, testuję sprzęt, dzielę się opiniami i sugeruję zmiany. To daje mi dużo satysfakcji.

Rozmawiał Marek Słodownik

Tanguy w siedzibie Water Sports Center by Decathlon we francuskiej miejscowości Hendaye. Fot. Marek Słodownik

Trimaran „Macif" Françoisa Gabarta. Kandydat do bicia oceanicznych rekordów i zwycięstwa w okołoziemskich regatach samotników Brest Multi Ultimes Race. Fot. Thierry Martinez

Wyścig zbrojeń. Samotnicy przygotowują trimarany do okołoziemskich regat

W lipcu ustanowiono dwa atlantyckie rekordy w samotnej żegludze. Francis Joyon poprawił własny rezultat sprzed czterech lat o niespełna 50 minut, a kilka dni później Thomas Coville przepłynął z Nowego Jorku do Lizard Point na południowym krańcu Anglii w 4 dni, 11 godzin, 10 minut i 23 sekundy, bijąc wynik Joyona aż o 14 godzin. Żeglarski świat przyspieszył – samotny żeglarz pokonał 3 000 mil ze średnią prędkością prawie 30 węzłów. To wprost niebywałe! Na jesień zapowiedziano kolejną niezwykłą próbę – Yves le Blévec chce pobić rekord w samotnej żegludze dookoła świata trasą ze wschodu na zachód. Wyruszy trimaranem „Actual Ultim" (dawniej „Sodebo", długość: 102 stopy). W połowie lipca zwodowano kolejny wielki trimaran: „Gitana 17". Prawdziwy kolos. Ma 32 metry długości, 23 metry szerokości i żagle o łącznej powierzchni 650 m kw. Łódź budowało ponad stu specjalistów od konstrukcji, kompozytów, instalacji, hydrauliki i urządzeń elektronicznych. Skąd taki ruch wielokadłubowców na oceanach? Skipperzy przygotowują się do niezwykłych okołoziemskich regat samotników Brest Multi Ultimes Race, których start zaplanowano na jesień 2019 roku.

Pierwsze informacje o okołoziemskim wyścigu wielokadłubowców pojawiły się już w 2010 roku. Franck Cammas wystartował wtedy w regatach Route du Rhum na trimaranie „Groupama 3". Płynął samotnie, choć na pokładzie tej łodzi żeglowało wcześniej siedmiu zawodników. Jacht miał skrócony takielunek, ale mimo to Franck nie narzekał na nudę. Cztery lata później na starcie Route du Rhum pojawił się Yann Guichard – choć jego „Spindrift 2" ma aż 40 metrów długości, przegrał z trimaranem „Banque Populaire VII" prowadzonym przez Loïcka Peyrona (dawna „Groupama").

Dziś żeglarze postulują powołanie klasy Ultime działającej na wzór oceanicznej klasy IMOCA. Nowa organizacja ma dbać o interesy zespołów, promocję i finansowanie regat. Na liście potencjalnych uczestników Brest Multi Ultimes Race są dziś 23 jednostki (mają od 20 do 40 metrów długości). Wszystkie mogą podołać okołoziemskiej żegludze. Do faworytów należą najbardziej znane superprodukcje: „Macif" Françoisa

Lionel Lemonchois na pokładzie trimarana „Prince de Bretagne". Fot. Christophe Breschi

reklama

Gabarta, wspomniana „Gitana" Sébastiena Josse, „IDEC Sport" Francisa Joyona i „Sodebo Ultim" Thomasa Coville'a. Co ciekawe, stocznia Multiplast buduje już nowy jacht dla Thomasa (robocza nazwa: „Sodebo 5"). Na starszym ma popłynąć Vincent Riou związany przez lata w klasie IMOCA z zespołem PRB. Powstaje także nowy „Banque Populaire IX", na którym wystartuje Armel Le Cléac'h, zwycięzca ostatniej edycji Vendée Globe.

Thomas Coville wyznał nam w rozmowie telefonicznej, że niecierpliwie czeka na nowy jacht i już dziś może potwierdzić swój udział w regatach. Jego „Sodebo" będzie bolidem nowej generacji. Długość: 32 metry. Szerokość: 23 metry. Wysokość masztu: 38 metrów. Waga: zaledwie 15 ton. W rozmowie Thomas zdradził kilka tajemnic. Maszt wyraźnie przesunięto do tyłu. Dzięki temu zmniejszono główny żagiel i zamontowano aż cztery sztaksle na rolerach. Spora szerokość jachtu gwarantuje większy moment prostujący. Żagle będą mieć łączną powierzchnię 860 m kw. Jeszcze kilka lat temu konstruktorzy nawet nie myśleli o tym, by samotny żeglarz mógł obsługiwać taki takielunek. Poza tym łódź będzie mieć skrzydła wodne. Dzięki nim nawet w słabym wietrze oderwie pływaki od wody, a w silniejszym rozwinie prędkość ponad 40 węzłów. Unosząc się nad oceanem, będzie się zachowywać, jak latający dywan. Thomas nie chciał zdradzić, czy jego trimaran będzie mieć hydrauliczny trym krawędzi natarcia płetw sterowych. Wiadomo jednak, że to na tym elemencie skupiają się dziś projektanci.

Flota gigantów. Trimarany „Macif", „Sodebo" i „Actual". Fot. Alexis Courcoux

François Gabart też nie próżnuje. Wygrał regaty Transat Jacques Vabre i pobił rekord samotnej żeglugi dobowej. Jesienią wyruszy po rekord na okołoziemski szlak. W rozmowie telefonicznej nie chciał spekulować, co do swych szans. – Podczas takiego rejsu wszystko się może zdarzyć. Jacht będzie perfekcyjnie przygotowany, ale czy to wystarczy? Trudno powiedzieć – mówił François. Aktualny rekord w samotnej okołoziemskiej żegludze, ustanowiony w grudniu ubiegłego roku, należy do Thomasa Coville'a (49 dni, 3 godziny, 7 minut i 38 sekund).

Jakie wyniki mogą osiągać jachty podczas Brest Multi Ultimes Race? Najważniejsza nie jest prędkość maksymalna, ale średnia. Gabart w dobę przepłynął 785 mil, co daje średnią prędkość 32,7 węzła. Coville także pokonał granicę 700 mil. Nowa generacja trimaranów ze skrzydłami wodnymi to jednostki, które pozwolą samotnym skipperom okrążyć ziemię w 40, 42 dni. Tyle dziś wynosi rekord w żegludze załogowej. W styczniu tego roku załoga Francisa Joyona zdobyła Trofeum Juliusza Verne, kończąc okołoziemski rejs po 40 dniach, 23 godzinach, 30 minutach i 30 sekundach.

Marek Słodownik

Targi Wiatr i Woda. Z mariny Gdynia płyniemy do portu Katowice

Jacht Galeon 780 Crystal – ozdoba zachodniej kei.

Pokazy ratownictwa prowadził Marcin Siwek.

Pod koniec lipca gościliśmy na gdyńskich targach Wiatr i Woda na wodzie. Zwiedzający mogli podziwiać imponujące jachty motorowe oraz ciekawe jednostki żaglowe z krajowych i zagranicznych stoczni. Było sporo okazji do krótkich rejsów testowych, w których uczestniczyli przyszli armatorzy i przedstawiciele mediów. Z gośćmi targów spotkali się znani żeglarze: Joanna Pajkowska, Szymon Kuczyński i Krzysztof Baranowski. Firma Sail Service uroczyście obchodziła 30-lecie spółki i 67-lecie najstarszej gdańskiej żaglowni. Sporym zainteresowaniem cieszyły się pokazy ratownictwa wodnego – ekipa Marcina Siwka zdradzała widzom, jak w chwili zagrożenia życia wykorzystać w akcji ratowniczej piłkę, parawan plażowy, a nawet worek ze śmieciami (mamy nadzieję, że podczas gdyńskich targów Marcin jeszcze nie raz wróci do tematu tych pomysłowych i skutecznych metod).

Członkowie jury przyznali nagrody w konkursie Gdynia Yacht Design. Tytuł najpiękniejszego jachtu żaglowego, który oglądaliśmy na wystawie, zdobył model Hanse 455 (gratulacje odebrał Jędrzej Kocewicz ze szczecińskiej firmy Horyzont – przedstawiciel niemieckiej grupy Hanse). Wyróżnienie otrzymał morski turystyczny trimaran Dragonfly 28 Sport, o którym obszernie pisaliśmy w sierpniowym wydaniu „Wiatru" (gratulacje odebrał Jacek Rogoziński z poznańskiej firmy Rodan – przedstawiciel duńskiej stoczni Quorning Boats). Tytuł najpiękniejszego jachtu motorowego gdyńskich targów przyznano debiutującej na rynku łodzi BluEscape 1200. Nagrodę w imieniu stoczni Delphia Yachts odebrał Piotr Kot. – Pierwszy raz w historii konkursu Gdynia Yacht Design otrzymujemy nagrodę za jacht motorowy. Wcześniej jury nagradzało nasze

Targowy pirs w słoneczny weekend.

Tadeusz Wojtowicz (z lewej) z firmy Sail Service odbiera rocznicową statuetkę od Sebastiana Nietupskiego.

FOT. MAGAZYN „WIATR" (7)

łodzie żaglowe typu Delphia 46 i Maxi 1200, które w tym roku także prezentujemy przy kei – mówił wyraźnie wzruszony Piotr Kot. Olecka stocznia zaprosiła zwiedzających także na pokład łodzi Escape 1150 V.

Firma Dobre Jachty prezentowała włoskie motorówki marki Invictus (190 FX i 240 CX) oraz większe jednostki z francuskiej stoczni Jeanneau – na lądzie stały modele Merry Fisher, a na wodzie motorowy jacht Jeanneau NC11 i żaglowy Sun Odyssey 349. Przy kei stoczni Galeon było aż siedem luksusowych cruiserów motorowych – największy z targowej floty to Galeon 780 Crystal. Firma Horyzont, oprócz nagrodzonego jachtu Hanse 455, prezentowała motorową łódź Sealine C330 oraz żaglowy jacht typu Moody DS 45. „Atlantic Puffin" Szymona Kuczyńskiego stał przy kei stoczni Northman burta w burtę z nowszymi produktami węgorzewskiej firmy (żaglowym Maxusem 24 Evo i motorowym Maxusem 870 Revo).

Bardzo bogatą i różnorodną ofertę łodzi motorowych przedstawiła firma Parker Poland. Przypomniano modele Parker 800 Weekend, Parker 750 CC, Parker 750 DC (w nowej ciekawej wersji kolorystycznej), Parker 690 Bow Rider oraz Parker 690 Sport.

Najbliższe targi Wiatr i Woda będą się odbywać w Katowicach w drugi weekend listopada (od 10 do 12 listopada). To największe przedsięwzięcie biznesowe branży sportów wodnych na Śląsku. Miasto jest współgospodarzem imprezy. Wystawcy i zwiedzający drugi raz będą gościć w nowoczesnej hali Międzynarodowego Centrum Kongresowego (www.mck.katowice.eu) wzniesionej w sercu Katowic – tuż obok Spodka i nowej siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia. Rok temu na wystawie zaprezentowano ofertę prawie 200 firm. Odwiedzający mogli wybrać jacht, zamówić żagle, wycenić polisę ubezpieczeniową, kupić farby jachtowe, markowy sztormiak, kamizelkę, silnik zaburtowy, urządzenia nawigacyjne oraz liny. Mogli też zarezerwować szkolenie żeglarskie i motorowodne, koję na żaglowcu lub cały jacht na rejs czarterowy. Warto odwiedzić katowicką wystawę, by zaplanować rejsy i zakupy przed kolejnym sezonem.

Więcej o targach Wiatr i Woda na stronie internetowej www.wiatriwoda.pl

Nagrodzony jacht Hanse 455 na stoisku szczecińskiej firmy Horyzont.

Urządzenia Raymarine na stoisku firmy Eljacht.

Parker 750 DC w nowej wersji kolorystycznej.

Scandinavia 35

RONSTAN
Sail Handling by ANDERSEN Stainless Steel Winches
facnor FURLING SYSTEMS
SPARCRAFT Performance Engineering
Gori propeller
FLEXTEEK

www.sailservice.pl tel. + 48 58 322 28 00 www.sklepwind.pl tel. + 48 58 301 66 30

Trimaranem wzdłuż polskiego wybrzeża. W poszukiwaniu portów i paliwa...

W drodze do Kamienia Pomorskiego.

Kierunek wschód. Coraz bliżej celu...

„Dreamaran" – próba prędkości.

Jacek Rogoziński z poznańskiej firmy Rodan, która w styczniu tego roku została polskim dealerem duńskiej stoczni Quorning Boats, wyruszył w bałtycki rejs z Kamienia Pomorskiego do Gdyni. Turystycznym morskim trimaranem typu Dragonfly 28 Sport dotarł na targi Wiatr i Woda. Zanim zawinął do mariny, gdzie łódź wzbudziła zainteresowanie zwiedzających i otrzymała wyróżnienie w konkursie Gdynia Yacht Design, armator przemierzył pod wiatr 247 mil (większość trasy pokonał samotnie). Poszukiwał bezpiecznych portów i polował na paliwo do zaburtowego silnika. – Między Kołobrzegiem a Gdynią polskie wybrzeże jest paliwową pustynią. Zdobycie benzyny lub ropy graniczy z cudem i wymaga pomocy gościnnych gospodarzy bałtyckich przystani – mówi Jacek. – Skipperzy dużych jachtów ze stacjonarnymi silnikami mają spore zbiorniki, więc mogą przemierzać wybrzeże bez tankowania od Świnoujścia po Hel i z powrotem. Ale kapitanowie mniejszych jednostek oraz łodzi motorowych polują na paliwo niczym Mel Gibson w filmie „Mad Max".

Pierwsza stacja paliw na szlaku: Dziwnów. Na prawym brzegu, 400 metrów przed zwodzonym mostem, jest spore nabrzeże, przy którym możemy poczekać chwilę na otwarcie przęsła i przy okazji uzupełnić zbiornik (stacja jest czynna od poniedziałku do soboty od 6.00 do 18.00, natomiast w niedzielę – od 7.00 do 15.00). Trimaran mija port rybacki w Mrzeżynie, w którym można odpocząć od żeglugi jedynie przy dobrej pogodzie i sprzyjających warunkach wietrznych. Mija także port Dźwirzyno – płytki i niedostępny dla większości morskich łodzi żaglowych. Na kursie Kołobrzeg. Jacek Rogoziński zawija do nowego basenu jachtowego i recenzuje. – Kołobrzeg ma dziś najlepszą marinę ze wszystkich polskich portów otwartego morza. Bezpieczne wejście między główki, szeroki tor podejściowy, dwa doskonale wyposażone baseny portowe dla łodzi żaglowych i motorowych, restauracja, dobrze zaopatrzony sklep żeglarski i zaplecze sanitarne o standardzie niespotykanym w żadnym porcie od Zatoki Pomorskiej po Zatokę Gdańską – wylicza. A co ze stacją paliw? Jest! W nowym basenie portowym przy zachodnim pirsie. Niestety jest czynna jedynie od 8.00 do 12.00, więc jeśli załoga zechce wyruszyć w morze skoro świt, nie będzie mogła uzupełnić zbiornika.

Wreszcie Gdynia. W oczekiwaniu na targowych gości.

Kolejny przystanek na szlaku to Darłowo (30 mil morskich od Kołobrzegu). Port ma dobre szerokie wejście, duży awanport, w którym niekiedy żeglują optimisty oraz rozsuwany most dla pieszych imienia kapitana Witolda Huberta. Około 400 metrów za kładką, na prawym brzegu Wieprzy, jest basen portowy, w którym obok kutrów i remontowanych jednostek mogą cumować jachty. Infrastruktura przystani jest dobra, ale jej otoczenie – niezbyt urokliwe. A stacja paliw? Nie ma. Trzeba się dogadać z miejscowymi rybakami lub zorganizować transport paliwa z najbliższej lądowej stacji benzynowej (2 km od portu).

Po krótkim postoju w Darłowie, na kursie Ustka. Na szlaku wzdłuż wybrzeża rozpoczynają się schody. Na północny wschód od Darłowa mamy obszary okresowo zamykane dla żeglugi przez wojsko. Ostrzeżeń nawigacyjnych szukamy na stronie Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej: ▶

FOT. JACEK ROGOZIŃSKI, KASIA SAŁEK, KRZYSZTOF OLEJNIK

50
1967
2017
Years of DRAGONFLY
RODAN - wyłączny dystrybutor trimaranów Dragonfly w Polsce
www.dreamaran.pl • rodan@rodantv.pl

Jacek Rogoziński: „Wciąż się uczę. Sporo już wiem, ale nie brak mi pokory wobec morza i tego niezwykłego jachtu".

www.bhmw.mw.mil.pl. Gdy obszar jest otwarty – od razu obieramy kurs w kierunku Jarosławca i Ustki. Jeśli jednak jest zamknięty, nasza droga znacznie się wydłuża, gdyż najpierw musimy odpłynąć od brzegu około 11 mil.

Ustka wita wakacyjną atmosferą i klimatem prawdziwego nadmorskiego kurortu. Przy kei jachtowej (na lewym brzegu rzeki Słupia, tuż za kładką dla pieszych) cumuje sporo jachtów, w tym goście zagraniczni. W ocenie Jacka Rogozińskiego, Ustka to perła wybrzeża: odrestaurowane rybackie chaty, zadbane centrum pięknie oświetlone w nocy, obrotowa kładka, wi-fi, rzetelna informacja i przyjazna obsługa w basenie jachtowym zawsze gotowa do pomocy przy manewrach i cumowaniu. A stacja paliw? Niestety brak. Trzeba targać kanistry ze stacji, która znajduje się po drugiej stronie rzeki – 1,4 km przez kładkę (pieszo) lub 1,5 km przez most drogowy.

Gdy żegnamy Ustkę i kontynuujemy żeglugę na północny wschód w kierunku Rowów i Łeby – znów schody. Zbliżamy się do granicy Słowińskiego Parku Narodowego, który obejmuje także wody morskie. Obowiązuje tu zakaz żeglugi w strefie dwóch mil od brzegu. Trimaran znów odbija od plaży, a później ponownie rozpoczyna wspinaczkę pod wschodni i północno-wschodni wiatr. To najtrudniejszy i najdłuższy odcinek rejsu. Skipper postanawia ominąć Łebę – podejście jest dość niebezpieczne w niekorzystnych warunkach wietrznych. Ten morski port traci przez to gości! Szkoda. Tym bardziej, że w Łebie działają dwie stacje paliw – pierwsza tuż przy kei w marinie, druga w porcie rybackim (po drugiej stronie ulicy Wybrzeże).

Najbliższy port – Władysławowo. Z Ustki, przy sprzyjających wiatrach, około 60 mil morskich. Ale tego dnia Jacek przemierza aż 109 mil (halsując). Do celu dociera późnym wieczorem. Ocena portu: nic się tu nie zmienia od lat! Infrastruktura typowo rybacka, mało miejsc dla jachtów, przenośna toaleta typu toi toi, bardzo wysoka keja wyłożona samochodowymi oponami i otwarty teren, po którym wczasowicze buszują do wczesnych godzin porannych. Stacji paliw także nie ma. Jacek, zmęczony żeglugą, postanawia uciec stąd na jedną noc do hotelu.

Ostatni odcinek rejsu to już przyjemna żegluga wokół Mierzei Helskiej i kurs przez zatokę do Gdyni. Wiatr wreszcie sprzyja. Można rozwinąć żagle i prędkość.

Dragonfly 28 Sport – mocowania przednich żagli.

W marinie, przy targowej kei, czeka zamówione miejsce... Po wystawie Jacek Rogoziński swym „Dreamaranem" wrócił tym samym szlakiem do Kamienia Pomorskiego. – Mógłbym w obie strony przyciągnąć łódkę lądem na przyczepie. Ale co ja bym wtedy opowiadał gościom odwiedzającym targi Wiatr i Woda? – pyta retorycznie. – Żeglując, poznaję wszystkie tajemnice tej konstrukcji. Sporo już wiem, ale nie brak mi pokory wobec morza i tego niezwykłego jachtu. Nadal się uczę. W tym sezonie planuję jeszcze rejs do Kopenhagi oraz do siedziby stoczni Quorning Boats w duńskiej miejscowości Skærbækvej na wschodnim brzegu Półwyspu Jutlandzkiego.

***

Trimaran Dragonfly 28 Sport rozpędza się do 22 węzłów – to prędkość nieosiągalna dla tradycyjnych jednokadłubowych jachtów turystycznych. Na śródlądziu łodzią może żeglować siedem osób, na wodach morskich – pięć. To konstrukcja dla żeglarzy, którzy komfort mieszkalny stawiają na drugim miejscu. Liczy się przede wszystkim szybka i emocjonująca żegluga. Model 28 dostępny jest w trzech wersjach: touring, sport i performance. Dragonfly 28 Touring kosztuje 131 400 euro netto, Dragonfly 28 Sport – 147 500 euro netto. Najważniejszym patentem na pokładzie jest system składania bocznych pływaków. To rozwiązanie pozwala transportować jacht na przyczepie bez dodatkowych opłat i pozwoleń oraz cumować w marinach między dalbami. Standardowym wyposażeniem jachtu jest zaburtowy silnik o mocy 15 KM. Rumpel połączono z autopilotem marki Raymarine – urządzenie ułatwia żeglugę, gdy na pokładzie są tylko dwie osoby lub żeglujemy samotnie. Główny kadłub ma miecz obrotowy, więc łódź może dobijać do piaszczystych wybrzeży. Świetnie się sprawdzi także podczas rejsów po wodach pływowych. Pod pokładem mamy wszystko to, co powinien mieć jacht turystyczny. W dziobowej części – dwuosobową koję. Między dziobówką a mesą jest niewielki przedział z morską toaletą i umywalką. Po obu stronach długiego smukłego stołu (z rozkładanymi blatami) zamontowano burtowe ławki. Lewą możemy poszerzyć – mamy wtedy dodatkowe miejsce do spania w mesie. Idąc ku rufie, tuż przy zejściówce mijamy ciekawie rozplanowany kambuz. Na lewej burcie jest dwupalnikowa kuchenka, na prawej – zlewozmywak i lodówka. Tuż pod zejściówką i schodami znajduje się wejście do dwuosobowej hundkoi.

Test jachtu, opublikowany w sierpniowym „Wietrze", dostępny jest w e-wydaniu na portalu www.wiatr.pl oraz w aplikacji Wiatr na tabletach i smartfonach.

Wyspy Towarzystwa. Obowiązkowy przystanek w rejsie przez Pacyfik

W Papeete zatrzymuje się niemal każdy jacht płynący dookoła świata. Stacjonują tu także łodzie żeglujące przez cały sezon po okolicznych wyspach. O tym największym portowym mieście Polinezji Francuskiej czytałem w książkach opisujących rejsy Leonida Teligi, Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz i Krzysztofa Baranowskiego. Także dziś Papeete przyciąga żeglarzy. Jest największym miastem w promieniu 4 000 kilometrów i jedynym w środkowej części Pacyfiku, w którym można dokonać poważniejszych napraw. Są tu dwie nowoczesne mariny mogące przyjąć ponad sto jednostek. W sezonie jest ich znacznie więcej. Tych dużych i luksusowych oraz mniejszych – prywatnych i czarterowych. W naszej podróży „Wassylem" nazwanej „Najdłuższą drogą dookoła świata – przez siedem kontynentów i cztery oceany" nie mogło zabraknąć Wysp Towarzystwa, które są oazą piękna, słońca, luksusu, ciszy, błękitnych lagun i dziewcząt przyodzianych w kwiaty.

Podwodny świat Coral Garden przy wyspie Tahaa.

Tahiti

Po odwiedzeniu Wysp Gambiera, Markizów oraz atoli Tuamotu, zmierzamy do Papeete. Przed nami północno-zachodnie wybrzeże Tahiti. Dopływamy w środku nocy. Na szczęście oświetlenie nawigacyjne jest wzorowe, a przejście przez rafę szerokie i głębokie. Cumujemy w nowej marinie w samym centrum miasta Papeete. Na kei prąd i woda, bramka na kartę magnetyczną, ochrona i internet. Po wielu miesiącach spędzonych w dzikich miejscach, nadszedł powiew cywilizacji.

Miasto zamieszkuje niecałe 30 tys. osób. Czujemy się jednak, jak w metropolii. Przy głównej ulicy prowadzącej wzdłuż wybrzeża jest wiele pięknych kamienic ze sklepikami. Dominują perły i pamiątki dla turystów, którzy na Tahiti docierają drogą lotniczą i morską. Prawie co tydzień do portu zawija jeden z wielkich statków wycieczkowych przemierzających Pacyfik. Miasto jest gwarne, kolorowe i pełne młodzieży, która przyjeżdża tu z innych polinezyjskich wysp, by kontynuować naukę w szkole średniej i studiować.

Kosztujemy owoce z pobliskiego targu oraz smaczne dania serwowane na placu wypełnionym pojazdami typu *food truck*. Będąc na Tahiti warto ponurkować, bo ceny są przystępne, a pod wodą wiele atrakcji – rekiny, żółwie, piękne koralowce i ryby, a także wraki samolotów i dawnych statków. Polecam też pokazy tańców polinezyjskich.

„Wassyl" w zatoce Cooka na wyspie Moorea.

Najbardziej okazałe święto – Festiwal Heiva (związany ze zburzeniem Bastylii) – odbywa się co rok w lipcu.

W Papeete działa wiele firm obsługujących żeglarzy. Bez problemu znajdziemy żaglomistrza, takielarza, specjalistę od naprawy kadłubów, mechanika oraz fachowca od instalacji jachtowych. Działa tu kilka sklepów żeglarskich oraz duża stocznia z dźwigiem (udźwig: 300 ton). Musimy się jednak liczyć z dość wysokimi cenami towarów i usług. Specjalistyczne części zamawiane za granicą docierają na miejsce dopiero po kilku tygodniach. Polscy żeglarze mogą skorzystać z agencji DHL – naszą paczkę z częściami wysłaną z Polski odebraliśmy po kilku dniach od nadania.

Moorea

Wyspa leży 10 mil na północny zachód od Tahiti. Jedyną marinę, o dość niskim standardzie, znajdujemy na wschodnim wybrzeżu, w miejscowości Vai'are. Cumują tu głównie rezydenci i firmy czarterowe, więc w sezonie znalezienie wolnego miejsca graniczy z cudem. Okolica nie zapewnia zbyt wielu atrakcji, więc żeglarze nie zaglądają tu zbyt często. Życie na wyspie tętni wzdłuż jej północnego wybrzeża, wokół głębokich Cook's Bay i Opunohu Bay. Kotwicząc w pierwszej zatoce (wschodniej) mamy dość dogodny dostęp do kilku niewielkich miejscowości. Znajdujemy w nich sklepiki spożywcze, z pamiątkami, ubraniami oraz restauracje i bary do których zaglądają turyści z pobliskich hoteli. Można wypożyczyć auto lub skuter, by objechać wyspę i zatrzymać się na Belvedere Lookout, z którego roztacza się piękny widok na góry i obie zatoki. Po drodze są też ruiny antycznych świątyń.

Zatoka Opunohu ma piękną piaszczystą plażę oraz niesamowity podwodny świat. Możemy nurkować pośród korali, podziwiając liczne gatunki ryb. Nieopodal miejscowości Papeotai, na głębokości trzech metrów, odnajdujemy zatopione posągi i rzeźby. Nieco dalej, przy InterContinental Resort and Spa Moorea, można popływać z płaszczkami. Ponieważ są regularnie dokarmiane, nie boją się ludzi. W sezonie letnim w okolice wyspy przypływają humbaki wraz z młodymi. Mieliśmy szczęście – wyposażeni w fajki, maski i płetwy, przez godzinę podziwialiśmy balet ośmiometrowego wieloryba, niemal się o niego ocierając. Niezapomniane chwile...

Huahine

To nieco zapomniana wyspa. Niewiele tu hoteli i turystów. Jest za to sporo plaż, zieleni, małych wysepek i krętych dróg prowadzących przez lagunę. Rzucamy kotwicę przy ▶

Nowoczesna marina w centrum Papeete.

Motu Murimahora, by zagłębiać podwodny koralowy świat. Po drugiej stronie wyspy odnajdujemy Fare – największą miejscowość. Łapiemy boję cumowniczą. W okolicy jest też kilka dogodnych miejsc do rzucenia kotwicy. Choć mieszka tu zaledwie tysiąc osób, wioska tętni życiem. Na pobliskim targu można kupić warzywa i owoce lub skosztować lokalnych wypieków. Na skwerku niemal codziennie odbywają się ćwiczenia fitness przy muzyce z głośników, w których ochoczo uczestniczą mieszkańcy. Dzieciaki skaczą z drewnianego pomostu do wody, robiąc gwar. Jest knajpka, kilka sklepów, niewielki market i destylarnia, w której można posmakować i zakupić likiery oraz brandy o egzotycznych smakach. Przesiadujemy tu często na ławeczkach i obserwujemy żywot mieszkańców. Są uśmiechnięci, życzliwi i pełni życia.

Żeglujemy wzdłuż zachodniego wybrzeża po wewnętrznej lagunie, robiąc przystanki w zatokach Bourayne i Avea. Ta druga okazuje się wyjątkowo urokliwa. Obok nas kotwiczy chata na wodzie zbudowana w polinezyjskim stylu. Izba ma pewnie kilkanaście metrów kwadratowych, a na zewnątrz jest przestronny taras. Panele słoneczne dostarczają prąd. Duże zbiorniki – odpowiedni zapas wody. Drewniana posiadłość unosi się na dwóch pływakach i ma zaburtowy silnik. Pośród bujnej zieleni schowany jest niewielki hotel. Wzdłuż brzegu ciągnie się piaszczysta plaża. Ciszę zaburza jedynie przytłumiony huk pobliskiego przyboju, który brzmi jakby nieopodal przejeżdżał pociąg. Wyspa Huahine to idealny ląd dla osób ceniących ciszę, spokój i prywatność.

Raiatea

Zawijamy „Wassylem" do miasta Uturoa. Ma prawie 4 tys. mieszkańców i jest drugim co do wielkości na całej Polinezji Francuskiej. Cumujemy w pobliskiej marinie, w której siedzibę mają także firmy czarterowe. Właśnie tu przygodę z Wyspami Towarzystwa rozpoczyna większość załóg przylatujących na czarterowe rejsy. Dominują katamarany. Te największe mają ponad 60 stóp, więc zapewniają nie tylko ciekawą żeglugę, ale także hotelowy komfort i bezpieczeństwo. Dobre miejsca postojowe są także przy nabrzeżach leżących wokół basenu portowego, w samym centrum miasta. Nie ma tu wprawdzie prądu i wody, ale za to mamy blisko do sklepów i knajpek. Niektóre jachty wybierają postój na obrzeżach laguny, nieco w oddali od zgiełku miasta.

W centrum jest kilka sklepów. Warto też odwiedzić *food truck*, by zjeść duży stek lub danie z surowego marynowanego tuńczyka. Oznaczona ścieżka prowadzi na pobliskie wzgórze Tapioi, gdzie z wysokości 200 metrów podziwiamy błękit laguny i pobliską wyspę Taha'a. Wieczorami dochodzą do nas odgłosy bębnów – to miejscowi ćwiczą na placu polinezyjskie tańce. Warto ich podpatrzeć lub nawet dołączyć do kobiet bujających pośladkami lub do mężczyzn groźnie machających nogami. Polecam też opłynąć wyspę dookoła po wewnętrznej lagunie. Po drodze spotykamy rzekę, która kończy bieg w zatoce Fa'aroa. Można się tam wybrać pontonem w górę rzeki i podziwiać bujną tropikalną roślinność. Spotykamy plantatora, który oprowadza nas po swych uprawach i częstuje plonami – owocami i warzywami, o istnieniu których nie mieliśmy pojęcia. Najciekawszy owoc przypomina zieloną fasolkę, ale ma wielkość dużego ogórka. W środku są duże ziarna otoczone miąższem niczym wata cukrowa o smaku arbuza. Czyż to nie brzmi ciekawie?

Kilka mil dalej na południe znajdujemy najważniejsze miejsce kultu religijnego dawnej Polinezji. To ruiny świątyni Taputapuatea. Poświęcono ją bogu wojny Oro. Przed laty przybywali tu na ceremonie kapłani z całej Polinezji, a nawet z Nowej Zelandii. Dziś pozostały jedynie kamienne fundamenty i ruiny.

Taha'a

To jedyna wyspa którą możemy opłynąć dookoła, poruszając się wyłącznie po wewnętrznych wodach laguny. Warto to zrobić, odwiedzając największą miejscowość Patio i schowaną w głębokiej zatoce Ha'amene. Stąd wyruszamy na jedną z wielu tutejszych plantacji wanilii, która jest podstawowym produktem eksportowym tej niewielkiej wyspy.

Miejscem numer jeden, które każdy powinien odwiedzić, jest Coral Garden. O tym podwodnym ogrodzie opowiadał mi Tomek z jachtu „Selma Expedition", gdy opływaliśmy Ziemię Ognistą. To najpiękniejsze miejsce do nurkowania w całej Polinezji Francuskiej. Pomiędzy małymi wyspami Tauta

Bora-Bora. Tańce na zakończenie wyścigów tradycyjnych łodzi.

Zatoka Avea na wyspie Huahine. Zamiast hotelu – domek na wodzie.

i Maharare natura ukształtowała przepiękny podwodny koralowy las, który upodobały sobie liczne morskie stworzenia. Jeśli zabierzesz pod wodę banana, niektóre ryby będą ci jadły z ręki. Woda jest ciepła, przejrzysta i płytka. Penetrowaliśmy te zakamarki godzinami. Wszystkim, którzy kiedyś będą w okolicy, podaję pozycję: 15° 36.3'S i 151° 33.9'W.

Bora-Bora

Wyspa ta zwana jest perłą Pacyfiku. Działa tu wiele luksusowych hoteli, do których przyjeżdżają turyści spragnieni luksusu. My przypływamy pod koniec sezonu wraz z Hawaiki Nui Va'a – największym wyścigiem tradycyjnych pirog na całym Pacyfiku. Sześcioosobowe załogi, wiosłując wiele godzin, pokonują kolejne etapy wyznaczone pomiędzy wyspami. Rozwijają prędkości, których my nie możemy osiągnąć nawet z silnikiem.

Największa wyspa leżąca pośrodku atolu to Otemanu. Piętrzy się mocno w górę sięgając ponad 700 metrów. Charakterystyczne zielone szczyty zdobią katalogi wielu biur podróży. Największa miejscowość Vaitape dopasowała się do turystyki, więc nie brakuje tu kawiarenek i barów oraz sklepików z pamiątkami, zwiewnymi ubraniami i perłami. Dla nas odkryciem na Bora-Bora jest podwodny świat. Nurkujemy tu z rekinami i barrakudami. Obok nas tańczą diabły morskie, czyli manty. Odwiedzamy kilka koralowych ogrodów, a na deser – restaurację Bloody Mary's.

Każda z Wysp Towarzystwa jest inna. Każda ma do zaoferowania coś ciekawego i niepowtarzalnego. Podziwiać ich piękno możemy z pokładu jachtu zakotwiczonego w błękitnych wodach laguny, spacerując przez bujne tropikalne lasy i nurkując w koralowych ogrodach. Trasy żeglarskie są niekiedy wymagające, ale odwiedzane miejsca na długo pozostają w pamięci. Warto tu przylecieć i pożeglować, choćby przez dwa tygodnie na wyczarterowanym jachcie.

Tekst i zdjęcia: Wojciech Maleika

ŻEGLUGA W ARCHIPELAGU WYSP TOWARZYSTWA

- Do Papeete najłatwiej dolecieć samolotem przez Paryż i Los Angeles (liniami Air France). Bilet w jedną stronę kosztuje od 4 do 5 tys. zł. Można też dotrzeć przez Tokio lub Auckland, loty są jednak dłuższe i droższe. Uwaga: podróżując przez Los Angeles pamiętajmy o wizach USA. Na sąsiednie wyspy dolecimy lokalnymi liniami Air Tahiti łączącymi Papeete z pozostałymi atolami.
- W przesmykach prowadzących do atoli należy uważać na silne prądy. Najlepiej wpływać podczas *slack water*. Gdy na oceanie wieją silne wiatry, prąd przez cały czas może być wsteczny (wychodzący). Mapy nie zawsze są precyzyjne. Informacje o mieliznach, rafach i skałach wewnątrz lagun nie zawsze są dokładne lub w ogóle ich brakuje. Należy prowadzić uważną obserwację. W wejściach do atoli oraz wzdłuż wewnętrznej laguny często wyznaczane są szlaki żeglugowe (znaki kardynalne, pławy lub tyczki).
- Na Wyspach Towarzystwa są trzy stocznie, w których można dokonać napraw: stocznia Technimarine w Papeete, Tahiti Nautic Center w Taravao oraz Carenage Services na wyspie Raiatea. Większość firm związanych z branżą żeglarską działa w Marina Taina w Faa'a na Tahiti. Poza tym portem, bezpiecznie możemy cumować w Marina de Papeete (Tahiti) oraz w Marina Uturoa na Raiatea. W Marinie Vaiare na wyspie Moorea trudno znaleźć wolne miejsce, nawet poza sezonem. W wielu zatokach znajdziecie boje cumownicze (niektóre są płatne). Informacji o bojach szukajcie w wydawnictwach nautycznych.

Wyprawa „Najdłuższą drogą dookoła świata – przez siedem kontynentów i cztery oceany" jest współfinansowana z funduszy miasta Szczecin. Patronem ekspedycji jest magazyn „Wiatr". Więcej informacji o rejsie oraz galerie zdjęć na stronie www.wassyl360.com oraz na Facebooku (wassyl360).

ORGANIZATOR INTERSERVIS BIURO TARGÓW
PATRONAT POLSKIE JACHTY
WSPÓŁPRACA Polski Związek Żeglarski
PARTNERZY SZLAK ŻEGLARSKI TRIBORD
PARTNERZY MEDIALNI JACHTING MOTOROWY JACHTING Jacht-Market WIATR Żagle ukmep

Bilans energetyczny. Jachtowe pożeracze prądu, a wygoda i bezpieczeństwo

Radar B&G w technologii broadband.

Światła nawigacyjne Hella Navi LED Pro.

System kontroli energii na jachcie „Horacy".

„Passadenia" – nowy telewizor i oświetlenie LED (F&S).

„Thiassi" – nowoczesny system nawigacyjny Simrad.

Czy można schłodzić piwo w jachtowej lodówce, nie włączając silnika przez dwa lub trzy dni żeglugi? Czy można zapalić wszystkie światła w mesie, podczas postoju na kotwicowisku? A może zamontujemy jeszcze pod pokładem pralkę, ekspres do kawy i kostkarkę do lodu? O czym warto pamiętać, obliczając bilans energetyczny naszej jednostki? Jak przekonuje Marcin Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut, najpierw należy pomyśleć o urządzeniach zasilanych jachtową energią, a dopiero później o bateriach, ładowarkach i konwerterach. Dlaczego?

– Jeszcze niedawno niektóre załogi wyłączały w nocy światła nawigacyjne, by oszczędzać prąd zgromadzony w pokładowych akumulatorach. Do dziś wielu żeglarzy uruchamia lodówkę tylko wtedy, gdy łódź płynie z włączonym silnikiem. Pamiętajmy jednak, że te ograniczenia to już przeszłość – przekonuje Marcin Imianowski. – Nowoczesne urządzenia montowane na jachtach pożerają coraz mniej energii. Warto o tym pamiętać, projektując instalację elektryczną naszej jednostki. Wybierając odpowiednie produkty, poprawimy bilans energetyczny jachtu. Co to oznacza? Będziemy mogli zamontować mniejsze baterie albo po prostu zwiększymy naszą autonomię – będziemy mogli dłużej żeglować bez włączania silnika i bez zawijania do mariny.

Wielu żeglarzy sądzi, że największymi pożeraczami prądu są takie urządzenia, jak winda kotwiczna czy ster strumieniowy. Owszem, potrzebują one dużych mocy. Pamiętajmy jednak, że używamy ich jedynie wtedy, gdy mamy włączony silnik (alternator doładowuje baterie). Poza tym oba

Przepraszam Pana Zdzisława Uherka – Prezesa Zarządu SMART Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni za to, że:

– w dniu 11 stycznia 2015 r. w wiadomości mailowej zawarłem nieprawdziwe informacje, jakoby Pan Zdzisław Uherek próbował zastraszać i nachodzić przedstawicieli Polskiego Związku Żeglarskiego, działających na terenie nieruchomości PZŻ w Trzebieży oraz jakoby próbował utrudniać im swobodne działanie na terenie ośrodka, w tym nasyłać miejscowych łobuzów, a także bezpodstawnie zarzuciłem mu świadome wprowadzanie w błąd i próby mataczenia poprzez przekazywanie nieprawdziwych informacji dotyczących nieruchomości należących do PZŻ przedstawicielom Urzędu Gminy Police, w tym Burmistrzowi i Komendzie Powiatowej Policji w Policach,

– w dniu 25 kwietnia 2015 r. w wiadomości mailowej zawarłem nieprawdziwe informacje jakoby Pan Zdzisław Uherek wprowadzał w błąd osoby ze ścisłego kierownictwa PZŻ, jak też bezpodstawnie zarzuciłem mu, że obce mu są zwykłe zasady przyzwoitości i że nie jest w stanie za nimi nadążyć oraz że chce wyłudzić nienależne świadczenie od PZŻ, a także że podjął próbę oszustwa, działa na szkodę sp. COŻ z/s w Trzebieży oraz za to, że bezpodstawnie zarzuciłem mu próby krętactwa i konfabulacji.

– w dniu 25 kwietnia 2015 r. w wiadomości mailowej bezpodstawnie zarzuciłem mu jakoby podejmował obstrukcyjne działania oraz bezpodstawnie pomówiłem go, iż „jest pospolitym krętaczem i złym człowiekiem",

które to wypowiedzi mogły poniżyć Pana Zdzisława Uherka w opinii publicznej oraz narazić na utratę zaufania potrzebnego dla zajmowanego przez niego stanowiska i prowadzonej przez niego działalności.

Jerzy Domański, Warszawa 07.07.2017 r.

ogłoszenie płatne

urządzenia zwykle pracują tylko przez chwilę, więc dla bilansu energetycznego łodzi potrzeby prądowe windy kotwicznej i steru strumieniowego nie mają większego znaczenia. A co z autopilotem? Jeśli dobrze ustawimy żagle i łódź będzie mieć dużą stabilność kursową, autopilot włączy się jedynie od czasu do czasu, by skorygować niewielkie odchylenia. Dlatego to urządzenie także nie zburzy naszego bilansu energetycznego. Na co więc należy zwrócić uwagę?

Po pierwsze, lodówka. Szukajmy na rynku urządzeń o wysokiej klasie energetycznej. Różnice w zapotrzebowaniu lodówek jachtowych na prąd mogą być bardzo wyraźne. Znaczenie mają materiały, które wykorzystuje producent – między innymi do wytwarzania izolacji i uszczelek. Dotyczy to zarówno tradycyjnych lodówek do łodzi turystycznych, jak i specjalistycznych komór chłodniczych do zabudowy. Różnice w zapotrzebowaniu tych urządzeń na prąd mogą sięgać nawet 30 proc. – Często pływam na jachtach naszych klientów, które przygotowywaliśmy w Szczecinie do żeglugi. Właściwie nigdy nie wyłączam na nich lodówki, nawet gdy pod żaglami płyniemy dobę lub dwie. Po pierwsze – nie muszę. Po drugie – nie lubię ciepłego piwa – mówi Marcin.

Urządzenia nawigacyjne. Nowoczesne produkty od renomowanych dostawców nie są już pożeraczami prądu. Plotery map, instrumenty i radary – w tym segmencie rynku obserwujemy prawdziwą rewolucję. Na przykład dwunastocalowe urządzenia marki Raymarine (eS Series) potrzebują o połowę mniej energii, niż produkty popularnej linii E-Series Classic. Dzięki technologii LED są nie tylko oszczędniejsze, ale mają też jaśniejsze i bardziej czytelne wyświetlacze.

Po trzecie, nowoczesne radary. Te urządzenia także sprzyjają dziś oszczędzaniu pokładowej energii. Na przykład radar marki Simrad Broadband (3G lub 4G) wykorzystuje technologię, która sprawia, że urządzenie zużywa trzy razy mniej energii, niż modele tej samej klasy poprzedniej generacji. Nawet gdy transmisja danych przebiega z pełną mocą. Podobnie działają także najnowsze radary Quantum marki Raymarine.

Po czwarte, oświetlenie nawigacyjne i wewnętrzne. To elementy jachtowych instalacji, których zwykle nie bierzemy pod uwagę, obliczając bilanse energetyczne. Oświetlenie może mieć jednak spory wpływ na gospodarowanie prądem z pokładowych baterii. Lampy nawigacyjne pracują w nocy nawet kilka godzin. A pod pokładem mamy jeszcze kilkanaście punktów oświetleniowych w kabinach, toaletach oraz w mesie i kambuzie. Dlatego jakość tych urządzeń może mieć większe znaczenie dla gospodarki energią, niż lodówka czy winda kotwiczna. Warto wybierać oświetlenie wykorzystujące technologię LED – jedna lampka będzie pobierać dziesięć razy mniej prądu, niż tradycyjna żarówka halogenowa. Dlatego zamawiając odpowiednie urządzenia, możemy poczynić najwięcej oszczędności. Poza tym produkty renomowanych firm gwarantują nie tylko oświetlenie dużej mocy, ale także światło o przyjemnej ciepłej barwie.

Chcecie wiedzieć więcej o jachtowych instalacjach elektrycznych? Sięgnijcie po archiwalne e-wydania „Wiatru" – na komputerach dostępne są pliki PDF (www.wiatr.pl), natomiast na tabletach i smartfonach szukajcie darmowej aplikacji Wiatr w sklepach App Store i Google Play. Dotąd pisaliśmy na łamach o metodach pozyskiwania energii (wydanie: maj 2016), o instalacjach elektrycznych (lipiec 2016), o zarządzaniu instalacjami, czyli o rozdzielniach elektrycznych pozwalających kontrolować pracę wielu pokładowych systemów (sierpień 2016) oraz o magazynowaniu energii, czyli nowoczesnych bateriach jachtowych (wrzesień 2016).

Więcej informacji o wszystkich elementach jachtowych instalacji oferowanych przez firmę Skaut, a także cennik produktów, znajdziecie na www.SailStore.pl (polecamy korzystanie z wyszukiwarki zamieszczonej na stronie sklepu).

FOT. ARCHIWUM FIRMY SKAUT

SailStore.pl

Oszczędzaj energię, dbaj o komfort

victron energy

VITRIFRIGO

Energooszczędne lodówki

Systemy zarządzania energią

prebit®

Energooszczędne i niezawodne lampy wewnętrzne – niemiecka jakość

Energooszczędne lampy wewnętrzne, zewnętrzne i nawigacyjne – włoski design i najwyższa jakość

Rozsądnie gospodarując energią na jachcie, możesz ją oszczędzać nie rezygnując z wygód

Raymarine Cable Port Lowrance Furuno Simrad B&G iCom WeatherDock Bluefin LED C-Map Navionics Echopilot JL Audio C-Pod Fusion Glomex MarinePod SeaView Philippi Super-B Helukabel Ratio Electric Victron Energy Hella Marine SunWare Vitrifrigo SilentWind Watt&Sea Prebit Foresti&Suardi Lofrans' Oceanvolt Max Power Fischer Panda 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

Andrzej, walcz jak Brian Boru.
By wrócić do nas i Ryczących Dwudziestek

Nakładem wydawnictwa Sol ukazała się książka „Przez morze bez kapci". Katarzyna Wolnik-Sayna, autorka reportaży emitowanych na antenie Radia Szczecin, zamieniła dźwięki na słowa, które na kartach tego wydawnictwa poruszają czytelników z ogromną siłą. „To zbiór historii o nietuzinkowych ludziach, którzy przeżywają ważne i piękne chwile, z kroplą morza w tle (…). Dajcie się zaprosić w podróż po pokładach, morzach i ludzkich duszach" – pisze we wstępie autorka. Do pięknie wydanej książki dołączono płytę CD z radiowymi wersjami reportaży. By zachęcić was do lektury, publikujemy fragmenty rozdziału zatytułowanego „Jak Brian Boru" (skróty pochodzą od redakcji).

***

To były ostatnie minuty krakowskiego festiwalu piosenki żeglarskiej Shanties 2015. Na scenie gromko grzmiała pieśń „Moje morze" – a cappella, mocnymi męskimi głosami. Andrzej Grzela zwany „Qnią", lider zespołu Ryczące Dwudziestki, jak zawsze na scenie dawał z siebie wszystko. Nagle przestał śpiewać. Pierwsza diagnoza – wylew. Szybka interwencja lekarzy, a później ryzykowna operacja, sprawiły, że żyje.

Andrzej jest lekarzem, dotąd pracującym po kilkanaście godzin dziennie w różnych miejscach. Z zamiłowania żeglarz, wysportowany, silny mężczyzna. Folk morski i śpiewanie to jego żywioł. W 1983 roku wraz kolegami założył znany i lubiany zespół Ryczące Dwudziestki, jedną z niewielu grup muzycznych, w której chór pięciu męskich głosów śpiewa bez akompaniamentu. Artyści szybko zdobyli serca widzów, zaczęli wydawać płyty, koncertować, odnosić sukcesy na festiwalach. Początkowo repertuar stanowiły tradycyjne pieśni morskie i utwory o tematyce żeglarskiej utrzymane w stylu folku celtyckiego. Przełomem w ich karierze była płyta „By The Waters", która ukazała się w 1994 roku. Przygotowując ją, muzycy sięgnęli po inspiracje pozafolkowe – gospel i spirituals, tu dopiero pokazując pełnię swoich możliwości wokalnych.

Na ostatniej płycie „Ryczące-Drake", nagranej tuż przed chorobą lidera grupy Andrzeja Grzeli, jest pieśń opowiadająca o dzielnym irlandzkim władcy Brianie Śmiałym (Brian Boru), jednym z nielicznych śmiałków skutecznie odpierających najazdy Wikingów, przed którymi drżała cała

Katarzyna Wolnik-Sayna.

Europa około roku 1000. Ów dzielny król Irlandii wczesną wiosną 1014 roku ruszył na Dublin. Rezultatem tej wyprawy była bitwa pod Clontarf. Tradycja irlandzka nazywa to starcie, po którym na zawsze przepadły nadzieje Wikingów na dominację nad Irlandią, „bitwą Briana". Historia opowiedziana muzycznie przez Ryczące Dwudziestki oparta jest więc na faktach. Może też być alegorią historii walki Andrzeja Grzeli. Nagła choroba artysty poruszyła środowisko szantowe i żeglarskie, które pośpieszyło z pomocą. Organizator festiwalu Shanties, Krakowska Fundacja Żeglarstwa, Sportu i Turystyki „Hals" oraz przedstawiciele zespołu Ryczące Dwudziestki zawiązali komitet społeczny „Pomoc dla »Qni«". Niebawem na wielu imprezach artystycznych, sportowych i turystycznych w całym kraju pojawili się wolontariusze zbierający do puszek datki z przeznaczeniem dla Andrzeja...

Dzisiaj Andrzej przebywa w ośrodku w Osielsku, gdzie m.in. dzięki wsparciu środowiska żeglarskiego, przyjaciół i swoich dawnych pacjentów poddawany jest specjalistycznej rehabilitacji. Choć walczy jak Brian Boru i widać poprawę, to droga przed nim daleka. Postanowiłam odwiedzić „Qnię" i pokazać dźwiękiem, w którym jest miejscu...

Do małej kliniki Epimigren pod Bydgoszczą nie jadę sama – towarzyszy mi Wojtek „Sęp" Dudziński, przyjaciel Andrzeja, jego kolega z zespołu, który próbuje mnie przygotować na to, co tam zobaczę – nie widziałam „Qni" już ponad rok. Nie ukrywam, że jadę pełna obaw. Wchodzimy prosto do gabinetu, gdzie Andrzej ma właśnie ćwiczenia na cyberoku z panią Agnieszką Kwiatkowską, logopedą. W tle słyszę znajome dźwięki... to początek pieśni „Brian Boru".

Mężczyzna na wózku patrzy na mnie badawczym wzrokiem i wydaje z siebie – takie mam wrażenie – rozpaczliwy dźwięk. Pani Agnieszka, młoda, ładna kobieta, stanowczym głosem mówi: głośniej. Dźwięk wydobyty ponownie z gardła pacjenta jest mocniejszy i jakby zniecierpliwiony.

Agnieszka Kwiatkowska siada na oparciu krzesła, lekko obejmuje pacjenta i tłumaczy mu spokojnie: chyba ze czterdzieści pięć minut ćwiczyłeś buzię do mówienia, a teraz trzeba ćwiczyć oczy. Bo ty wiesz, że masz misję do spełnienia, prawda? Musisz zacząć decydować o sobie i to bez różnicy, którym kanałem na początek.

– Chcę żebyś miał cały czas pewność, że jesteśmy tutaj po to, żebyś się czuł bezpieczny i żebyś wracał do nas. Rozumiesz? Nieważne w jaki sposób to zrobisz, ale masz do nas wrócić! – dodaje Wojtek.

Proszę terapeutkę, żeby powiedziała coś o stanie Andrzeja. – Ten pacjent jest szczególny, odwiedza go cała rzesza przyjaciół. Na dodatek zajęcia terapeutyczne odbywają się przy muzyce, jego muzyce – opowiada ciepło. – Wydaje mi się, że lubisz tego faceta... – wchodzę jej w słowo z uśmiechem. – Trudno nie lubić naszego „Qni". Jest cudownym mężczyzną, przede wszystkim bardzo wytrwałym w tym co robi. Wiemy, że już trochę czasu upłynęło od zdarzenia, widzę jego walkę. Kiedy przyjechał do ośrodka, nie zawsze widziałam, że mu się chce. Nie wiedziałam, czy tam w środku jest osoba, która słyszy nas, która rozumie. Okazało się, że on normalnie żyje... trochę inaczej, ale żyje. Słyszy, rozumie, czuje. I bardzo dobrze nawiązał kontakt poprzez urządzenie. Są efekty. Widzę w nim wolę walki. Nie sposób go nie lubić, bo to jest

FOT. KAJETAN SAYNA

taki ciepły człowiek. Te jego piękne oczy, które otwiera, żeby pracować na cyberoku, powodują, że wierzymy w niego. Że da radę zrobić jeszcze więcej, bo przez krótki czas zrobił już duży... milowy krok. Dodatkowo jest muzyka, która nam ciągle towarzyszy.

– Cyberoko jest stosowane w niewielu ośrodkach w Polsce, ale sama idea fiksacji wzroku, czyli tego kierowania za pomocą oczu, nie jest czymś nowym. To jest stara metoda wykorzystywana na przykład w marketingu, do oceny zainteresowania konsumenta reklamami lub do ćwiczenia koncentracji przez dzieci z ADHD. Natomiast samo urządzenie jest dużą innowacją, ponieważ stosujemy je w przypadku pacjentów z obniżoną świadomością, czyli u takich osób, które są porażone czterokończynowo – nie mogą ruszyć ani ręką, ani nogą, nie mogą mówić, i które zdaniem świata medycznego są bez tzw. logicznego kontaktu, to znaczy nie odbierają sygnałów i nie reagują na żadne bodźce, nie rozumieją co się wokół nich dzieje. My to przełamujemy i pokazujemy, że oczy mogą być źródłem – jedynym sposobem komunikacji z tymi osobami.

Dajemy im popracować i wychodzimy z Wojtkiem przed budynek. – Mamy świadomość, że nie straciliśmy naszego przyjaciela. Widzimy, że pracuje bardzo dzielnie i robi wszystko, aby do nas wrócić. Jest progres. Komunikacja została odzyskana. Najdobitniej pokazuje nam to Andrzej, który próbuje się po prostu porozumiewać. Mamy niemal pewność, że on jest świadom wszystkiego, co się dzieje. Teraz walczymy o to, żeby ten proces przyspieszyć. Cóż jeszcze mogę powiedzieć. Prawda jest taka, że przyjeżdżam do Andrzeja, z którym nie rozmawiałem normalnie od trzynastu miesięcy, a Andrzej wita mnie, wita Bogdana: „cześć Bodziu", „cześć »Sęp«". I to nie jest kwestia przypadku, ponieważ on to konsekwentnie powtarza. Niedogodnością jest to, że posługujemy się głosem syntezatora mowy z komputera. Tyle, że aby ten głos mógł zabrzmieć, to Andrzej musi wzrokiem spowodować jego emisję.

– Pacjent, tak jak rehabilituje nogi i ręce, musi też systematycznie ćwiczyć głowę – mówi terapeutka. – Ze wszystkich sesji mamy notatki i wyniki. W każdej chwili mogę sobie podejrzeć dowolną datę i sprawdzić, co wykonał dobrze, co źle i czy jest jakaś poprawa. Zobacz, tu są wszystkie diody i kamerki, które wychwytują ruch gałki ocznej. I teraz, gdy sprzęt cię zobaczy, pojawia się czerwona kropka pokazująca, w które miejsce ekranu patrzysz. Musisz na czymś z rozmysłem skoncentrować wzrok. Osoba, która nie jest świadoma, nie potrafi tego zrobić, biega oczami po ekranie, nie wybiera świadomie celu. W przypadku Andrzeja mamy pewność, że jego wybory nie są przypadkowe, on wybiera świadomie i zaznacza celowo, bo proces jest powtarzalny.

– I tutaj ma, na przykład, zdjęcia przyjaciół – domyślam się. – Tak. Tu widzisz jedno, ale oczywiście on tych zdjęć ma bardzo dużo. Tu ma uszykowane specjalne plansze, gdzie może poprosić o to, czego chce, czego potrzebuje w danym momencie, na przykład jakiego zespołu chce akurat posłuchać, z kim chciałby się spotkać lub z kim porozmawiać przez telefon. Z testów, które zrobiliśmy wstępnie, wiemy, że czyta. Nie lubi kiedy pokazujemy mu piktogramy. Sam potrafi przejść w menu do tekstów i tu wybrać dowolny temat, na który chce z nami rozmawiać.

Takie terapie są kosztowne, nie każdego na to stać. Interesuje mnie to pospolite ruszenie, które utrzymuje się, może już nie z takim natężeniem, ale ciągle – w środowisku tych, którzy występują na scenach szantowych. To jest fenomen. – Jak gromadzicie te fundusze? – pytam Wojtka. – Trudno nie lubić Andrzeja. Tym bardziej, że mówimy o człowieku, który kosztem własnego wolnego czasu leczył tysiące ludzi. Jeżeli nie był w stanie do nich dojechać, to wtedy telefonicznie udzielał porad.

Kiedy po jakimś czasie wracamy do gabinetu logopedy, Andrzej znów siedzi na wózku przy urządzeniu. Przysiadam obok na krzesełku, obserwując jak ćwiczy i nagle słyszę głos syntezatora mowy: „cześć Kasia!". – Cześć „Qnia" – odpowiadam zaskoczona i śmieję się do niego, kryjąc łzy wzruszenia, które napływają mi do oczu.

Parę tygodni temu, kiedy byliśmy z Bogdanem we dwójkę na zajęciach „Qni" przy cyberoku, Andrzej nas przywitał, a potem powiedział: „może byśmy coś zaśpiewali?". Oczywiście finał był taki, że wyciągnęliśmy gitary i zaczęliśmy grać. My śpiewaliśmy, on mruczał. Potem my ściszyliśmy głosy, a on mruczał głośniej, po czym zaczął płakać. Myśmy tak samo się poryczeli. Ale minęło parę tygodni i przyjechałem tutaj znowu. Następnego dnia pojawił się Ryszard Muzaj, członek zespołu Stare Dzwony. Oczywiście gitara poszła w ruch i znów śpiewaliśmy „Qni" te piosenki, które znamy, lubimy. Bo prawda jest taka, że widać po Andrzeju, że po prostu brakuje mu tego. To jest rzecz, na którą on czeka i tęskni za tym, co faktycznie było takim prawdziwym oddechem w jego życiu.

Logopeda Agnieszka Kwiatkowska jest podobnego zdania. W przypadku Andrzeja nie chodzi tylko o to, że będzie się komunikował tylko oczami. On jest bardzo nastawiony na mówienie. Od czasu, kiedy usłyszał swój głos i wie, że go ma, bardzo chce mówić. Często, siadając przy urządzeniu, na początku się ze mną wykłóca i krzyczy na mnie po swojemu. Tak, jakby chciał mi udowodnić, że może mówić. Myślę, że obecność i pamięć przyjaciół oraz pacjentów, bardzo go mobilizuje. Wiadomości, które od nich wciąż dostaje zdecydowanie go uskrzydlają.

Wojtek przyjeżdża do Osielska najczęściej. Są przyjaciółmi od ponad 30 lat. – Marzę o tym, że kiedyś przyjadę tu do ośrodka i dowiem się, że, po pierwsze, zaczął podszczypywać pielęgniarki. Po drugie, o szóstej rano uciekł. A później zadzwoni do mnie z jakiejś budki z informacją, że, kurna, uciekł, ale nie ma butów. I poprosi żebym go odebrał z tej budki. Po prostu. Do domu...

Katarzyna Wolnik-Sayna

Andrzej Grzela. Artysta, żeglarz, lekarz, przyjaciel... Fot. Magdalena Borucka

Mikrofon czeka. Przyjdzie ten czas, kiedy razem zaśpiewamy...

Festiwal Shanties, luty 2015. Ryczące Dwudziestki wykonują utwór „Moje morze". Andrzej Grzela, jeden z najbardziej rozpoznawalnych artystów polskiej sceny szantowej, żeglarz, z zawodu lekarz, nagle przestaje śpiewać. Członkowie zespołu pomagają mu usiąść. Ktoś dzwoni po pogotowie. Bogdan Kuśka, przyjaciel z kapeli, pyta: „Andrzej, czy to wylew?". „Qńa" potakuje głową. Każda minuta oczekiwania na zespół ratowniczy staje się wiecznością. Wreszcie są. Najpierw badania na miejscu. Później tomografia w szpitalu. Transport do innej placówki. Po około trzech godzinach Andrzej trafia na stół operacyjny. Lekarze ze Szpitala Św. Rafała w Krakowie podejmują ryzykowną operację i ratują mu życie. Ale wylew okazuje się bardzo rozległy. Od tej chwili w życiu Andrzeja nic nie jest już takie, jak dawniej. Poza jednym: przyjaźnią członków zespołu.

Kilkanaście godzin wcześniej muzycy świętowali jego 50. urodziny. Andrzej jak zwykle – w świetnym humorze. Pełen wigoru i uroku. Wyciągnął glukometr i mierzył chłopakom poziom cukru. – Zawsze się o wszystkich troszczył – mówi Bogdan Kuśka. – Opowiadał nam o zdrowym odżywianiu, zachęcał do diety fasolowej, ćwiczeń i badań kontrolnych. Dbał też o siebie – nie stronił od siłowni i pilnował zażywania leków na podwyższone ciśnienie. Tego dnia mówił, że trochę mu zdrętwiała ręka. Ale nie uznał tych objawów za powód do niepokoju.

Po wypadku stał się więźniem własnego ciała. Nie kontaktował się z otoczeniem, nie poruszał głową i kończynami. Czasem jedynie uronił łzę lub mrugnął okiem. Lekarze w swych diagnozach pisali: „stan wegetatywny, pacjent bez kontaktu i świadomości". Nadzieja na poprawę przyszła dopiero wtedy, gdy trafił do centrum neurorehabilitacji w Osielsku pod Bydgoszczą (ośrodek Oddziału Rehabilitacji Centrum Medycznego Epimigren). Po niecałych trzech tygodniach potrafił uruchomić wzrokiem komputerowy syntezator mowy i przywitać w ten sposób odwiedzających go przyjaciół. Wróciła nadzieja. Ale to był jednak dopiero początek trudnej i mozolnej pracy.

Dziś Andrzej nie rezygnuje z walki. Otworzył się na świat i ludzi. Nie ukrywa swego wizerunku w chorobie. Kontaktuje się z przyjaciółmi przez komputerowe urządzenie zwane cyberokiem, ale coraz częściej nawet bez niego. Na lewej ręce ma opaskę z napisem „nie", na prawej – słowo „tak". Podczas rozmowy bez komputera, stara się lekko unosić odpowiednią dłoń. Czasami po prostu mrugnie dwa razy oczyma na „tak". Miewa oczywiście chwile zwątpienia i rezygnacji, ale później znów wraca do pracy. Czyta artykuły naukowe, medyczne i e-maile. Potrafił dokonać czynności notarialnych w obecności prawnika. Sięga po książki o żeglarstwie (choć sam jeszcze nie może przewrócić dłonią kartki). I oczywiście śledzi profil Ryczących Dwudziestek na Facebooku.

Przyjaciele finansują leczenie i rehabilitację. Starają się o zakup nowego specjalistycznego urządzenia ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Pozwoli ono Andrzejowi budować dłuższe zdania oraz pełniej wyrażać siebie i swe potrzeby. Chcieliby także zorganizować wyjazd nad morze – „Qńa" marzy, by znów popatrzeć na fale, posłuchać ich szumu i może choć na chwilę „stanąć" na pokładzie jachtu. Na terenie ośrodka w Osielsku zorganizowano dwa kameralne koncerty szantowe „Piknik dla Qni". Planowany jest już kolejny – z większym rozmachem.

Wszystko, co udało się dotąd zrobić dla Andrzeja, byłoby niemożliwe bez wsparcia ludzi, którzy go poznali, pracowali z nim, byli jego pacjentami i słuchali go, gdy był na scenie. – Nasi słuchacze nie są jedynie publicznością, a my nie jesteśmy tylko muzykami. Od dwóch lat wiem to na pewno: tworzymy wielką rodzinę – mówi ze wzruszeniem Bogdan.

FOT. BOGDAN KUŚKA

Andrzej Grzela w ośrodku w Osielsku.

To jednak nie wszystkie przejawy solidarności żeglarskiego środowiska. Browar Okrętowy wypuścił na rynek limitowaną edycję piwa Ryczące Dwudziestki (dochód ze sprzedaży zasila fundusz rehabilitacyjny). Fani i przyjaciele piszą do Andrzeja e-maile na adres: QNA.LISTY@ryczace20.pl. Przy Krakowskiej Fundacji Żeglarstwa, Sportu i Turystyki „Hals" powstał Komitet Społeczny „Pomoc dla Qni" (numer zbiórki: 2015/1404/KS). Datki zbierane są do puszek podczas koncertów oraz jako darowizny na konto bankowe. Najlepsze zespoły szantowe nagrały płytę cegiełkę „Bo to Morze moje jest..." (do nabycia w sklepie internetowym fundacji „Hals"). Dotąd uzbierano prawie 269 tys. zł, z czego na leczenie wydano 222 tys. zł. Od lipca tego roku, kiedy to NFZ finansuje pobyt Andrzeja w Osielsku, koszty miesięcznej rehabilitacji spadły o połowę, do około 5 tys. zł. Za pośrednictwem Fundacji Wspierania Rozwoju Neurologii „Neurologia Bydgostiensis" możemy co rok przekazać 1 proc. naszych podatków na leczenie Andrzeja (numer KRS: 0000130923). W rubryce „informacje uzupełniające" na formularzu PIT należy wpisać: „Andrzej Grzela – leczenie i rehabilitacja".

Ryczące Dwudziestki koncertują bez swego przyjaciela. Członkowie grupy postanowili nie poszerzać składu. – Brakuje nam jego głosu i scenicznego wizerunku, ale fachowcy z branży przekonują, że dajemy radę. Zespół nie mógł zawiesić działalności, bo przecież śpiewamy razem już 34 lata. Ryczące Dwudziestki są w dużej mierze dziełem Andrzeja i on musi wiedzieć, że ma do czego wrócić – mówi Bogdan Kuśka. W jednym z utworów grupa śpiewa: „Nie ważne ile czasu minie, tutaj czeka twa załoga. W samotnym rejsie teraz jesteś, wiatrem niemocy smagany. Mikrofon czeka. Przyjdzie ten czas, kiedy razem zaśpiewamy".

– Wierzę, że Andrzej będzie jeszcze aktywnie uczestniczyć w naszym żeglarskim i muzycznym świecie – dodaje Bogdan. – Pewnie już nie wskoczy na scenę z gitarą, ale mógłby zostać świetnym menadżerem zespołu, autorem tekstów, pisarzem, dziennikarzem, krytykiem. Kiedyś chciał napisać książkę o pracy chirurgów. Teraz pewnie myśli, by opowiedzieć nam o swym najtrudniejszym rejsie.

Krzysztof Olejnik

Zbiórka publiczna „Pomoc dla Qni"
Krakowska Fundacja
Żeglarstwa, Sportu i Turystyki „Hals"
PKO BP: 71 1020 2906 0000 1902 0114 5689
Tytuł wpłaty: Pomoc dla Qni

Olek Doba gwiazdą targów w Nadarzynie

Druga edycja wystawy Warszawski Salon Jachtowy będzie się odbywać w Międzynarodowym Centrum Targowo-Kongresowym w Nadarznie koło Warszawy (od 20 do 22 października). Organizator zapowiedział obecność ponad 120 wystawców, którzy zaprezentują między innymi ponad 50 łodzi żaglowych i motorowych. Będą stoiska z elektroniką i elementami wyposażenia, silniki, skutery, pontony i przyczepy podłodziowe. Nie zabraknie też firm oferujących usługi szkutnicze i szkoleniowe. Gwiazdą imprezy będzie 71-letni Aleksander Doba – prawdopodobnie najsłynniejszy kajakarz świata, który przed kilkoma tygodniami (3 września) w bretońskiej miejscowości Le Conquet zakończył swą trzecią atlantycką wyprawę. Bez wątpienia było to jego najtrudniejsze kajakowe przedsięwzięcie w karierze, gdyż płynął przez północny Atlantyk z zachodu na wschód. Przez 111 dni przewiosłował 4150 mil – warto odwiedzić warszawskie targi, by spotkać Olka i ponownie posłuchać jego barwnych opowieści. Tym bardziej, że – jak zapowiedział – była to jego ostatnia atlantycka ekspedycja.

Organizatorzy wystawy zapraszają gości do strefy nurkowania – będziemy mogli wypróbować sprzęt w basenie przygotowanym przez firmę Dive Spot (wystarczy zabrać z domu ręcznik). Będą pokazy ratownicze oraz pokazy pierwszej pomocy przygotowane przez ratowników Mazurskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Dla młodych wodniaków powstanie tor do skimboardingu. Będzie też basen firmy Decathlon – idealny do testów sprzętu.

Miłośnicy jednostek żaglowych i motorowych zobaczą między innymi łodzie: Monterey 328 SS (stoisko firmy A.M.S. Boats), Phobos 24.5 (stocznia Dalpol Yacht), Bayliner VR6 Cuddy (Dedimarine), Barracuda 585 Day Cruiser (Eskapader), Futura 36 (Cobra Yachts), Hornet 29 (Yacht Hornet), Pegazus 560 Top Fisher (Pegazus Boats) i Tes 246 Versus (Tes Yacht), Cobrey 28SC, Cobrey 33HT oraz Insider 870 (Multi Yachts).

Olek Doba – kajakarz, podróżnik i showman. Fot. warszawskisalonjachtowy.pl

Warszawski Salon Jachtowy, nową imprezę branży sportów wodnych, organizuje firma Ptak Warsaw Expo. Hale targowe znajdują się u zbiegu najważniejszych dróg krajowych (S7, S8) i autostrady A2, zaledwie 19 km od Lotniska Chopina.

Więcej na stronie: www.warszawskisalonjachtowy.pl.

Srebro dla mistrzyń świata – Agnieszki Skrzypulec i Irminy Mrózek-Gliszczynskiej. Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy (2)

Brąz dla Pawła Tarnowskiego.

Dwa medale dla Polski w Aarhus

Test Event przed przyszłorocznymi mistrzostwami świata rozegrano w Danii, na wodach zatoki Aarhus (wschodnie wybrzeże Półwyspu Jutlandzkiego). Wspólne dla wszystkich klas olimpijskich przyszłoroczne regaty Hempel Sailing World Championships Aarhus Denmark 2018 będą pierwszą okazją, by zdobyć kwalifikację dla kraju do igrzysk Tokio 2020. Test Event zakończył się sukcesem polskich żeglarzy.

Paweł Tarnowski zajął drugie miejsce w klasie RS:X. Polak zdobył tyle samo punktów, co triumfator z Francji Louis Giard. Wysokie czwarte miejsce wywalczył Piotr Myszka, a Radosław Furmański, członek Volvo Youth Sailing Team Poland, ukończył regaty na 12. pozycji. Wśród pań z klasy RS:X Maja Dziarnowska zajęła dziewiątą lokatę, a Kamila Smektała – 12.

Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczynska, tegoroczne mistrzynie świata w klasie 470, wywalczyły w Danii srebro, tracąc zaledwie punkt do zwycięskich Szwajcarek (Linda Fahrni i Maja Siegenthaler). „Mamy nadzieję, że doświadczenie zebrane na akwenie przyszłorocznych mistrzostw będziemy mogły przekuć co najmniej w takie samo miejsce za rok" – napisały dziewczyny po regatach na swoim facebookowym profilu.

Agata Barwińska zajęła ósme miejsce w klasie Laser Radial, a Piotr Kula – wysoką czwartą pozycję w klasie Finn. A mogło być jeszcze lepiej. „Płynąc na drugim miejscu po medal, przed ostatnią boją zderzyłem się topem masztu z konkurentem z Norwegii. Nie miałem prawa drogi, więc wykonałem karę. Tym samym w wyścigu spadłem na piąte miejsce, tracąc medal" – relacjonował Piotr. ■

Piotr Kula siódmy w MŚ klasy Finn

Piotr Kula – czwarty w Danii, siódmy na Węgrzech. Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy

Jeszcze niedawno był bliski zakończenia sportowej kariery. Teraz wraca w pięknym stylu do światowej czołówki olimpijskiej klasy Finn. Po kilku udanych występach w regatach Pucharu Świata i Pucharu Europy oraz po doskonałym starcie w duńskim Aarhus podczas Test Event przed przyszłorocznymi mistrzostwami świata wszystkich klas olimpijskich (czwarta pozycja), na wodach węgierskiego Balatonu Piotr Kula zajął wysokie siódme miejsce w regatach Gold Cup. Złoto zdobył Szwed Max Salminen. Srebro dla Francuza Jonathana Loberta. A brąz dla Holendra Nicholasa Heinera. W regatach rywalizowało 113 sterników.

Reprezentant Polski od początku mistrzostw trzymał się blisko ścisłej czołówki. Zaliczył tylko jeden gorszy wyścig. A w szóstym biegu jako pierwszy przecinał linię mety.

– Jestem siódmym zawodnikiem mistrzostw świata. Wróciłem do czołówki po pięciu latach bez wyniku w regatach klasy mistrzowskiej. To było pięć lat treningów, popełniania błędów i uczenia się, jak wrócić silniejszym – napisał po regatach Piotr Kula. – Chciałem, by Piotr był w najlepszej dziesiątce i tak się stało. Mam nadzieję, że tym wynikiem zaczynamy ponowną ofensywę w tej ważnej dla nas klasie. Gratulacje dla Piotra i trenera Rafała Szukiela. Podziękowania dla całego sztabu szkoleniowego i organizacyjnego Polskiego Związku Żeglarskiego. Z mozołem, ale do przodu. Przed nami jeszcze wiele pracy – komentował Tomasz Chamera, prezes PZŻ. ■

Nowy skład młodzieżowej kadry Volvo Youth Sailing Team Poland

Na zakończenie regat Volvo Gdynia Sailing Days (rywalizowało 1000 zawodników z 21 klas i 34 krajów) firma Volvo Car Poland zorganizowała wyjątkowe wydarzenie wieńczące te trzytygodniowe zmagania żeglarzy. W czterogwiazdkowym hotelu Courtyard by Marriott Gdynia Waterfront wydano uroczystą kolację (z tarasu hotelu można podziwiać panoramę Skweru Kościuszki i Basenu Prezydenckiego). Obecni byli między innymi: Bronisław Tarnacki, konstruktor jachtowy i uczestnik pierwszych regat Whitbread Round the World Race 1973/74 (obecnie Volvo Ocean Race), Tomasz Chamera, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego, Bogusław Witkowski, prezes Pomorskiego Związku Żeglarskiego, Krzysztof Drywa, szef firmy Drywa ADV, która rozwija markę Volvo w Trójmieście oraz dziennikarze związani z żeglarstwem i motoryzacją.

Nazajutrz, po trzygodzinnym rejsie katamaranem „Sta Maria" (Wave 58), uczestnicy spotkania wzięli udział w konferencji prasowej. Zebranych przywitali Katarzyna Gruszecka-Spychała, wiceprezydent Gdyni oraz przedstawiciele marki Volvo – Mariusz Nycz, dyrektor marketingu i sprzedaży Volvo Car Poland oraz Stanisław Dojs, PR Manager. Mariusz Nycz zwrócił uwagę na zaangażowanie marki Volvo w światowe żeglarstwo. Stanisław Dojs dodał, że nasz sport staje się coraz bardziej popularny także w zespole firmy Volvo Car Poland:

Konferencja prasowa w Gdyni. Gości witają: Katarzyna Gruszecka-Spychała, wiceprezydent miasta i Stanisław Dojs, PR Manager Volvo Car Poland. Fot. Robert Hajduk / ShutterSail.com

„Przyznam się państwu, że niedawno odbyłem kurs i zdobyłem patent. Można powiedzieć, że jestem świeżo nawróconą duszą na żeglarstwo. Namawiamy do tego wszystkich naszych współpracowników".

Podczas konferencji prasowej poznaliśmy nowy skład zespołu Volvo Youth Sailing Team Poland. Volvo Car Poland już trzeci rok wspiera młodzieżową kadrę Polskiego Związku Żeglarskiego. Co sezon do ekipy powoływani są utalentowani zawodnicy osiągający sukcesy w najważniejszych międzynarodowych regatach. Stypendia przeznaczane są na zakup sprzętu. Celem projektu jest wsparcie młodych żeglarzy nastawionych na sukces – takich, którym nie brakuje umiejętności, talentu, pracowitości i determinacji, by obrać kurs na igrzyska olimpijskie Tokio 2020.

Oto skład młodzieżowego teamu: Magdalena Kwaśna (klasa Laser Radial), Radosław Furmański (deska RS:X), Maja Micińska (29er), Hanna Dzik (klasy 420 i 470), Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (49er FX), Wiktoria Gołębiowska (klasa Laser Radial), Jakub Rodziewicz (klasa Laser Standard), Mikołaj Staniul i Kajetan Jabłoński (29er), Tymoteusz Cierzan i Oskar Niemira (katamaran Hobie 16). ■

Jakub Rodziewicz, olimpijska nadzieja klasy Laser. Fot. Georgia Schofield / Sailing Energy

Radek Furmański. Miał zostać inżynierem, ale wybrał karierę sportową. Nagrodą mogą być igrzyska olimpijskie. Fot. Jacek Kwiatkowski

Radosław Furmański: na lądzie i na wodzie wszystko na jedną kartę

Raz na cztery lata, na dwa sezony przed igrzyskami, federacja World Sailing organizuje wspólne mistrzostwa świata dla wszystkich klas olimpijskich. Najbliższa impreza tego cyklu odbędzie się w duńskim Aarhus za rok. Podczas minionych wakacji zorganizowano regaty próbne (test event) – organizatorzy sprawdzali, czy wszystko mają zapięte na ostatni guzik, a zawodnicy poznawali akwen przyszłorocznych mistrzostw. To właśnie na tych regatach żeglarze będą zdobywać pierwsze kwalifikacje olimpijskie dla narodowych reprezentacji na igrzyska Tokio 2020. Dla członków polskiego teamu klasy RS:X test w Danii był także ważnym sprawdzianem przed tegorocznymi mistrzostwami świata oraz mistrzostwami kraju. Radosław Furmański, członek drużyny Volvo Youth Sailing Team Poland, mistrz świata juniorów w klasie RS:X (2014), mistrz Europy i brązowy medalista mistrzostw świata w kategorii do lat 21 (2016), aktualny mistrz Polski, opowiada o starcie w Aarhus, determinacji, trudnych wyborach i oczekiwaniu na sukces.

Volvo Gdynia Sailing Days. Czwarte miejsce w MP w sprincie. Fot. Robert Hajduk / ShutterSail.com

Magazyn „Wiatr": Jak oceniasz akwen przyszłorocznych mistrzostw świata?

Radosław Furmański: Z pewnością nie będą nam towarzyszyć typowo morskie warunki, gdyż akwen jest zamknięty, czasem nawet przypomina jezioro. Nie oznacza to oczywiście, że nie będzie wiatru. Możemy się spodziewać sporych podmuchów, zaskakujących zmian i raczej płaskiej wody. W tych warunkach nasza ekipa radziła sobie bardzo dobrze. Z mojej dwunastej pozycji jestem zadowolony, tym bardziej, że na starcie stanęli prawie wszyscy zawodnicy ze światowej czołówki. Nie ustrzegłem się błędów. Brakowało wykończenia w niektórych wyścigach i traciłem tuż przed metą

kilka pozycji. Gdyby nie falstart, pewnie byłbym w czołowej dziesiątce i w wyścigu medalowym.

Jak ci się układa współpraca z trenerem Przemysławem Miarczyńskim, który jeszcze rok temu był twoim starszym kolegą z drużyny?

W tym roku panowie i panie z naszej ekipy pracują osobno. Dziewczyny trenują pod opieką Cezariusza Piórczyka, my z Przemkiem Miarczyńskim. Nad całością czuwa Paweł Kowalski. Tworzymy mniejsze grupy, które są bardziej niezależne w planowaniu terminarza zgrupowań i startów. Wszystko działa, jak należy. W zespole panuje dobra przyjacielska atmosfera. Sporo się uczę, bo w końcu pracujemy z wielokrotnym olimpijczykiem i brązowym medalistą igrzysk.

Krajowa konkurencja jest bardzo silna. Na igrzyska pojedzie tylko jeden reprezentant Polski. Jak oceniasz swoje szanse na trzy lata przed regatami olimpijskimi?

Starsi rywale mocno się trzymają światowej czołówki. Ciężko pracuję, by do nich dołączyć i stoczyć wyrównaną walkę. Staram się ustabilizować formę na wysokim poziomie, by w każdym starcie pokazywać wszystko to, co już potrafię. Powoli pnę się do góry. Pierwsza dziesiątka świata jest na wyciągnięcie ręki. Chciałbym oczywiście kolejne kroki robić szybciej, ale wiem, że to nie będzie łatwe. Jednak im dłużej trenuję, tym mam większy apetyt na sukcesy. Często startuję, więc nabieram doświadczenia. W przyszłym roku będę uczestniczyć w całym cyklu regat Pucharu Świata, więc mam nadzieję, że będą efekty.

Słyszę w twoim głosie jakąś nutę zniecierpliwienia...

Na pewno jest pewne wyczekiwanie. Rozpędzam się powoli, a chciałbym jednym susem przeskoczyć na szczyt.

Jesteś po drugim roku studiów na gdańskiej AWFiS. Ta uczelnia to spełnienie edukacyjnych marzeń, czy raczej wybór podyktowany koniecznością?

W pewnym momencie, gdy pojawiły się międzynarodowe sukcesy, między innymi mistrzostwo świata juniorów, musiałem podjąć decyzję, co dalej. W liceum uczęszczałem do klasy politechnicznej. Matematyka i fizyka – to był mój świat. Niestety wiedziałem, że trudno będzie pogodzić studia techniczne z żeglowaniem na poziomie olimpijskim. Nawet na uczelni sportowej trzeba się sporo nagimnastykować, by zaległości, których nie brakuje, nie zwaliły się nam na głowę.

Więc postawiłeś na jedną kartę?

Trochę tak. Chcąc kontynuować sportową karierę w kadrze seniorów, pewne wyrzeczenia na edukacyjnym szlaku są konieczne. Mam nadzieję, że nie zawiodę siebie i najbliższych. Bo nie wszyscy byli zachwyceni moją decyzją. Często myślę o przyszłości. Im jestem starszy, tym częściej. I stwierdzam, że chyba lepiej być doskonałym żeglarzem w swojej klasie i szukać w tej dziedzinie szansy, niż być tylko dobrym zawodnikiem i jedynie średnim inżynierem z politechnicznym dyplomem, który zamiast przesiadywać na wykładach i spędzać noce w bibliotece, urywał się z zajęć na regaty. Mam nadzieję, że mając w dorobku sportową uczelnię i żeglarską karierę, za kilka lat nie będę sobie zadawać pytania: „Co ja mogę robić w życiu?". Ale będę się zastanawiać: „Którą ścieżkę wybrać z tych wszystkich dróg, które się przede mną otwierają?".

Finał Pucharu Świata w Santander – siódma pozycja. Fot. Pedro Martinez / Sailing Energy

Przed kilkoma tygodniami otrzymałeś ponowne powołanie do młodzieżowej drużyny Volvo Youth Sailing Team Poland. Co jest ważniejsze – finansowe wsparcie firmy Volvo Car Poland, czy może prestiż związany z uczestnictwem w tym projekcie. Współtworzonym przez markę tam mocno związaną z polskim i światowym żeglarstwem.

Jedno i drugie jest dla mnie tak samo ważne. Dobrze, że taki projekt – skierowany do młodszych zawodników – jest obecny w polskim sporcie. Od początku jestem członkiem Volvo Youth Sailing Team Poland. Otrzymujemy nie tylko pomoc w zakupie sprzętu, ale także dodatkową motywację do dalszej ciężkiej pracy.

Radek, czy młody żeglarz, kadrowicz, student ma czas, by pielęgnować jakieś pasje nie związane ze sportem?

Od niedawna mam dziewczynę. To jest moja największa lądowa pasja... Każdą wolną chwilę staramy się spędzać razem.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

On i ona – niedzielny spacer na wodnym szlaku. Fot. Natalia Łączyńska

Skipper Xabi Fernández z hiszpańskiego zespołu Mapfre nie oszczędza mięśni i rwie się nawet do najgorszej roboty. Fot. Ugo Fonolla / Volvo Ocean Race

Volvo Ocean Race działa jak magnes. Ostatnie przygotowania do regat

Do tegorocznego Volvo Ocean Race zgłosiło się siedem zespołów: holenderski AkzoNobel, chiński Dongfeng Race Team, hiszpański Mapfre, amerykańsko-duński zespół Vestas, reprezentująca Hongkong ekipa Team Sun Hung Kai / Scallywag, załoga Turn the Tide on Plastic, na której czele stoi Brytyjka Dee Caffari oraz Team Brunel dowodzony przez Holendra Bouwe Bekkinga, legendę Volvo Ocean Race (to już jego ósmy start w tym wyścigu).

Załogi będą rywalizować na jachtach klasy Volvo Ocean 65. Do pokonania mają aż 46 000 mil morskich (najdłuższa trasa w historii). Otwarcie wioski regatowej w Alicante zaplanowano na 11 października. Trzy dni później odbędzie się pierwszy wyścig portowy, a w niedzielę 22 października załogi wyruszą na trasę pierwszego etapu Alicante – Lizbona. Organizatorzy zaplanowali aż 11 odcinków morskich i oceanicznych. Zespoły odwiedzą Kapsztad w RPA, Melbourne w Australii, Hongkong w Chinach, Auckland w Nowej Zelandii, Itajaí w Brazylii, Newport w Stanach Zjednoczonych, Cardiff w Walii, Göteborg w Szwecji i Hagę w Holandii. Regaty zakończy wyścig portowy zaplanowany na 30 czerwca 2018 roku.

Sternikiem i trymerem żagli w zespole Brunel został Nowozelandczyk Peter Burling. Fot. Brian Carlin

Pod koniec sierpnia oraz w pierwszej połowie września zespoły informowały o ostatnich przygotowaniach i kompletowaniu załóg. Sternikiem i trymerem żagli w zespole Brunel został 26-letni Nowozelandczyk Peter Burling, który w tym roku poprowadził Emirates Team New Zealand do zwycięstwa w Pucharze Ameryki (Peter został najmłodszym sternikiem w historii, który sięgnął po to trofeum).

Na początku września hiszpański zespół Mapfre pozyskał Louisa Sinclaira, członka Oracle Team USA. Prezentację załogi w pełnym składzie zorganizowano ze sporym rozmachem – w siedzibie Real Club Náutico de Sanxenxo gościli między innymi były król Hiszpanii Juan Carlos I oraz księżniczka Elena. Hiszpańska ekipa już piąty raz z kolei staje na starcie Volvo Ocean Race. Skipperem jest Xabi Fernández, a jedną z czołowych postaci – Blair Tuke, niedawny partner Petera Burlinga w zwycięskiej rywalizacji o Puchar Ameryki.

Aż trudno w to uwierzyć, że Peter Burling i Blair Tuke tworzyli niedawno załogę olimpijskiej klasy 49er. Podczas igrzysk w Rio de Janeiro w 2016 roku sięgnęli razem po złoto. W minionym sezonie wznosili w górę America's Cup. A teraz ich drogi się rozchodzą. Fachowcy spekulują, który z nich ma dziś większe szanse, by zdobyć potrójną koronę – jeszcze żadem żeglarz w historii naszego sportu nie sięgnął po olimpijskie złoto, Puchar Ameryki i zwycięstwo w okołoziemskich regatach Volvo Ocean Race.

Damsko-męska międzynarodowa ekipa Turn the Tide on Plastic zaprosiła na pokład 27-letnią Irlandkę Annalise Murphy, srebrną medalistkę olimpijską w klasie Laser Radial z igrzysk w Rio de Janeiro. – Spodziewam się, że ten wyścig będzie najtrudniejszą rzeczą, zarówno pod względem fizycznym, jak i psychicznym, z jaką kiedykolwiek się zmierzyłam. Ale mimo to, nie mogę się doczekać – powiedziała Annalise. Do zespołu dołączyła także 28-letnia Bianca Cook z Nowej Zelandii, która ma na koncie ponad 70 000 mil morskich. W ekipie Turn the Tide on Plastic są żeglarze kilku narodowości – ich jacht wystartuje pod flagą Organizacji Narodów Zjednoczonych.

23-letnia Emily Nagel, żeglarka urodzona na Bermudach, zapatrzona w karierę i osiągnięcia słynnej Brytyjki Ellen MacArthur, zasiliła szeregi holenderskiego zespołu AkzoNobel. Jest trzecią kobietą na pokładzie tej drużyny. – Marzyłam o tym wyścigu od chwili, gdy o nim usłyszałam. Nie sądziłam jednak, że tak szybko dostanę szansę. Teraz chwytam ją obiema rękoma i ściskam z całych sił – powiedziała Emily, która niedawno została magistrem inżynierii na Uniwersytecie Southampton. Doświadczenia żeglarskie zbierała między innymi w zespole SoftBank Team Japan, który startował w regatach o Puchar Ameryki.

FOT. JESUS RENEDO / SAILING ENERGY

Blair Tuke i Peter Burling zdobyli razem złoto olimpijskie w klasie 49er i Puchar Ameryki. Teraz ich drogi się rozchodzą.

W Volvo Ocean Race mogą rywalizować zespoły męskie, żeńskie i mieszane. W męskim teamie na pokładzie może być siedmiu żeglarzy. W kobiecym – 11 zawodniczek. Natomiast w załodze mieszanej – pięciu panów i pięć pań albo siedmiu mężczyzn plus jedna lub dwie kobiety. Każdy z załogantów ma do dyspozycji niewielką torbę z rzeczami osobistymi, liofilizowane racje żywnościowe, wodę z odsalarki i bardzo spartańskie warunki bytowania. Pod pokładem są tylko cztery koje sypialne, natomiast w pozostałych leżą żagle.

W poprzedniej edycji regat zwyciężyła załoga Abu Dhabi Ocean Racing. Drugie miejsce zajął Team Brunel, a trzecie – Dongfeng Race Team. Świetnie spisały się panie z Team SCA, które w klasyfikacji generalnej zajęły szóste miejsce, ale w klasyfikacji obejmującej tylko wyścigi portowe były trzecie (cztery razy stawały na podium i dwukrotnie wygrały In-Port Race).

W sierpniu załogi testowały jachty podczas wymagających regat Rolex Fastnet Race. Zwyciężyła ekipa Dongfeng Race Team. Drugie miejsce zajął zespół Mapfre, trzecie – Team Brunel, a czwarte – AkzoNobel. Przed żeglarzami wymagająca i długa rywalizacja – zwycięzcę Volvo Ocean Race poznamy dopiero za dziewięć miesięcy. ■

FOT. RICH EDWARDS

Volvo łączy pokolenia. Bouwe Bekking ma 54 lata...

FOT. JEREMIE LECAUDEY

...a Annalise Murphy dwa razy mniej – zaledwie 27.

Delphia BluEscape 1200 to luksusowy jacht i jednocześnie dom na wodzie. Na gdańskiej Motławie przyciągała wzrok turystów.

BluEscape 1200. Nowa generacja jachtów ze stoczni Delphia Yachts

Można zbudować dom na solidnych betonowych fundamentach. Będziemy mieć dwie łazienki, salon, kuchnię i taras z widokiem na płot i sąsiada... Można też zamieszkać na luksusowym spacerowym jachcie motorowym z wyższej półki. Na wakacje, na całe lato lub nawet na resztę życia. Koszty podobne. Wygody również. Też będziemy mieć dwie łazienki, salon, kuchnię, dwie sypialnie i taras. Ale zamiast fundamentów – keja w dowolnym zakątku rzeki, jeziora lub wybrzeża. Zamiast płotu – trzciny lub portowa tawerna. Zamiast sąsiada – bosman doglądający naszej posesji... Właśnie takie myśli chodziły nam po głowie, gdy pływaliśmy nową łodzią ze stoczni Delphia Yachts. Porównywaliśmy nawet ceny tych jachtów z cenami nowych nadmorskich apartamentów. Może by tak rzucić wszystko i zmienić adres?

W czerwcowym wydaniu „Wiatru" zapowiadaliśmy premierę modelu Delphia BluEscape 1200. Zanim pierwszy egzemplarz nowej konstrukcji dopłynął do Gdyni na targi Wiatr i Woda, gdzie zorganizowano uroczystą premierę, testowaliśmy łódź w Górkach Zachodnich. Załoga stoczni zaprosiła do swej mariny członków jury nagrody Best of Boats (BOB).

Na dużym dachu zamontowano panele słoneczne.

Łazienka z dwoma wejściami – z korytarza i dziobówki.

Szerokie przejście wzdłuż burty.

Skoro mamy dom na wodzie – przyda się pralka.

Szerokie łóżko w kabinie dziobowej.

Imponująca sterówka. Obszerna i wygodna. W osi jachtu – zejście do kabin sypialnych, po prawej – wyjście na półpokład.

Nakryto do stołu. Wygodna jadalnia i świetnie wyposażona kuchnia – po prostu nie chce się wracać do domu.

Jacht jest dość niski. Niektórym wodniakom może przypominać rzeczną barkę. Mimo to wnętrze zaskakuje przestrzenią. Salon, wygodne kabiny, obszerne łazienki, całkowicie zadaszony kokpit, szerokie burtowe przejścia do części dziobowej – BluEscape to właściwie dom na wodzie. Na łódź wchodzimy przez rufę, mijając dużą platformę kąpielową lub bezpośrednio do kokpitu przez niewielkie drzwi w burtach. Albo też przez dziobowy trap i drzwi zamontowane obok sterówki. W ogromnym kokpicie wypoczywamy na wygodnych kanapach. Pośrodku rozstawiamy stół i dodatkowe krzesła ukryte w podłodze. Przed deszczem lub promieniami chroni nas ogromny dach z dużymi otwieranymi świetlikami i bateriami słonecznymi. Gdy składamy duże przeszklone drzwi, kokpit łączy się z salonem i zamienia się w tarasową jadalnię. Czyż można mieć lepszy widok z nadmorskiego apartamentu?

W salonie zasiadamy do stołu na lewej burcie. Mamy tu burtową kanapę, przednie siedzisko z przekładanym oparciem oraz dwa dodatkowe krzesła barowe wysuwane spod blatu. Do kolacji może tu zasiąść nawet sześć osób. Na prawej burcie jest kambuz (lepiej wyposażony, niż moja domowa kuchnia). Piekarnik, duża płyta grzewcza, zmywarka, lodówka, duży blat, zlewozmywak i kostkarka do lodu – nawet masterchef nie będzie narzekać na warunki pracy. Cały salon jest zaskakująco wysoki, przestronny i bardzo jasny.

Po stopniach w osi jachtu schodzimy do części mieszkalnej. Na lewej burcie dwuosobowa sypialnia gościnna. Na prawej – łazienka z pralnią oraz druga obszerniejsza z przedziałem prysznicowym. Możemy do niej wejść drzwiami z korytarza lub drzwiami z armatorskiej kabiny dziobowej. Model BluEscape 1200 dostępny jest także w wersji z trzema kabinami. Ma wtedy dwie burtowe sypialnie gościnne, dziobową kabinę armatorską oraz dwie łazienki (nieco mniejsze, niż na premierowym egzemplarzu).

Obroty silnika (rpm)	Prędkość (węzły)	Hałas (dB)
950	3,7	58
1500	6,2	59
2000	7,7	64
2500	9,1	69
3000	10,3	73

Delphia BluEscape 1200	
Długość	12,45 m
Szerokość	4,26 m
Zanurzenie	0,84 m
Waga	10 500 kg
Pojemność zbiorników paliwa	600 l
Pojemność zbiorników wody	600 l
Kategoria CE	B
Maksymalna moc silników 1 x 220 KM lub 2 x 140 KM	
Projekt: Andrzej Skrzat i Tony Castro	
Cena wersji podstawowej: 145 000 euro netto	

FOT. STOCZNIA DELPHIA YACHTS, AREK REJS

Podczas testowego rejsu jacht bez trudu rozpędził się do prędkości ponad 10 węzłów.

Testowany model napędzany był najmocniejszym zestawem silników montowanym w tych jednostkach – dwa motory Nanni N4, każdy o mocy 140 KM (plus dwa zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 600 litrów). W wersji standardowej łódź ma jeden silnik o mocy 50 KM (oraz mniejszy zbiornik paliwa o pojemności 200 litrów).

Podczas rejsu jacht bez trudu rozpędził się do prędkości ponad 10 węzłów. Przy maksymalnych obrotach (3000 rpm) hałas w całkowicie zamkniętym salonie sięgnął 73 dB. Po otwarciu drzwi, okien i dachu – wzrósł zaledwie o 5 dB. Natomiast o kolejne 5 dB wzrastał wtedy, gdy pomiary wykonywaliśmy na rufowej kanapie w kokpicie.

Nowa łódź z oleckiej stoczni bardzo sprawnie przyspiesza, ale oczywiście nie jest to jednostka do długich podróży z maksymalną prędkością. Bardziej komfortowo pływamy z szybkością około ośmiu węzłów (obroty: 2000 rpm). Poziom hałasu spada wtedy do zaledwie 64 dB (zamknięty salon) i 69 dB (otwarty). Niemal nie słyszymy pracy silników. Kadłub z dwoma motorami i prostymi wałami sunie, jak po szynach. Poza tym doskonale manewruje w portach. W testowanej łodzi, oprócz dwóch silników, mieliśmy dziobowy i rufowy ster strumieniowy (w standardowych wersjach stocznia montuje jeden ster na dziobie).

Delphia BluEscape 1200 to komfortowy apartament. Ma wszystkie zalety jednostki typu houseboat, taras, duże przestronne kabiny, piękną kuchnię i obszerne wygodne łazienki. A poza tym jest urodziwy, nie wygląda, jak wielki klocek na pływakach. No i możemy pływać z prędkością 10 węzłów, nawet po morskich wodach przybrzeżnych. Łódź z pewnością trafi w gusta prywatnych armatorów poszukujących wygodnej jednostki na szlaki wodne Holandii. Poza tym w przyszłym roku stocznia planuje wprowadzenie do produkcji wersji z górnym pokładem Flybridge. Ciekawi jesteśmy, gdzie w Polsce zacumują pierwsze egzemplarze BluEscape 1200.

Arek Rejs

Przesuwana kanapa nawigatora.

Dodatkowe krzesła ukryte w podłodze.

Siedziska wysuwane spod dużego stołu w mesie.

Kambuz spełni oczekiwania każdego kuchmistrza.

WIATR

ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Piotr Stelmarczyk, Krzysztof Olejnik, Marek Karbowski.
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 w e-wydaniu.

film

galeria

link

Mobilne wydania „Wiatru” na tabletach i smartfonach.

Publikacje zawierają filmy, galerie zdjęć, i linki do stron.

Szukaj aplikacji: Wiatr

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

30. EDYCJA

METS TRADE 2017

14-15-16 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 PAWILON SUPERJACHTÓW

CMP PAWILON TECHNOLOGII KONSTRUKCYJNYCH

MYP PAWILON MARIN I STOCZNI

- 1,470 wystawców
- 23,700 zwiedzających
- 107 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

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