

EXCLUSIVE: LEGALNY DOPING W POLSKIM ŻEGLARSTWIE

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych PAŹDZIERNIK
LISTOPAD 2015



SAM DAVIES

Kobieta oceanów

DOKĄD W REJS?

Przewodnik na jesień i zimę

KURS NA TAJLANDIĘ

Egzotyczne czartery dla każdego

Mobilna aplikacja Wiatr



Nowe plotery serii eS



Zaawansowane
funkcje żeglarskie:

- Nakładki „Laylines”
- RaceRouting™ – budowanie trasy
- Smartmarks™ – znaczniki regatowe
- Stoper regatowy

Więcej informacji na:
www.raymarine.co.uk

Zobacz wszystkie modele w akcji na www.raymarine.com

Eljacht

tel. 58 320 70 24, info@eljacht.pl

Zapraszamy na
**POLAND
BOATSHOW**

ŁÓDŹ, 20-22 XI 2015 r.

Raymarine®

BY **FLIR**

Lista dystrybutorów i partnerów handlowych dostępna jest na stronie: www.eljacht.pl



*Jest czas na
żeglowanie i czas
na oszczędzanie.*

The Power to Perform



*Tylko teraz możesz
skorzystać z obniżki sezonowej!*

Nie czekaj - skontaktuj się z nami:

North Sails Polska

58 352 37 13

www.northsails.pl     Per Heegaard photo

Polskie jachty – czapki z głów!

Polskie stocznie jachtowe nie przestają nas fascynować i zaskakiwać. Kiedyś byliśmy jedynie podwykonawcami zagranicznych firm, dziś z dumą wypinamy piersi do najważniejszych europejskich laurów. Pod koniec listopada, pierwszego dnia berlińskich targów Boot & Fun, przyznane zostaną nagrody w prestiżowym dziennikarskim konkursie Best of Boats 2015. Na liście nominowanych jachtów motorowych jest 21 łodzi, w tym dwie polskie: Delphia Escape 1100 Soley oraz Parker 630 Sport. Ale także zdecydowana większość z pozostałych wyróżnionych jachtów powstała u nas w kraju – to prawdziwy nokaut! Również w konkursie European Yacht of the Year 2016 jednostki żaglowe z Polski rywalizują o zwycięstwo: Maxus 26 w kategorii Family Cruiser, a szwedzka konstrukcja Maxi 1200, dzieło stoczni Delphia Yachts, w kategorii Luxury Cruiser.

W tym wydaniu „Wiatru” przedstawiamy kolejne premierowe jednostki rodzimych firm. Poznajcie nowego Maxusa evo 24 – nowoczesny i elegancki jacht dla Kowalskiego za 76 900 zł netto – oraz imponujący jacht motorowy Skeiron D50 zbudowany na formach klasycznej łodzi downeast boat przywiezionych do Gdańska z kanadyjskiej prowincji Nowa Szkocja. To prawdziwy dom na wodzie i dzielny okręt, zdolny przepłynąć Atlantyk z Irlandii na Nową Funlandię.

W najbliższym czasie jachty z polskich i zagranicznych stoczni zobaczymy w Łodzi na Boatshow (od 20 listopada), w Berlinie na wystawie Boot & Fun (od 26 listopada), w Poznaniu na targach Boatex (od 12 lutego) oraz w Warszawie na największych w kraju targach sportów wodnych Wiatr i Woda (od 10 marca). Zapowiada się bardzo ciekawy sezon targowy!

*Krzysztof Olejnik,
redaktor naczelny*



Uwaga! Grupa Palme Marin oraz targi Boot & Fun zapraszają polskich wodniaków do Berlina na listopadową wystawę. Impreza będzie się odbywać od 26 do 29 listopada. Czytelnicy, którzy w targowej kasie pokażą kupon z tego wydania „Wiatru” – na papierze, na tablecie lub w telefonie – otrzymają 50 proc. zniżki na zakup biletów (kupon znajduje się na str. 19).

9937 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



*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania VII 2015, VIII 2015, IX 2015).

Czarter jachtów

- żaglowe
- motorowe
- Szkolenia PZŻ



**Wczesna
rezerwacja**

**25%
TANIEJ**

WiFi GRATIS
Aplikacja trasy GRATIS

Sukces na morzu i w marketingu

Samantha Davies: „Kobiece załogi przyciągają uwagę mediów, ale na oceanie nie ma to żadnego znaczenia”.



Sam Davies przed startem...



...i na mecie z synem.

Niewiele sądziło, że dopłyną do mety Volvo Ocean Race, ale zespół SCA – jedyna damska ekipa – wygrał dwa wyścigi portowe (więcej niż zwycięzcy z Abu Dhabi Ocean Racing) oraz etap pełnomorski z Lizbony do Lorient. „Będąc dziewczynką, oglądałam w telewizji Tracy Edwards, która zwyciężyła w najtrudniejszym etapie okołozimskich regat. Nie mam wątpliwości, że właśnie dlatego jestem dziś tu, gdzie jestem” – mówiła na mecie w Göteborgu kapitan Samantha Davies.

Koncern SCA osiągnął dzięki kobiecej załodze sukces medialny i marketingowy niemal dwa razy większy, niż planował. Pawilony i jacht zespołu odwiedziło we



Z sesji zdjęciowej dla firmy SCA.

wszystkich portach regat 2,4 mln osób. Wiadomo już, że firma nie będzie kontynuować promocji poprzez żeglarsko w kolejnej edycji. „Efekty współpracy przekroczyły nasze cele i odegrały ważną

rolę w zwiększeniu postrzegania SCA jako firmy produkującej środki higieny” – czytamy w oficjalnym komunikacie. Na październikowych targach jachtowych w Genui zorganizowano oficjalne zakończenie programu. Dziewczyny szukają pracy, ale jednocześnie chcą kontynuować wspólne żeglowanie. Brytyjka Sam Davies, kapitan zespołu, startuje 25 października w dwuosobowych regatach Transat Jacques Vabre (w załodze z Francuzem Tanguy de Lamotte). Ogłosiła również rozpoczęcie projektu Vendée Globe 2020.

Sam Davies opowiada Milce Jung o rywalizacji z facetami, pracy na pokładzie, rozłące z rodziną i planach na przyszłość.

Milka Jung: Zajęłyście szóste miejsce. Jesteś zadowolona z wyniku kobiecej załogi w regatach Volvo Ocean Race?

Samantha Davies: Oczywiście. Na początku nie wiedziałyśmy, czego się spodziewać i co możemy razem osiągnąć, ale z etapu na etap szło nam coraz lepiej. Przed startem dużo trenowałyśmy. Miałyśmy opanowane manewry i prowadzenie jachtu, ale brakowało wspólnych doświadczeń regatowych, ponieważ pływałyśmy same. Spodziewałyśmy się, że rywalizacja w oceanicznych regatach dookoła świata może być dla nas szokiem – wcześniej żadna z dziewczyn nie płynęła w takim wyścigu.

Podczas rywalizacji z miesiąca na miesiąc robiliśmy postępy. Przełomowy był trzeci etap – zaczęłyśmy wreszcie żeglować i walczyć o wysoką pozycję. Zdarzały się pomyłki, ale byliśmy w grze. Później wygrałyśmy etap w Lorient – cudowne chwile! Robiliśmy wszystko, tak jak wcześniej, ale nie popełniłyśmy żadnego błędu, byliśmy zrelaksowane, miałyśmy odrobinę szczęścia i się udało. Wspaniale było stanąć na najwyższym stopniu podium – to ważna chwila dla ekipy oraz oczywiście dla sponsorów zespołu.

JANMOR

NOWY MAŁY HOUSEBOAT JANMOR 700
wygodny i ekonomiczny na śródlądowe i przybrzeżne szlaki

BOAT YARD POLAND www.janmor.com.pl tel. (42) 719-33-44

Kobiecy team miał 11 załogantek, był liczniejszy o trzy osoby od pozostałych męskich ekip. Czy to w porządku? Czy mogłybyście prowadzić jacht – tak jak oni – w osiem osób?

Moim zdaniem to było fair, ponieważ fizycznie po prostu różni się od facetów. Jesteśmy mniejsze i nie mamy tyle siły, ile oni, a współczesne żeglarstwo oceaniczne to w dużej mierze sport fizyczny. Aby wyrównać szanse, potrzebowaliśmy więc liczniejszej załogi. Oczywiście, w osiem osób też byśmy mogły płynąć. Kosztowałoby to więcej wysiłku, ale pewnie dałybyśmy sobie radę. Następnym razem – jeżeli będzie następny raz – chciałabym żeglować w Volvo Ocean Race w nieco mniejszej załodze. Myślę, że organizatorzy znajdą wkrótce odpowiednią formułę.

Jesteście chyba najmocniej z sobą związane ze wszystkich zespołów. To prawdopodobnie było waszym największym atutem. A czego brakowało?

Na początku brakowało pewności siebie. Ale to przychodzi z czasem, wraz ze zdobywaniem doświadczenia. Dziś mogłybyśmy walczyć o zwycięstwo z każdą męską ekipą. Jeśli przyjdzie nam wziąć udział razem w kolejnych regatach, rozpoczniemy pracę i rywalizację od zupełnie innego poziomu.

Czy w następnej edycji Volvo Ocean Race także będzie żeńska załoga? A może pojawią się dwie?

Dwie damskie ekipy? To byłoby wspaniałe. Firma SCA sporo zainwestowała w ten projekt i pokazała światu, jak wiele może zyskać marka dzięki obecności w takich regatach. Być może teraz ktoś inny zechce zrobić coś podobnego...

Wcześniej często rywalizowałaś w wyścigach samotników. Czy łatwo się przekwalifikować na żeglarstwo załogowe?

To ogromna różnica. Co prawda jacht jest podobny, z uchylnym kilem i innymi urządzeniami, ale to jednak inna bajka. Pływając samotnie, byłam kapitanem i wszystko robiłam sama. Teraz też byłam kapitanem, ale nie robiłam właściwie nic. Moja załoga spisywała się doskonale, więc jedynie się upewniałam, że wszystko jest OK.

Wolisz pływać samotnie czy z załogą?

Obie konkurencje mnie pociągają. Każda zapewnia inne wyzwania i daje inną satysfakcję. Cieszę się, że mogę dotknąć obu tych światów – nie ma zbyt wielu osób, które mają szansę robić i jedno, i drugie. Chciałabym jeszcze raz popłynąć dookoła świata, to niesamowite doświadczenie. Dziś, po sukcesie zespołu SCA, trudno jest myśleć o jakimś nowym projekcie, ale oczywiście gdyby pojawiła się możliwość startu w regatach samotników Vendée Globe, nie zawaham się.

Jak patrzysz na regaty z perspektywy matki małego dziecka?

U mnie w domu to normalne, że zawsze ktoś jest na morzu. Jeden z moich dziadków był dowódcą łodzi podwodnej. Drugi miał stocznię i budował jachty. Ojciec pracował w przemyśle naftowym i także często był poza domem. Wyjeżdżał na długo, ale kiedy wracał, spędzaliśmy czas bardzo intensywnie. Zanim zostałam matką, wiedziałam, że dziecko nie zmieni kompletnie mojego życia. Uważam, że dzieci są szczęśliwe, gdy mają szczęśliwych rodziców. A ja jestem szczęśliwa na oceanie i kiedy się ścigam. Dla dziecka oczywiście nie są to łatwe chwile, ale to samo dotyczy ojców czy matek, którzy zostają na lądzie. Jeżeli dobrze przygotujesz swoją nieobecność, to masz pewność, że pociecha jest pod dobrą opieką, jest kochana, i nie martwisz się o nią tak bardzo. Kiedy regaty się skończyły, spędziłam dwa miesiące z synem...

Romain Attanasio, twój partner, ogłosił start w regatach załóg dwuosobowych Transat Jacques Vabre razem z Louisem Burtonem. Czy to znaczy, że wracasz do domu, a on – po przerwie – do żeglarskiej kariery?

(Śmiech) Chyba niekoniecznie... Dla Romaina żeglowanie jest tak samo ważną sprawą jak dla mnie. Ostatnie dwa lata poświęcił na wychowywanie naszego syna i teraz może powrócić do pływania. Na szczęście pomagają nam rodzice, więc udaje się tak wszystko zorganizować, byśmy mogli pływać oboje.

*W Göteborgu, na mecie Volvo Ocean Race,
rozmawiała Milka Jung*

DV JAMMER



Podwójny system V-Grip

Stoper fałowy typu „jammer”, który trzyma liny pod obciążeniem do 4 ton



lina 8 mm
MWL: 1500 kg



lina 10 mm
MWL: 2000 kg



lina 12 mm
MWL: 3000 kg



lina 14 mm
MWL: 4000 kg

antal



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



Dobre jachty rodzą się przez lata

Étienne Bertrand, znany francuski konstruktor, projektant jachtu Radka Kowalczyka, opowiada Milce Jung o swym najnowszym projekcie i szansach polskiego żeglarsza w oceanicznym wyścigu Mini Transat.



FOT. CHRISTOPHE BRESCHI

„Calbud” projektu Étienne’a Bertranda. Konstruktor za sterem podczas próbnego startu z Radkiem Kowalczykiem.

Milka Jung: Jak oceniasz możliwości jachtu „Calbud 894”, który zaprojektowałeś dla Radka Kowalczyka, a później testowałeś z nim podczas pierwszych regat?

Étienne Bertrand: To jednostka dobrze urodzona i dobrze zbudowana. Być może na początku była odrobinę za ciężka, ale to już zostało poprawione. „Calbud 894” jest na początku swojej kariery i rozwoju, ale już widać, że ma wielki potencjał. Pod koniec wyścigu Mini Fastnet postawiliśmy z Radkiem wszystkie żagle, chcąc sprawdzić, jak jacht reaguje na maksymalne przeciążenia. Powiedzieliśmy sobie: „albo będzie OK, albo coś się urwie”. Wszystko wytrzymało. Możliwości jednostki widzieliśmy także podczas drugiego etapu regat Transgascogne, kiedy Radek samotnie żeglował na drugim miejscu w bardzo mocnej stawce.

Jakie są mocne strony Radka?

Naturalny sposób, w jaki funkcjonuje na morzu. Radek nie jest regatowcem z krwi i kości. Nie bardzo się odnajduje w krótkich wyścigach między bojami, ale jest naprawdę dobrym morskim żeglarszem. Nie sprinterem, ale długodystansowcem. W trakcie regat musi znaleźć swój rytm. Wtedy się koncentruje i osiąga dobry wynik.

Jaki osiągnie w drugim etapie Mini Transat?

Mam nadzieję, że będzie w pierwszej dziesiątce. Ale musimy pamiętać, że to jest sport. Gdy startowałem w Mini Transat w 2011 roku, wielki faworyt tamtego wy-

ścigu dopłynął dopiero na 15. miejscu. To trudne regaty. Podczas pierwszej próby wycofałem się pierwszego dnia.

Dlaczego tak wielu wraca na trasę Mini Transat? Co ich przyciąga?

To zagadka. Czasami bywa bardzo trudno. Ale niekiedy jest łatwo. Cztery lata temu przeczytałem po drodze trzy książki, bo na pokładzie nie było zbyt wiele do roboty. Jednak zawsze udział w Mini Transat to ważna chwila. To po prostu taki czas, w którym przeżywasz swoje istnienie na sto procent – czujesz, że żyjesz najmocniej jak to możliwe.



Étienne Bertrand.

Fot. Milka Jung

Jesteś dumny ze swojego jachtu?

Tak, bardzo.

A gdybyś musiał porównać swoje trzy ostatnie projekty – który jest najbardziej udany?

Oczywiście ostatni. Ma pewne niedociągnięcia, wynikają one głównie z tego, że to pierwszy kadłub nowego modelu. Na dodatek powstał w stoczni, która debiutuje w klasie Mini, a to naprawdę specyficzna konstrukcja. Budowa jest sporym wyzwaniem.

Wolisz żeglować czy projektować?

Jedno i drugie jest tak samo ważne. Lubię projektować, ale gdybym nie żeglował, projektowanie na takim poziomie byłoby niemożliwe.

Czy jest przepis na jacht, który będzie wygrywał w Mini Transat?

Moim zdaniem nie ma takiego przepisu. Każda konstrukcja to ewolucja poprzednich projektów. Sam na nich pływałem, sprawdzałem wszystko, testowałem, stale jestem na bieżąco i rozglądam się. Liczy się suma doświadczeń, czyli można powiedzieć, że dobre jachty rodzą się latami.

Wynik to w głównej mierze możliwości jachtu czy raczej umiejętności skippera? A może najważniejsze jest szczęście do wiatru?

Szczęście bywa ważne. Ale najczęściej jest tak, że jeśli ktoś jest dobry, to ma szczęście. A gdy jest słaby – szczęście miewa rzadko.

*W Douarnenez,
na starcie regat Mini Transat,
rozmawiała Milka Jung*

Étienne Bertrand to jeden z najbardziej znanych projektantów jachtów klasy Mini. Jest autorem dziesięciu łodzi prototypowych oraz jednej, która na początku była jednostką prototypową, a później weszła do seryjnej produkcji (Ofcet 650). Najnowszy projekt Étienne’a, Ocean 650, powstał na zamówienie Radka Kowalczyka. Polski jacht jest najnowszą konstrukcją w klasie zgłoszoną do tegorocznych regat Mini Transat.

Étienne przepłynął na jachtach Mini około 20 000 mil. Brał udział w Mini Transat, trzykrotnie w regatach AZAB, wielokrotnie w regatach Mini Fastnet (w 1989 roku zajął pierwsze miejsce). Dziś najczęściej żegluje jako drugi sternik w regatach załóg dwuosobowych klasy Mini. W tym roku w Mini Fastnet płynął z Radkiem Kowalczykiem.

Wyruszyli po „Polonusa”

Pięciu polskich żeglarzy wyruszyło na Antarktydę, by ocalić jacht „Polonus”, który po wypadku w grudniu ubiegłego roku spoczywa na brzegu Wyspy Króla Jerzego, w pobliżu stacji polarnej PAN im. Henryka Arctowskiego. Projektem dowodzi Sebastian Sobaczyński, nowy armator „Polonusa”.

Rosyjski statek „Polar Pionner”, wynajęty przez Polską Akademię Nauk, opuścił pod koniec września Bałtyk i obrał kurs na Amerykę Południową. Na pokładzie podróżuje nowa załoga stacji polarnej, której zadaniem jest dostawa sprzętu i żywności na półroczne utrzymanie bazy. „Polar Pionner” zabrał także ekwipunek, który załoga „Polonusa” kompletowała przez kilka ostatnich tygodni. Sprzęt zostanie wykorzystany do naprawy jednostki w trudnych antarktycznych warunkach. Zapakowano między innymi stal, żywice, farby, kleje, taśmy, oleje, filtry, akumulatory, sprzęt spawalniczy, hydrauliczne podnośniki, kable, nowe elementy do naprawy elektroniki, agregat prądowórczy, narzędzia, żywność i wodę...

– Od 10 sierpnia przemierzylem po kraju 6600 km, by przygotować zakupy i dopiąć organizację wyprawy – mówi Sebastian Sobaczyński. – Odwiedziłem Gdynię, Szczecin, Poznań, Gdańsk, Ciechocinek, Kraków, Zabrze, Łódź i wiele innych miejsc. Wszędzie spotykałem życzliwych ludzi, którzy w miarę możliwości gotowi byli pomóc w ratowaniu zasłużonego jachtu. Pod koniec września na pokład statku „Polar Pionner” zaokrętowała się Basia Bielenkiewicz. Pozostałe cztery osoby wyleciały miesiąc później – dołączają do polarników w porcie Mar del Plata we wschodniej Argentynie, w prowincji Buenos Aires – relacjonuje armator jednostki.

Po dotarciu na Wyspę Króla Jerzego załoga „Polonusa” pomoże naukowcom przetransportować ekwipunek do stacji polarnej, a następnie dokona oględzin jachtu i rozpocznie prace remontowe. – Przewiduję, że remont potrwa około 30 dni – mówi Sebastian. – Jeśli warunki pogodowe będą na początku zbyt trudne, najpierw rozpoczniemy prace wewnątrz jachtu, a następnie zabierzemy się do spawania stalowego kadłuba. Po zwodowaniu jednostki czeka nas rejs do Ushuaia w południowej Argentynie. Ta przeprawa powinna zająć 7, 8 dni, ale biorę też pod uwagę dłuższą żeglugę, gdyby się nam nie udało naprawić silnika.

Rok temu „Polonus” rozpoczął wyprawę w angielskim Plymouth – w stulecie słynnej ekspedycji polarnej sir Ernesta Shackletona. Po wizycie w stacji PAN załoga miała popłynąć na Georgię Południową, by w osadzie Grytviken, w rocznicę śmierci Shackletona, zapalić znicze na jego grobie. Po dopłynięciu do stacji żeglarze postanowili pomóc w zabraniu dwóch przyrodników, którzy od jakiegoś czasu przebywali w chatce obserwacyjnej w sąsiedniej zatoce. Po dojściu na silniku do przylądka Lions Rump rzucono kotwicę. Gdy wkrótce nadszedł silny szkwiał i jacht zaczął ciągnąć kotwicę, zawiódł napęd – silnik gasł za każdym razem, gdy Piotr Mikołajewski, ówczesny armator „Polonusa”, włączał bieg. Po 20 minutach załoga usłyszała pierwsze uderzenia o kamienie. Z pomocą przyszedł argentyński statek patrolowy, który najpierw ewakuował polskich żeglarzy, a po kilku dniach wraz z częścią załogi powrócił na miejsce wypadku, by wypompować z kadłuba paliwo, ściągnąć łódź na wodę i odholować ją w pobliżu stacji polarnej. Tam spychaczem wciągnięto „Polonusa” na brzeg i zabezpieczono w pozycji pionowej. Polskich żeglarzy zabrał z Antarktydy duży wycieczkowy statek pasażerski, który szczęśliwie podróżował w tym czasie w pobliżu.

Akcja ratowania „Polonusa” odbiła się w środowisku szerokim echem. Na portalu Wspieram.to żeglarze przekazali ponad 92 tys. zł na ten projekt. Załoga jest pełna determinacji i wiary w sukces przedsięwzięcia, ale bierze też pod uwagę niepowodzenie. Jeśli nie uda im się wyremontować kadłuba na Antarktydzie, będą mogli wrócić do domu dopiero kolejnym statkiem zaopatrzeniowym, czyli za pół roku...



YANMAR WYZNACZA NOWE STANDARDY W MAŁYCH SILNIKACH DIESLA

Nowe czterocylindrowe kompaktowe silniki Yanmar JH CR (45, 57, 80, 110KM) dzięki bezpośredniemu wtryskowi paliwa są bardziej wydajne i charakteryzują się większą oszczędnością paliwa oraz niższą emisją spalin. System podłączenia plug and play umożliwia szybki i bezproblemowy montaż wybranego silnika. Nowe silniki idealnie pasują zarówno do małych jednostek morskich, jak i do większych łodzi żaglowych i motorowych.

Oprócz nowych silników JH CR w ofercie znajdują się również tradycyjne silniki Yanmar, które charakteryzują się mniejszą wrażliwością na paliwo oraz brakiem zaawansowanej elektroniki.

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ:

www.yanmarpolska.pl

Taurus Sea Power Sp. z o.o.

Dziewięć Włók 33A, 83-021 Pruszcz Gdański
taurus@taurus.gda.pl | www.taurus.gda.pl



Taurus
SEA POWER

O skutnictwie takim, jak kiedyś

*O skutniczej pasji i drodze do mistrzostwa
w remontowaniu drewnianych jachtów opowiada Witomierz
Witkowski, właściciel firmy Planker Service.*

Do skutnictwa trafiłem dość późno. Można powiedzieć, że wcześniej byłem jak kobieta pracująca z serialu „Czterdziestolatek”, która przy każdej okazji powtarzała, że żadnej pracy się nie boi. Czasem, gdy dobijasz do czterdziestki, trzeba zakończyć stare zajęcia i określić przeszłość grubą krechą... Tak właśnie było w moim życiu.

Zanim zostałem skutnikiem, byłem zawodowym żołnierzem. Ten rozdział zamknąłem w 1988 roku. Zwolniłem się w pierwszym terminie, w którym było to możliwe bez żadnych szykan. Trzeba pamiętać, że w tamtych czasach nie mogłem tak po prostu odejść z pracy i nic nie robić, nigdzie nie pracować. Miałem zapewnioną bazę życiową, ale mimo to musiałem się gdzieś zatrudnić. Byłem żeglarzem, więc

ciągnęło mnie do stoczni. Wybrałem się do Morskiej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi w Szczecinie. Gdy zapytałem o pracę, usłyszałem, że potrzebują takich specjalistów jak ja (technik mechanik). I powiedzieli: „zadzwonimy”. Ale minął tydzień i nikt się nie odezwał. Poszedłem więc drugi raz – efekt ten sam. Po jakimś czasie zapukałem więc do dyrektora naczelnego i oznajmiłem, że chcę się przekwalifikować ze ślusarza na skutnika. Początkowo nie wierzył, że chcę być zwykłym robotnikiem i budować jachty. Dał jednak dyspozycję szefowi produkcji, by znalazł dla mnie miejsce. To chyba moje zainteresowanie żeglarstwem zadecydowało, że przyjęli mnie do jachtówki. Tam rozpocząłem naukę technicznych aspektów budowy drewnianych kadłubów.

Modelarstwo i praktyki

Wcześniej, mając kilkanaście lat, zajmowałem się modelarstwem. Później prowadziłem modelarnię i chyba bardziej fascynowało mnie nawet modelarstwo lotnicze niż skutnicze. Jeden z moich wychowanków zdobył mistrzostwo Polski w kategorii modeli szybowców. Miałem zdolności manualne. A ponadto podczas nauki w technikum mechanicznym dostawaliśmy solidne podstawy zawodowe do pracy z narzędziami. W tamtych czasach, przez pięć lat nauki, dzień w tygodniu zajmowała praca warsztatowa. Uczniowie mieli też praktyki zawodowe – wiele dni spędziłem w Ursusie.

Stocznia

Pierwszego mojego jachtu dokładnie nie pamiętam. Budowaliśmy wtedy cetusy. Pracując przy kolejnym, chyba czwartym kadłubie, byłem już „specjalistą” od montowania stolika w przedziale nawigacyjnym. To się cholernie szybko nudziło, dlatego wkrótce zmieniłem wydział na remontowy – tam ciągle działo się coś nowego. Robiliśmy głównie drewniane opale, remontowaliśmy też stare wegí. Budowaliśmy także prototyp jachtu Teliga 116 – to była fajna praca. Niestety jacht nie zdążył wejść do seryjnej produkcji. Prototyp pojechał na wystawę do Niemiec i już nie wrócił do Szczecina.

Po półtora roku pracy na tym wydziale kierowałem brygadą. Było to niesamowite doświadczenie. Pracowałem z ludźmi, którzy wiele lat wcześniej, na tej samej hali, budowali remontowane przez nas wegí. W stoczni zdążyłem zrobić duże remonty kilku drewnianych jachtów, a później firma zbankrutowała i wszystko się zawaliło. Ogłoszono upadłość i nie było pieniędzy na wypłatę. W latach 1993 i 1994, za zgodą dyrektora, wziąłem bezpłatny urlop i robiłem



Hangar Marina Club w Szczecinie. Remont niemieckiego jachtu ze stoczni Abeking & Rasmussen.

prywatne zlecenia, ponieważ klienci wciąż przychodzili. Ktoś chciał, by mu pokład na jachcie położyć, ktoś inny zlecił naprawę... Stocznia upadła, ale popyt nie zniknął.

Na swoim

Pierwszy jacht, który robiłem na swoim, to „Wanda Maria” – stalowa jednostka typu Bruceo As (oryginalny projekt Bruceo zaadaptowany do wymagań armatora). Budowałem go praktycznie od początku, wspólnie z armatorem. Jacht wciąż pływa – aktualnie żegluguje we Włoszech.

Nie ukrywam, że najbardziej lubię remonty jachtów drewnianych. I takie też prace najlepiej nam się udają. Dużo nauczyłem się od starszych szkutników, zapracowało też doświadczenie zdobyte w stoczni. Moi ludzie są fachowcami od starych technologii – wiedzą, co robić, gdy trzeba nitować planki, układać stykowo, dychtować. Są jednymi z lepszych specjalistów od pracy z drewnem na Pomorzu Zachodnim.

Jedno z większych zleceń, jakie otrzymaliśmy, to odbudowa jachtu „Polonez”, na którym Krzysztof Baranowski odbył rejs dookoła świata. W 1987 roku łódź kupił znany biznesmen Lech Grobelny i zlecił remont. W pewnym momencie skończyły się fundusze i rozbebeszony kadłub spędził w naszej hali prawie 20 lat. Wytropił go szczeciński żeglarz Bruno Salcewicz i namówił Marcina Marchaję, udziałowca firmy deweloperskiej Włodarzewska SA, do kupna i remontu jachtu. I wtedy mogliśmy wreszcie odbudować „Poloneza” całkowicie. To była duża robota. W 2008 roku jacht uroczyście podniósł banderę.

Dwa lata wcześniej trafił do nas drewniany jacht typu Colin Archer – 14,20 m dłu-

gości, 5 m szerokości, wyporności około 30 ton. Miał dwa potężne maszty o długości 26 metrów. Jego budowę rozpoczęto w okolicach Kilonii, ale szkutnik, który koordynował prace, stwierdził, że ze względu na wiek (miał już prawie 80 lat) nie może dalej się tym zajmować. Właściciel przez 12 lat nie mógł znaleźć w Niemczech firmy, która by się podjęła dokończenia prac. Dużym wyzwaniem był transport jachtu do Szczecina drogą lądową – operacja trwała dwa dni. Szybko wzięliśmy się do roboty i po dwóch latach łódź była gotowa. Jest piękna, żegluguje w okolicach Sardynii. Robiliśmy też generalny remont jachtu ze znanej stoczni Abeking & Rasmussen. To niemiecki klasyk z 1929 roku. Jacht ma 8,5 metra, właścicielem jest Niemiec, który mieszka niedaleko Świnoujścia.

Szcutnicy

Szcutnictwo to trudna robota i nie najlepiej płatna. Jest spora rotacja w załodze – niewielu długo wytrzymuje. Szcutnicy, których znam, nie przyszli do tej pracy tylko dla chleba. Wszyscy, którzy się przewinęli przez mój zakład, to ludzie silnie związani z żeglarstwem. Podam przykład. Musieliśmy kiedyś przestawić gródź w zbudowanym jachcie. Największy otwór w kadłubie po przekątnej miał około metra. Trzeba było naprawdę dokładnie przemyśleć, jak to zrobić. Najpierw wycięcie starej grodzi, czyszczenie i lakierowanie. Później wkładanie do środka przygotowanych wcześniej elementów i budowanie grodzi w szalenie niewygodnych warunkach – tak, by wszystko było mocne i eleganckie. Remonty są trudne i żmudne. Włożenie w zakamarki, praca w dziwacznych pozycjach, ►



„Polonez” po generalnym remoncie gotowy do wodowania.

Jesteś w Polsce
czy za granicą?



Nieważne!
Natychmiastowa pomoc
w przypadku szkody na
całym świecie.

Odwiedź nas:
Targi Boatshow Łódź,
Hala Expo 20-22.11.2015

polisat www.kphide 072015


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia

Nautica Nord · ul. Gradowa 11
80-802 Gdańsk · Tel. +48 58 350 61 31

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

Polska • Niemcy • Austria • Szwajcaria • Dania •
Hiszpania • Francja • Szwecja • Chorwacja • Słowacja •
Czechy • Finlandia • Turcja • Grecja

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888

kiedy ręce drętwieją, a kark sztywnieje. Nie każdemu się chce i nie każdy tak może.

Nie mam u siebie teraz rasowego skutnika. Kilkanaście lat temu wyszkoliłem jednego, dostał papiery, ale obecnie jest budowlanцем. W mojej ekipie pracują mechanik samochodowy, technik elektronik, kucharz, budowlaniec i stolarz (razem ze mną sześć osób, a w warsztacie mamy trzy jednostki). Ich droga do tej pracy zwykle zaczynała się od żeglowania.

Przez wiele lat nie uczono w Polsce zawodu skutnika. Ale rynek ich potrzebuje, są firmy, które chcą zatrudniać wykształconych fachowców. W zespole szkół w Gryfinie postanowiono utworzyć klasę o tym profilu. Miała rozpocząć edukację we wrześniu, ale się okazało, że jest to niemożliwe ze względów formalnych. Ministerstwo musi najpierw opracować program nauczania i dopiero wtedy szkoła będzie mogła ogłosić nabór. Na razie można jedynie nieformalnie nauczać skutnictwa, a jedynym certyfikatem będzie świadectwo pracy.

Idzie nowe

W ostatnich latach zmieniły się materiały i narzędzia do pracy skutniczej. Oczywiście, zawsze będziemy sięgać po narzędzia do ręcznej roboty, ale nowoczesne urządzenia znacznie ułatwiają pracę.

Wzrosła też efektywność. Prace wymagające kunsztu oka i cierpliwości są teraz znacznie łatwiejsze. Gdy mieliśmy zrywać stary pokład, starsi pracownicy podchodzili do tego zadania z wielkim pietyzmem – dłuto, młotek i dużo wyczucia, by nic nie uszkodzić. A młody chłopak, który zupełnie nie radził sobie z dłutem, użył przerozbionego młotka pneumatycznego. Można się zżymać, że jego działanie wynikało z braku wprawy w ręcznej robocie i braku sentymentu do łodzi. Ale efekt był ten sam – uzyskał tę samą jakość, a wydajność była wyższa.

Farby

W skutnictwie wciąż trzeba się uczyć, bo zmieniają się technologie, materiały, nawet zmiany klimatu mają znaczenie. Kilkanaście lat temu lakier na pokładzie wytrzymywał dwa, trzy sezony. W tej chwili jego żywotność jest krótsza. Może to zabrzmieć niewiarygodnie, ale mam wrażenie, że trochę inaczej świeci słońce, jest inna atmosfera, inne promieniowanie UV. To wszystko wpływa na lakierowane powierzchnie jachtów. Dlatego firmy produkujące farby i lakiery muszą brać pod uwagę, jak zmienia się świat, i stale unowocześniać swoje produkty.

W mojej pracy używam farb wielu marek i producentów – zarówno polskich, jak i zagranicznych. Niektóre firmy produkują świetne lakiery, inne specjalizują się w farbach antyosmózowych, cenę podkłady epoksydowe marki Oliva, szczególnie Epinox Bosman 54. Jeśli chodzi o drewno, to według mnie nie ma lepszego podkładu niż Epinox Wood Primer. Bardzo dobre są też antyfoolingi tej firmy.

Skrzydła

Od 1992 roku utrzymuję się na rynku i cały czas mam mnóstwo pracy. Przez mój zakład przewinęło się około 120 jednostek. Znamni jesteśmy głównie z remontów pokładów tekowych, ręcznego układania listwy przy listwie. Są klienci, którzy cenią taką robotę. Czasem klient kupuje jacht w stoczni, a pokład robi u nas. Szczególnie Niemcy doceniają taką pracę. Moim ludziom rosną skrzydła, gdy widzą wchodzącą na pokład żonę armatora, która niemal chce zagłaskać ułożone przez nich listwy pokładu. To daje olbrzymią satysfakcję.

*Witomierza Witkowskiego
wysłuchał Andrzej Minkiewicz*

Firma Planker Service Witomierza Witkowskiego działa w Szczecinie przy ul. Przestrzennej 11, w hangarze Marina'Club.



Pokład „Poloneza” prawie jak nowy.

Test odzieży marki Tribord



Kurtka Tribord Ozean 900

Profesjonalne wykonanie, nowoczesny design, przyjemny materiał. Doskonała oddychalność i odporność na wodę. Kolorystyka, krój i komfort noszenia – ocena bardzo dobra. Kurtka ma dobrze skrojony kaptur z regulacjami oraz wysoki kołnierz osłaniający twarz – jego wewnętrzny polar świetnie przylega do szyi i brody. Ozean 900 posiada aż pięć zamykanych kieszeni, w tym jedną z wyjściem wewnątrz kurtki (na kabel do słuchawek). Kieszenie do ogrzania dłoni podszyczone polarem 300 g. Suwaki w kieszeniach są silikonowane. W pasie mamy dodatkowe wewnętrzne zapięcie. W dolnej części pleców kurtka ma wzmacniający płat materiału. Modele dobrze dopasowane mogą służyć także jako sportowe kurtki miejskie. Minusy: brak. Bardzo dobry stosunek ceny do jakości. Cena: 849 zł. OCENA: 10+



Spodnie Tribord Ozean 900

Doskonała oddychalność, wodoszczelność, komfort i świetny design. Spodnie sprawdzą się podczas długich rejsów i regat. Mają szczelny suwak, regulowane szelki i wzmocnione duże płyty materiału na pośladkach oraz na kolanach – materiał jest gruby, wytrzymały i z odpowiednim tarcieniem,

by wygodnie poruszać się po jachcie. Pod materiałem umieszczono wyjmowane wkładki ochronne z elastycznej pianki. W pasie wszyto dodatkową regulację szerokości na rzepy, które jednak podczas intensywniej pracy mogą puszczać. Dobry stosunek ceny do jakości. Cena: 849 zł. OCENA: 10+

Rękawiczki Tribord Mitenki 500

W jasnym eleganckim odcieniu, starannie odszyte i wytrzymałe rękawiczki żeglarskie z długą osłoną palców. Po ponad 21 startach w regatach i dwumiesięcznym żeglowaniu rekreacyjnym materiał zewnętrzny palców jedynie się pomarszczył – żadnych przetarć i rozpruć na szwach, co świadczy o wysokiej klasie produktu. Wcześniej stosowałem w podobnych warunkach droższe rękawiczki innych marek i z reguły w połowie sezonu pojawiały się pierwsze przetarcia. Mitenki 500 dopiero pod koniec sezonu, po 37 intensywnych startach w regatach i rekreacyjnej żegludze, wykazały pierwsze ślady zużycia – na palcach prawej rękawiczki pojawiły się delikatne przetarcia. Bardzo dobry stosunek ceny do jakości. Minusy: brak. Cena: 59,99 zł. OCENA: 10



Kalosze Tribord Ozean 900

Zrobiły na mnie duże wrażenie: są bardzo lekkie, wygodne, dobrze dopasowane do stopy i starannie wykonane. Poza tym mają regulację szerokości śródstopia (rzep). Cena, w porównaniu z innymi kaloszami tego typu, konkurencyjna. Doskonale chronią przed wilgocią, mają przeciwślizgową podeszwę, a także modny design, więc świetnie się prezentują także podczas użytkowania na lądzie (nie wyglądają jak zwykłe gumki). Ale uwaga: zamówiłem większy rozmiar, a mimo to są dość wąskie w górnej części i na podbiciu. Pojawił się problem przy zakładaniu, gdy musiałem szybko włożyć buty na mokre skarpetki. Miękki materiał wyściełający wewnątrz obsuwał się w dół. Po kilku miesiącach użytkowania nie miałem już z tym problemu: po prostu podczas zakładania buta dokładnie trzymam z obu stron materiał wewnętrzny – przy takiej technice problem znika. Polecam zakup większego rozmiaru – zakładanie będzie łatwiejsze. Cena: 599,99 zł. OCENA: 8



Krzysztof Krygier, żeglarz ze Szczecina specjalizujący się w żeglarskim samotnym, organizator Baltic Polonez Cup Race i dwukrotny zdobywca pucharu „Poloneza”, przez cały sezon korzystał z odzieży żeglarskiej marki Tribord dostępnej w sklepach Decathlon oraz na stronie internetowej www.decathlon.pl. Przedstawiamy obszernie fragmenty raportu podsumowującego test. Skala ocen: od 0 do 10.

Produkty z Decathlonu sprawdzano podczas regat jachtów balastowych na akwenach śródlądowych i morskich, a także podczas licznych bałtyckich rejsów turystycznych. Krzysztof, żeglując samotnie, podjął między innymi ambitną regatową rywalizację z jachtami prowadzonymi przez kilkusobowe załogi (projekt nazwano: Regaty 2015 – „Bluefin” solo vs jachty załogowe).



Sztormiak Tribord Offshoroa

Świetnie się prezentuje, dobrze się nosi, przypomina trochę elegancki sportowy softshell – nadaje się zarówno na jacht, jak i na ląd. Kolorowy kaptur i dodatkowe gumowe ściągacze w mankietach przypominają o głównej funkcji: pełna ochrona na pokładzie. Podczas rejsów sztormiak potwierdził swą jakość, świetną wodoszczelność i odpowiednią do podanych parametrów oddychalność. Offshoroa ma dwie kieszenie na dłonie, dwie kieszenie cargo oraz dwie nieprzemakalne kieszenie na suwak. A także wysoki kołnierz i kaptur z regulacją. Minusy: trochę zbyt słaby wieszak umieszczony z tyłu pod kołnierzem – zerwał się po przypadkowym przytrzymaniu za kurtkę wiszącą koło zejściówki. Dobry stosunek ceny do jakości. Cena: 399,99 zł. Do kompletu można dokupić spodnie o podobnych parametrach za 369,99 zł. OCENA: 9

Odzież marki Tribord

testował kpt. Krzysztof Krygier

Pełną ocenę wszystkich testowanych produktów

znajdziecie na stronach internetowych

www.portalzeeglarski.com, www.bluefin.pl

Legalny doping w polskim żeglarskim



Polscy żeglarze coraz częściej korzystają ze wsparcia psychologa sportowego i skutecznie testują biofeedback (biologiczne sprzężenie zwrotne) – metodę ułatwiającą osiągnięcie optymalnego stanu gotowości startowej. We współczesnym sporcie największe rezerwy drzemą w głowach zawodników. Podczas lekkoatletycznych mistrzostw świata Jamajczyk Usain Bolt pokonał na 100 metrów Amerykanina Justina Gatlina zaledwie o 0,01 sekundy (dla porównania: mrugnięcie okiem trwa około 0,25 sekun-

dy). I z pewnością nie zawdzięcza tego sukcesu wyłącznie mięśniom. W skokach narciarskich losy medali rozstrzygają się przede wszystkim między belką startową a progiem skoczni, a nie podczas lotu czy lądowania, więc myśli zawodników są tak samo ważne jak dobry wiatr. Nawet w Formule 1 trening mózgu jest czasem ważniejszy niż sprawna wymiana opon. A w żeglarskim? Na ostatnich mistrzostwach świata w klasie Laser rywalizowało w Kanadzie 158 zawodników. Na starcie elita. Wszyscy chcą wyruszyć z pierwszej linii,

wszyscy doskonale czują zmiany wiatru i perfekcyjnie prowadzą łódki na kursach pełnych... Kacper Ziemiński, który przed rokiem nie mógł się przebić do czołówki, tym razem żeglował doskonale. W najlepszych wyścigach kwalifikacyjnych miał metę na drugiej, trzeciej i szóstej pozycji, a w najlepszych finałowych – na czwartej i siódmej. Zajął ósmą lokatę – drugą najlepszą w historii polskich występów na mistrzostwach świata klasy Laser. Był już wtedy jedną nogą na igrzyskach w Rio de Janeiro. Drugą dostawił wkrótce w Danii podczas mistrzostw Europy. Nie wiemy, czy zostałby pierwszym polskim sportowcem z paszportem do Brazylii, gdyby nie treningi mózgu wdrożone przez Polski Związek Żeglarski. Ale wiemy, że odbył około 20 sesji z Mileną Lachowicz, psychologiem naszych kadrowiczów, i przez kilka miesięcy zdobył umiejętności, których na wodzie nie nauczył żaden trener.

Tomasz Chamera, wiceprezes PZZ do spraw sportu, oraz Witold Dudziński z kliniki Rehasport, lekarz kadry polskich żeglarzy, zdecydowali w ubiegłym roku, by zainwestować w aparaturę do treningu psychologicznego metodą nazywaną biofeedback. Przy współpracy z Instytutem Sportu pozyskano grant z Ministerstwa Sportu i Turystyki. Kierownikiem projektu został Tomasz Chamera. Zakupiono między innymi specjalistyczne oprogramowanie oraz sprzęt. Choć początkowo niektórzy sceptycznie podchodzili do tej inwestycji, z czasem zawodnicy zaczęli coraz chętniej i częściej umawiać się na psychologiczne treningi. Kacper Ziemiński był pionierem, ale spotkania z psychologiem mają także ►



Górki Zachodnie – przygotowania do mistrzostw Polski klas olimpijskich. Milena Lachowicz zostaje matką chrzestną nowej łódki Agnieszki Skrzypulec i Irminy Mrózek-Gliszczyńskiej.

Energa Sailing - kontakt z korzyścią dla żeglarstwa w Polsce



Jako największy w Polsce dostawca energii ze źródeł odnawialnych wiemy, jak ważna jest współpraca z siłami natury. Woda to dla Energi coś więcej niż tylko 47 hydroelektrowni. To troska o środowisko, ale też możliwość rozwoju i realizacji pasji. Dzięki programowi Energa Sailing najlepsi żeglarze reprezentują Polskę przygotowując się do RIO 2016 i rywalizując na światowych akwenach. Najbardziej utytułowani z nich zachęcają także dzieci i młodzież w ramach ogólnopolskiego programu edukacyjnego do aktywnego spędzania wolnego czasu na wodzie.

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



Energa

Na zdjęciu reprezentanci Energa Sailing Team Poland, kadry narodowej PZŻ

FOT. JACEK KWIATKOWSKI (2)



Opanować emocje i wygrać. Za sterem Agnieszka, w trapezie – Irmina.



Regenerować siły i porządkować myśli. Kacper Ziemiński w oczekiwaniu na start.

inni, między innymi Agnieszka Skrzypulec, sterniczka z klasy 470, czy Piotr Kula z klasy Finn. Po co to robią?

Biofeedback uczy świadomie oddziaływać na procesy, których na co dzień człowiek nie kontroluje: sposób oddychania, pracę mięśni, a nawet częstotliwość fal mózgowych. – Metodę wykorzystuje się w wielu dziedzinach życia, na przykład w neurorehabilitacji, podczas pracy z dziećmi z zaburzeniami koncentracji, czy też do zwalczania wielu innych zaburzeń (anoreksja, uzależnienia, agresja). W sporcie pozwala ona na optymalne przygotowanie mentalne zawodników do startu, uczy też panowania nad emocjami i stresem, a także kontroli pobudzenia organizmu – mówi Milena Lachowicz. – Trening wpływa na fale mózgowe i układ nerwowy. Ułatwia kontrolę nad naszym ciałem i umysłem – poprawia koncentrację, szybkość reakcji i w odpowiednim stopniu wzmacnia motywację. Uczy także relaksacji, czyli skutecznego odpoczynku – jest on równie ważny jak solidny trening na wodzie czy na lądzie. Poza tym metoda pomaga „oczyścić” myśli oraz odsunąć niepokoje i lęki, które nie pozwalają zawodnikowi skupić się na zadaniu. Dzięki biologicznemu sprzężeniu zwrotnemu potrafimy także ocenić, czy zawodnik jest wypoczęty. Czasem obserwuję wyniki i ku zdziwieniu podopiecznego mówię: „Coś się nie pospało zbyt długo tej nocy”. Można więc powiedzieć, że w pewnym sensie urządzenie działa jak wykrywacz kłamstw, bo jeśli ktoś zabalował, jego fale alfa z pewnością nam o tym powiedzą.

Polscy żeglarze korzystają z odmiany metody biofeedback nazwanej EEG. Siadają wygodnie przed monitorem, a na głowie i opuszkach uszu mają umieszczane elektrody, które zbierają informacje na temat fal mózgowych. Fale te są wzmacniane oraz rejestrowane przez urządzenie. O efektach swej pracy i psychologicznej formy żeglarz jest informowany za pomocą animacji wy-

świetlanych na ekranie. Wyniki zawodnik obserwuje razem z prowadzącym trening i może oceniać swą aktualną predyspozycję psychologiczną.

– Kiedy wprowadziliśmy biofeedback do pracy z kadrowiczami, zawodnicy zaczęli się żywo interesować tym, co robią na zajęciach partnerzy i rywale – mówi Milena Lachowicz. – W końcu zaczęli nawet porównywać swe wyniki. Czasem słyszę, jak ktoś pyta: „Jak tam dziś twoja łódeczka,

czy wygrała?”. To nawiązanie do animacji, którą obserwują na monitorze. Niczym w grze komputerowej na ekranie ścigają się trzy jachty. Jednym z nich steruje uczestnik zajęć, ale nie korzysta z klawiatury czy joysticka, ale steruje łódką odpowiednio pracując własnym ciałem i umysłem.

– Treningi z dr Lachowicz nauczyły mnie utrzymywać wysoki poziom koncentracji przez dłuższy czas – mówi Kacper Ziemiński. – Tego mi wcześniej brakowało. Głowa się męczy tak samo jak mięśnie, więc umysł również należy ćwiczyć. Dziś potrafię szybko zregenerować siły i uporządkować myśli między wyścigami, a po chwili znów skoncentrować się na kolejnym starcie. Zajęcia z Mileną Lachowicz przynoszą efekty, które obserwuję zarówno na monitorze, jak i na wodzie. W Kanadzie, podczas tegorocznych mistrzostw świata, wiatr był nierówny lub zanikał. Dwa dni czekaliśmy w napięciu na kolejne biegi, a mimo to cały czas potrafiłem utrzymać wysoki poziom koncentracji. Jestem pewien, że treningi psychologiczne dołożyły kilka cegiełek do moich tegorocznych sukcesów.

– Codziennie monitorowałyśmy zmiany mojej koncentracji oraz to jak sobie radzę



Dr Milena Lachowicz.

DR MILENA LACHOWICZ

Magister psychologii, wychowania fizycznego i doktor nauk o kulturze fizycznej. Specjalizuje się w psychologii klinicznej, seksuologii i psychologii sportu. Jest absolwentką Uniwersytetu Gdańskiego oraz Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. Adiunkt w Zakładzie Psychologii Katedry Nauk Społecznych AWFIS w Gdańsku i psycholog I klasy Polskiego Towarzystwa Psychologicznego. Prowadzi zajęcia terapeutyczne metodą Biofeedback EEG w gdańskim oddziale kliniki Rehasport. Jest psychologiem Pomorskiej Federacji Sportu, psychologiem klubowym Lechii Gdańsk oraz kadry żeglarzy.



www.raksa.com.pl

11-036 Gronity, ul. Olsztyńska 59
tel. (89) 527-19-18, (89) 652-18-42
sklep@raksa.com.pl



reklama

z emocjami – opowiada Agnieszka Skrzypulec, która w październiku, razem z Irminą Mrózek-Gliszczyńską, wywalczyła awans na igrzyska w klasie 470. – Efekty przeszły moje oczekiwania. Uczyłam się, jak zapanować nad chaosem w głowie i dostawałam informację, jak sobie z tym radzę. To mnie motywowało do pracy i odbudowało wiarę w siebie. Podejrzewam, że nasze coraz lepsze wyniki na wodzie miały w tym roku bardzo dużo wspólnego z coraz lepszymi wynikami, które obserwowałam na ekranie monitora. Te doświadczenia dały mi pewności siebie na przyszłość.

– Biofeedback to metoda nieinwazyjna i nie pozostawiająca skutków ubocznych – dodaje Milena Lachowicz. – Zawodnicy

mogą ćwiczyć w ten sposób mózg niemal tak samo jak mięśnie na siłowni. Spotkania powinny być stałe i systematyczne, a pierwsze efekty można zaobserwować zwykle po 20 treningach. W żeglarstwie biofeedback może być szczególnie pomocny. Bieg na 100 metrów trwa kilkanaście sekund. Skok na nartach – zaledwie kilka. A regaty żeglarskie mogą trwać pół dnia. Niekiedy sternicy i załogi godzinami czekają na wiatr, komisja zmienia trasę, rozpoczyna procedurę startową, a po chwili ją przerywa. Albo puszcza wyścig i po kilkunastu minutach go odwołuje. A zawodnik cały czas musi być skoncentrowany, opanowany i jednocześnie odpowiednio zmobilizowany. To ogromny wysiłek psychiczny, więc

trzeba zadbać o trening mentalny, tak samo jak o kondycję fizyczną, dietę, zgrupowanie na akwenie olimpijskim czy trym sprzętu.

– Na początku dość sceptycznie podchodziłem do tego typu zajęć – dodaj Kacper Ziemiński. – Na pierwszym trudnym treningu wyniki miałem słabe, więc się nawet trochę zniechęciłem. – Jednak kolejne spotkania udowodniły mi, że cierpliwa praca przynosi efekty. Dziś jesteśmy z psycholog umówieni na kolejne zajęcia. Wciąż podnosimy poprzeczkę w trakcie ćwiczeń i pokonujemy coraz trudniejsze zadania. Chodzi o to, bym w Rio de Janeiro mógł wykorzystać wszystkie moce, które we mnie drzemia...

Krzysztof Olejnik



WIATR I WODA

28. TARGI SPORTÓW WODNYCH I REKREACJI

10-13 MARCA 2016

CENTRUM WYSTAWIENNICZE
UL. MARSA 56c, WARSZAWA

WWW.WIATRIWODA.PL



Organizator

Organizator
wykonawczy

Członek stowarzyszenia

Miasto partnerskie

Partner

Patron

Współpraca medialna

YACHT EXPO

murator
EXPO

IFBSO THE
WORLD'S LEADING
BOAT SHOWS

GDYNIA
Zaproszenia Stałki Polski

Zagle

WATER SPORTS ARENA
WASPARK

zagle.com.pl

PODRÓŻE

WIATR
magazyn dla żeglarzy

Jesienna kolekcja Henri Lloyd

Na sezon jesienno-zimowy projektanci Henri Lloyd przygotowali dla pań kolekcję nazwaną Odkrywanie. Klasyczny brytyjski styl naszpikowany jest morskimi akcentami i najnowszymi trendami w modzie. Postawiono nacisk na komfort i funkcjonalność odzieży. Oczywiście nie brakuje fasonów podkreślających kobiece kształty oraz tkanin i ściegów otulających ciało. To wszystko tworzy kolekcję wpisującą się zarówno w miejski, jak i pozamiejski styl życia. A co dla mężczyzn? Wiedząc, jak cenna jest dla nich każda wolna chwila, Henri Lloyd po-

stanowił zadbać o komfort i ochronę panów podczas ich wypadów na łono natury. Kolekcja nazwana Ucieczka jest funkcjonalna i praktyczna, poza tym emanuje klasyczną elegancją połączoną z żeglarskimi akcentami. Nawiązanie do tradycyjnego stylu nie oznacza jednak porzucenia nowoczesnych elementów, które Henri Lloyd wkomponował w najnowsze projekty. Więcej o kolekcji na stronie www.henrilloyd.pl.

Uwaga! W Warszawie Henri Lloyd przeniósł sklep firmowy z centrum Panorama do centrum handlowego Modu (ul. Łopuszańska 22), gdzie w jednym miejscu zgromadzono najbardziej ekskluzywne marki. – Myślę, że dzięki tej lokalizacji pozyskamy nowych klientów – powiedziała Anna Galczeńska, dyrektor sprzedaży i marketingu Henri Lloyd Polska.



Monitoring termowizyjny

Firma Raymarine wprowadza na rynek kamerę do monitoringu termowizyjnego FLIR AX8. Połączenie tradycyjnej kamery z termowizyjną pozwala kontrolować mechaniczne systemy jednostek pływających. FLIR AX8 łączy się z wielofunkcyjnymi wskaźnikami Raymarine i wysyła alarmy (dźwiękowe oraz obrazowe), gdy temperatura części maszyn wzrośnie powyżej ustawionego poziomu. Urządzenie pozwala monitorować na przykład pracę silników, kolektorów wydechowych i łożysk wału, co umożliwia załozce wczesne odkrycie niepokojącego procesu i wdrożenie działań mających zapobiec poważniejszym usterkom. Technologia dynamicznego wielowidmowego obrazowania FLIR MSX (Multi-Spectral Dynamic Imaging) pozwala wyświetlać szczegółowe obrazy termowizyjne. Do wskaźników wielofunkcyjnych Raymarine można podłączyć nawet osiem kamer AX8 (za pomocą złącza typu ethernet). Obraz z kamer można rejestrować, można też wykonywać zrzuty ekranu albo wyświetlać obrazy w sieci. Alarmy załoga programuje w prosty sposób, łącząc się przez komputer ze stroną internetową. Więcej informacji o systemie znajdziecie na stronie www.flir.eu. Dystrybutor w Polsce: www.eljacht.pl.



POLAND
BOATSHOW
ŁÓDŹ

www.boatshow.pl

XVII TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

Łódź, 20-22 listopada 2015

ORGANIZATOR

INTERSERVIS
BIURO TARGÓW

PATRONAT

POLSKIE JACHTY
POLSKA FEDERACJA JACHTINGU I SPORTÓW WODNYCH

WSPÓŁPRACA

PZŻ
Polski Związek
Żeglarski

PARTNERZY MEDIALNI

JACHTING MOTOROWY
WE'RE BOATING TOGETHER

JACHTING
BIURO PRASY I RELACJI

Jacht-Market
Ciepłota i komfort jachtu, wody i powietrza

WIATR
magazyn dla żeglarzy

Zagle

wikinep
RYNNE WATKI I WODNY



Włoski design i ekologia, czyli elegancja, luksus i silniki elektryczne.

Nowa jakość w łodziach elektrycznych

Eleganckie łódki rekreacyjne z silnikami elektrycznymi, stylizowane na tradycyjne włoskie motorówki, pojawiają się na polskich akwenach dzięki firmie Skeiron. Jachty Energy, o długościach od sześciu do ośmiu metrów, nie tylko świetnie się prezentują, ale są także bardzo praktyczne, doskonale wykonane i stosunkowo niedrogie – na przykład model Energy 18 wraz z wbudowanym silnikiem kosztuje 97 tys. zł. To ciekawa propozycja dla właścicieli przybrzeżnych hoteli, pensjonatów oraz ośrodków wypoczynkowych. A także dla tych, którzy chcą aktywnie spędzać czas na akwenach objętych strefami ciszy i zakazem używania silników spalinowych. Wszystkimi modelami tych łódek można kierować bez uprawnień motorowodnych. Obsługa jest intuicyjna, a serwis – prosty i niedrogi.

W pięknych liniach tych niedużych weekendowych łódek widać rękę włoskich projektantów. Kadłuby mają tradycyjne kształty części dziobowych, pionowe burty oraz zamknięte rufy. W kokpitach można się rozsiąść wygodnie, położyć, a w większych modelach nawet schronić się na koi w przytulnej kabinie. Sporo jest ciekawych elementów stanowiących dodatkowe wyposażenie. Na przykład pod-

noszony i opuszczany dach, który jest tak solidną konstrukcją, że może pełnić funkcję górnego pokładu słonecznego. Po zacumowaniu przy pomoście wystarczy nadusić przycisk na pilocie i dach automatycznie opada na dół – przykrywa cały kokpit, chroniąc go przed deszczem i nieproszonymi gośćmi. Można go również odpowiednio obniżyć, gdy chcemy przepłynąć pod niskim mostem.

Łodzie mają wygodne siedziska z tapicerowanymi poduszkami, stanowiska sterowania z kierownicą oraz niewielkie stoliki z uchwytami na napoje. Armator może wybrać markę silnika elektrycznego oraz moc. Producent montuje między innymi napędy renomowanej niemieckiej firmy Torqeedo. Niewielki silnik o mocy 2 kW, ze średnim zestawem baterii 15 kWh, pozwala płynąć łodzią Energy 18 z maksymalną prędkością 8,8 km/h. Zasięg ze średnią prędkością 7,2 km/h wynosi około 75 km, czyli szlak wodny z Mikołajek do Rynu moglibyśmy pokonać aż czterokrotnie. Ładowanie baterii po dłuższym rejsie zajmuje kilka godzin, więc wystarczy wieczorem podłączyć akumulator do ładowania, by rano znów wyruszyć po kolejną przygodę.

Kontakt do dystrybutora: SKEIRON, 601 997 951, www.skeiron.pl.



Stylizowany pokład modelu Energy 18.



Wygoda i styl za 97 tys. zł (z silnikiem).



Solidny dach niczym flybridge.



Opuszczony dach chroni cały kokpit.



Sterówka i wejście do kabiny w Energy 23.

Ownership, czyli inwestycja w jacht



Program Ownership skierowany jest do żeglarzy i organizatorów rejsów.

Wraz ze wzrostem zainteresowania żeglarstwem i rejsami firmy czarterowe zwiększają flotę. To doskonała okazja, aby – korzystając z koniunktury – zostać właścicielem wymarzonego jachtu i dobrze na tym zarobić.

Spośród dostępnych na rynku produktów umożliwiających inwestycję w jacht wyróżniają się programy Ownership oferowane przez firmy Moorings i Sunsail. Obie należą do grupy TUI Marine mającej wieloletnie doświadczenie w organizacji wakacji na wodzie. Programy Ownership firmy Moorings dostępne są na rynku od 1969 roku. W bazach czarterowych na całym świecie konsorcjum ma ponad 1800 jednostek, z których żadna nie ma więcej niż 5 lat.

Idea programu polega na zakupie przez inwestora dobrze wyposażonego jachtu i odpłatnym przekazaniu go firmie czarterowej. Poza comiesięcznym gwarantowanym przychodem (9 proc. wartości fakturowej jachtu rocznie w comiesięcznych wypłatach) inwestor otrzymuje dodatkowe korzyści. Firma czarterująca bierze na siebie całą obsługę jednostki wraz ze wszystkimi kosztami (od opłat portowych, poprzez ubezpieczenia, atesty, konserwacje, po serwis i naprawy). Nie trzeba też się martwić o transport łodzi ze stoczni do portu docelowego oraz o bezpieczeństwo w marinie i przygotowanie jachtu do sezonu. Profesjonalny operator dba, by jednostka była utrzymana w doskonałym stanie, dzięki czemu jej wartość na zakończenie programu będzie zadowalająca. Poza tym inwestor otrzymuje możliwość korzystania ze swojego lub takiego samego jachtu do 12 tygodni rocznie w dowolnej bazie firm Moorings i Sunsail (28 baz na całym świecie).

Jacht można kupić za gotówkę lub za pomocą leasingu czy kredytu. Wybór odpowiedniej jednostki, zastosowanie optymalizacji podatkowej



Inwestor może korzystać z jachtu do 12 tygodni.

i korzystanie z jachtu w czasie, gdy jest dostępny dla właściciela – to wszystko pozwoli na osiągnięcie wysokiego zwrotu z inwestycji. Dodatkowe dochody, które można osiągnąć poprzez organizację rejsów, sprawiają, że programy Ownership są idealne dla żeglarzy i osób, które na swoim jachcie chętnie spędzą od 6 do 12 tygodni rocznie. Kupując jacht w programie Ownership, otrzymujemy dużą zniżkę na optymalnie wyposażoną jednostkę. Operator zobowiązuje się do wypłat wynoszących 9 proc. fakturowej wartości jachtu,



Leopard 44 – luksus i przestrzeń.

pokrywać wszelkie koszty przez cały okres programu (od 60 do 66 miesięcy) i daje nam możliwość korzystania z jednostki do 12 tygodni rocznie. **W starannym zaplanowaniu takiej inwestycji pomoże zespół Luxury Sails – polskiego przedstawiciela obu marek.** Z pomocą eksperta inwestor podejmuje decyzję, czy wybiera jacht jednokadłubowy na karaibskich Brytyjskich Wyspach Dziewiczych, katamaran żaglowy w Chorwacji czy też katamaran motorowy na Seszelach. Zwykle eksperci polecają wybór jachtu dwukadłubowego. Katamarany cieszą się coraz większym zainteresowaniem, gdyż gwarantują większą wygodę. Poza tym w tym segmencie rynku czarterowego jachtów jest stosunkowo niewiele, a popyt jest duży. Ile można zarobić? To zależy od ceny jachtu, lokalizacji, wartości jachtu na koniec programu oraz od wykorzystania swoich tygodni na zarobkową organizację rejsów. Przykład: katamaran leopard 44 (Sunsail 444) kupujemy z wykorzystaniem leasingu. Wpłata: 20 proc. Planujemy organizację rejsów tylko przez sześć tygodni w roku. Po pięciu latach powinniśmy mieć spłaconą jednostkę oraz dodatkowy zarobek ponad 150 tys. euro. Pamiętajmy, że podstawowym wpływem jest comiesięczna opłata od firmy czarterowej (9 proc. ceny jachtu rocznie). Warto też zwrócić uwagę, że w wypadku oferowanych w programie jednostek notuje się niski spadek wartości. Po pięciu latach można sprzedać jacht za 55, 60 proc. ceny lub zostawić go dla siebie i nadal organizować rejsy lub pływać dla przyjemności.

Więcej informacji na stronie

www.luxury-sails.pl, zakładka: Ownership

SYMULACJA PROGRAMU OWNERSHIP

Jacht: Leopard 40. Zakładamy samodzielne organizowanie rejsów lub sprzedawanie armatorskich tygodni przez agencje żeglarskie. Kupujemy w pełni wyposażoną jednostkę gotową do pracy – na przykład w bazie na wyspie Tortola. Koszt zakupu: 445 000 dolarów (nominalna cena takiej jednostki to 500 tys. dolarów). Firma Sunsail wypłaca nam 9 proc. wartości jednostki rocznie w miesięcznych ratach (40 050 USD : 12 = 3337,5 USD). Łącznie przez pięć i pół roku otrzymamy 220 275 dolarów. Rata miesięczna w pięcioletnim leasingu finansowym wynosi 4700 dolarów. W leasingu operacyjnym (6 lat) – 4450 dolarów. Wartość jachtu po pięciu latach: około 250 000 dolarów. Korzystając z jachtu przez sześć tygodni (z 12 dostępnych), możemy sprzedawać miejsca na pokładzie za około 800 dolarów za koję na tygodniowy rejs. Jeżeli obsadzimy jacht w 50 procentach (6 osób), to po sześciu tygodniach otrzymamy kwotę 28 800 dolarów. Przez pięć i pół roku otrzymamy z tego tytułu 158 400 dolarów. Podsumujmy. Koszt zakupu: 445 000 dolarów. Wpłaty od firmy czarterowej: 220 275 dolarów. Wpływy z organizowanych rejsów w tygodniach armatorskich: 158 400 dolarów. Koszt zakupu minus wpływy = 66 325 dolarów. Jeśli po zakończeniu programu sprzedamy jacht za 250 000 dolarów, zarobimy około 180 000 dolarów. Kiedy w tygodniach armatorskich obsadzimy jacht licznymi załogami lub będziemy wykorzystywać jednostkę dłużej niż przez sześć tygodni w roku, jest szansa na większy dochód.

Targi w Berlinie ze zniżką dla Polaków

Grupa Palme Marin oraz targi Boot & Fun zapraszają polskich wodniaków do Berlina na listopadową wystawę. Impreza będzie się odbywać pod koniec miesiąca – od 26 do 29 listopada. **Uwaga! Czytelnicy, którzy w targowej kasie pokażą kupon z tego wydania „Wiatru” – na papierze, na tablecie lub w telefonie – otrzymają 50 proc. zniżki na zakup biletów (kupon znajduje się obok). Przygotowano też targową promocję: firma Yachtcharter Palme oferuje zniżkę 15 proc. na czartery jachtów motorowych w Berlinie. Tylko dla polskich wodniaków i tylko na targach Boot & Fun.**

Berlińskie targi Boot & Fun są jedną z największych imprez poświęconych żegludze śródlądowej i przybrzeżnej. Produkty i usługi zaprezentuje prawie 700 wystawców. Hale targowe Messe Berlin znajdują się w zachodniej części stolicy Niemiec (Messedamm 22, 14055 Berlin) – położone są 180 km od Szczecina, 274 od Poznania i 347 km od Wrocławia.

Targi rozpoczną się Nocną Galą Łodzi 25 listopada. Aż trzy targowe hale zajmą producenci i dystrybutorzy motorówek (organizatorzy spodziewają się około 500 modeli). Zobaczymy jednostki takich marek, jak Abim, Bavaria, Beneteau, Delphia, Galeon, Linssen, czy Targa. W salonie e-Boot zacumują nowoczesne łodzie z napędem elektrycznym i hybrydowym. Będzie też sporo jednostek żaglowych. Z dużym zainteresowaniem czekamy na prezentację jachtów używanych (Boot & Fun to największa niemiecka giełda łodzi używanych pod dachem). Poza tym oczywiście kajaki, wędkarstwo, nurkowanie, oferty czarterowe oraz osprzęt: elektronika, silniki, przyczepy, odzież żeglarska i kamizelki. W dziale Fun prezentowane będą takie



**BOAT & FUN
BERLIN**

**PROMOCJA DLA
OBYWATELI POLSKI**
**50 % zniżki na bilet na targi
BOOT & FUN w Berlinie.**

**Pokaż w kasie ten kupon
i dowód osobisty
od 26 do 29 listopada 2015 r.**

sporty, jak surfing, kitesurfing, wakeboard oraz bardzo ostatnio popularny SUP (wiosłowanie na stojąco). Będzie między innymi największy w Niemczech basen, o powierzchni tysiąca metrów kwadratowych, wyposażony w instalację do wakeboardu. Odbędą się w nim spektakularne zawody mistrzów tej dyscypliny. Z pewnością warto zaplanować wizytę w dziale warsztatowym Manufaktum poświęconym renowacji jachtów – tych klasycznych i tych współczesnych. Do hali klasycznych łodzi i zabytkowych samochodów dołączą w tym roku dystrybutorzy spirytualiów – zaprezentują oni whisky i inne alkohole. Odrębną imprezą będzie AngelWelt – ważny jarmark wędkarski i miejsce spotkań (w samej Brandenburgii i Berlinie jest około 76 tys. wędkarzy).

Gości z Polski zapraszamy na stoisko grupy Palme Marin o powierzchni ponad 580 m kw. (hala 3.2, stoisko 501). Zobaczymy tu jachty motorowe Delphia Escape 1100 Soley, Delphia Escape 1080, Delphia Escape 1350, Delphia Nano oraz Holiday 1000.

Grupa Palme Marin łączy trzy firmy: agencję czarterową, dystrybutora jachtów i producenta łodzi. Yachtcharter Palme wypożycza jachty motorowe na wodach Berlina, Brandenburgii oraz północno-wschodnich Niemiec. Firma ma ponad 40 jednostek, w tym 19 łodzi wyprodukowanych w Polsce (16 pochodzi ze stoczni Delphia Yachts). Są też jachty zachodnich marek, między innymi Greenline, Linssen, Bavaria, Jeanneau, Abim i Marex. Agencja Yachtcharter Palme oferuje w swej podberlińskiej bazie w Werder (Havel) pełen serwis w języku polskim. Możemy więc odkrywać szlaki wodne stolicy Niemiec na polskich jednostkach i z polskojęzyczną obsługą. Także strona internetowa www.yachtcharterpalme.de/pl/ działa już w naszym języku, jest też profil na Facebooku: Yachtcharter-Palme-Polska.

Druga firma grupy Palme Marin to stocznia w Holandii, w której powstają tradycyjne holenderskie konstrukcje (Holiday 1000, Holiday 1300). Natomiast trzecia – Werderaner Yachthandel – jest głównym dealerem Delphia Motoryachts w Niemczech. Promuje łodzie z polskiej stoczni na targach i wystawach. W tym roku, z okazji 25-lecia Delphia Yachts, zorganizowała w swej siedzibie tydzień testów wszystkich łodzi motorowych z olejką stoczni. Po tej imprezie jury nagrody Best of Boats nominowało jacht Delphia Escape 1100 Soley do finałowej grupy w kategorii Best for Family (zwycięzców poznamy 26 listopada – pierwszego dnia targów Boot & Fun).

YACHT CHARTER
PALME

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

www.yachtcharterpalme.de



PALME MARIN

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

**Serwis i obsługa
w języku polskim!**

Nowy maxus dla Kowalskiego



Podstawową wersję Maxusa evo 24 wyceniono na 76 900 zł netto.

Maxus evo 24, nowy jacht z węgorskiej stoczni Northman, zadebiutuje na rynku podczas łódzkich targów Boatshow (zapraszamy od 20 do 22 listopada). Producent zaprezentuje na wystawie dwie jednostki w odmiennej kolorystyce i z różnym wyposażeniem. Co ciekawe, zanim premierowe łodzie opuściły linię produkcyjną, stocznia przyjęła już zamówienia od armatorów z Francji, Niemiec i Polski, którzy widzieli jedynie rysunki jachtu w internecie. To oznacza, że Maxus jest cenioną w Europie marką, a stocznia i projektant cieszą się zaufaniem żeglarzy.

Po niedawnym debiucie jachtu Maxus 26, który zdobył uznanie klientów na wielu rynkach i otrzymał nominację do nagrody Europejski Jacht Roku 2016, stocznia wprowadza do produkcji model o stopę krótszy, prawie o 600 kg lżejszy oraz 0,27 m węższy (szerokość dostosowana do przepisów

drogowych). Oczywiście, mniejszy maxus będzie również tańszy; podstawową wersję wyceniono na 76 900 zł netto. Z pewnością jacht tej wielkości – idealny na Mazury, akweny zatokowe, a nawet na wody przybrzeżne – nawiązujący do najnowszych konstrukcji Jacka Daszkiewicza z linii evo, znajdzie uznanie u amatorów niedużych i niedrogich łodzi. – To jednostka w idealnym rozmiarze na mazurskie jeziora, dostosowana do transportu drogowego, o nowoczesnych liniach i niewygórowanej cenie. Wierzę, że Maxus evo 24 będzie przebojem najbliższych lat, gdyż jest eleganckim i wygodnym jachtem dla Kowalskiego – mówi Jacek Daszkiewicz.

Podobnie jak poprzednie modele ze stoczni Northman, nowy maxus jest dostępny w kilku wersjach. Podstawowa ma miecz obrotowy i zapewne takie egzemplarze będą się cieszyć największą popularnością na polskich akwenach. Jacht można wypo-

MAXUS evo 24	
Długość kadłuba	7,35 m
Długość całkowita	8,20 m
Szerokość	2,55 m
Zanurzenie	0,32 / 1,35 m
Wysokość masztu	9,5 m
Powierzchnia żagli	29 m kw.
Grot	18 m kw.
Fok	11 m kw.
Masa	1750 kg
Balast	400 kg
Załoga	od 6 do 8 osób
Koje	6 + 2
Wysokość wnętrza	1,89 / 1,76 m
Moc silnika	od 3 do 6 kW

sażyć także w miecz szybrowy, w tradycyjny kil (konstrukcja na wody morskie) oraz w popularny na wodach pływowych system twin keel umożliwiający łagodne i bezpieczne osiadanie na dnie podczas odpływów.

Na krawędzi pokładu Maxus evo 24 nie ma charakterystycznego laminatowego stoprelingu, który znamy z modelu Maxus 26. Tu pokład płynnie przechodzi w powierzchnie burtowe, a stoprelingi zostały wykonane z tworzywa nawiązującego do drewna tekowego. Pionowa i całkowicie płaska pawęż jest zatopiona w kołnierzu kadłuba. Pod pokładem wysokość nad podłogą mesy wynosi 176 cm, natomiast na obniżonej części



Pokład płynnie przechodzi w powierzchnie burtowe. Stoprelingi nawiązują do drewna tekowego.



Pionowa dziobnica oraz pionowa i płaska pawęż.



wkładki (w rejonie zejściówki) – aż 189 cm. Wnętrze kryje podwójną dwuosobową koję dziobową, dwie pełnowymiarowe kaje burtowe w mesie oraz poprzeczną podwójną koję w rufowej części. Dziobówka i koka rufowa są otwarte na salon. Ale za to na lewej burcie mamy większy kambuz cofnięty ku rufie oraz pełnowymiarową koję.

KRZYSZTOF STĘPNIAK prezes i właściciel stoczni Northman

Co wyróżnia Maxusa evo 24?

Krzysztof Stępiak: Walory mieszkalne, łatwy transport drogowy dzięki odpowiedniej szerokości kadłuba oraz funkcjonalność i stylistyka zapoczątkowana w modelu Maxus 26. Nowa linia naszych produktów została bardzo pozytywnie przyjęta przez klientów. Nadaliśmy tej „kresce” nazwę evo i rozwijamy ją także w najnowszym projekcie. Przygotowując się do produkcji Maxusa evo 24, zastosowaliśmy nowe standardy projektowe pozwalające osiągnąć najwyższe parametry nautyczne i mieszkalne. Zatem stawiamy na dobrą nautykę, komfort wnętrza, wygodny transport i oczywiście na bezpieczeństwo.



Krzysztof Stępiak, prezes stoczni Northman.

Czy model Maxus 24 Classic, który powstaje w stoczni już siedem lat, pozostanie w ofercie?

Tak, popularność tego modelu jest bardzo duża. Dotychczas sprzedaliśmy ponad 350 egzemplarzy i nadal przyjmujemy zamówienia. To zupełnie inny produkt i ma on liczne zalety. Niewątpliwie Maxus 24 Classic nadal będzie popularną jednostką, wybieraną przez armatorów ceniących bardziej klasyczny wygląd i układ wnętrza.

Jak sobie radzi na rynku poprzedni model, nieco większy Maxus 26?

Ta konstrukcja stała się przebojem naszej produkcji i prawdziwym liderem sprzedaży. Łódź zdobywa prestiżowe nagrody na targach, a po serii niezależnych testów została nominowana do nagrody Europej-

ski Jacht Roku 2016. To dla nas ogromne wyróżnienie. Choć w każdej kategorii rywalizowało kilkadziesiąt konstrukcji, pokonaliśmy wiele światowych koncernów stoczniowych i przeszliśmy do ścisłego finału. To powód do satysfakcji dla całego zespołu firmy. Maxus 26 jest jedyną całkowicie polską konstrukcją (zaprojektowaną i zbudowaną w naszym kraju), która w tym roku otrzymała to prestiżowe wyróżnienie w kategorii jacht rodzinny. Sukces Maxusa 26 nie pozostał bez echa: model sprzedaje się na całym świecie, co potwierdza dobry wybór stylistyki i doskonały współczynnik jakości do ceny. To dlatego kilkanaście egzemplarzy nowego Maxusa evo 24 sprzedaliśmy już w chwili, gdy swą premierę miał dopiero na papierze...

Hale produkcyjne stoczni Northman w Węgorzewie.



Northman produkuje około 150 jachtów rocznie i ma 30 dealerów – w Europie, Chile, Izraelu i Japonii. W produkcyjnym szczyście stocznia zatrudnia około 100 osób.



ROZWIŃ
MARZENIAczartery i rejsy
rodzinne

reklama



BLUE SAILS

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

www.blue-sails.com

Dokąd wyruszyć w rejs?

Sylwester w Chorwacji, majówka na Bałtyku, marzec na Seszelach czy może karnawał na Wyspach Kanaryjskich? Przedstawiamy rejsowe propozycje polskich agencji żeglarskich na kilka najbliższych tygodni i miesięcy.

Birma w wydaniu de luxe

Termin: 23.01.2016 – 29.01.2016

Źródło: Blue-Sails

Odległa i tajemnicza Birma wciąż jest nieskażona masową turystyką. Egzotyka, spokój i pokład luksusowego jachtu, który jest niczym pięciogwiazdkowy hotel na wodzie. Do tego żegluga oraz wykwintne lokalne jedzenie serwowane pod żaglami. Czy już się pakujecie? Rejs odbędzie się na pięknym 25-metrowym keczu z czteroosobową stałą załogą. Na pokład może się zaokrętować osiem osób. Cena za kajutę w dwuosobowej kabinie: od 1900 euro (all inclusive).

Martynika i Grenadyny de luxe

Termin: 20.02.2016 – 27.02.2016

Źródło: Blue-Sails

Co powiecie na rejs z prywatnym kucharzem? Posiłki będą serwowane w scenerii turkusowej wody i słońca świecącego nad Karaibami. Leżenie, kąpiele, opalanie i zero obowiązków – oto pomysł na lato zimą. Rejs odbędzie się na potężnym luksusowym kataramaranie Lagoon 620 ze stałą dwuosobową załogą. Na pokład może się zaokrętować 12

osób. Cena za kajutę w dwuosobowej kabinie: od 1440 euro (all inclusive).

**Boże Narodzenie
na południowym Atlantyku**

Termin: 14.12.2015 – 31.01.2016

Źródło: Skiff

Michał Palczyński płynie dookoła świata ze wschodu na zachód na jachcie „Crystal” (wyruszył z Lizbony we wrześniu 2013 roku). Za nim Atlantyk, Horn, Pacyfik i Ocean Indyjski. Michał oferuje miejsce na swoim jachcie na dowolnym etapie. W grudniu w Kapsztadzie rozpocznie się jeden z najdłuższych – siedem tygodni przez południowy Atlantyk. Załoga przez sześć tygodni pokona w pasatowych wiatrach ponad 4500 mil. Zaplanowano sylwestrowy postój na Wyspie Świętej Heleny. „Crystal” odwiedzi też brytyjskie Ascension i bajkowe brazylijskie wyspy archipelagu Fernando de Noronha. Oceaniczna odyseja zakończy się w pobliżu delty Amazonki w brazylijskim Belem. Cena za kajutę: 7900 zł. Na pokład może się zaokrętować siedem osób. Cena nie obejmuje transportu, wyżywienia, opłat portowych i paliwa.

Bornholm Express

Terminy: listopad i kwiecień 2016

Źródło: Quality Yachting

Firma Quality Yachting organizuje czteroosobowe rejsy stażowo-szkoleniowe na Bornholm (trasa jest uzależniona od pogody i pre-

ferencji załogi). Wyjście w czwartek o 16.00, powrót w niedzielę o 10.00. W rejsach może uczestniczyć od sześciu do siedmiu osób (plus skipper). Cena: 800 zł. Zawiera ubezpieczenie oraz opłaty portowe. Nie obejmuje usług skippera (250 zł za dzień), wyżywienia, sprzątanía i paliwa. Można też zamówić krótki rejs w kierunku niemieckiej Rugii lub wynająć cały jacht na tydzień.

Rejsy organizowane są na jachcie „Enterprise One” typu Sun Odyssey 49 DS ze stoczní Jeanneau (długość: 15 metrów). Na łodzi są trzy łazienki z prysznicami, obszerny elegancki salon oraz osiem koi w czterech kabinach. Powierzchnia żagli wynosi ponad 100 metrów kwadratowych. Jacht wyposażono między innymi w odbiornik systemu AIS, dwunastoosobową tratwę ratunkową oraz nowoczesne urządzenia nawigacyjne. Jednostka stacjonuje w kołobrzeskiej marinie na Wyspie Solnej. W ofercie armatora są także rejsy all inclusive, szkolenia, eventy firmowe, spotkania biznesowe, a nawet udział w regatach. Szczegółowe informacje na stronie: www.qualityyachting.pl

**Karaiby w listopadzie
czy w grudniu?**Terminy: 23.11. – 03.12.2015,
03.12. – 13.12.201

Źródło: Globtourist

Kto by nie chciał zamienić jesiennej pluchy na karaibskie słońce i temperaturę do 30 stopni Celsjusza? Tym bardziej, gdy organizatorzy obiecują stałe wiatry, ciepłą

Quality Yachting

CZARTER • REJSY • EVENTY BIZNESOWE

tel. +48 606 932 307

www.QualityYachting.pl

reklama



Rejsy & Czartery ^{jachtów}

CHORWACJA
CZARNOGÓRA
GRECJA
WŁOCHY
TURCJA



 znajdź nas na
Facebook /globtourist

tel. 94 354 54 19 | info@globtourist.com | www.globtourist.com

wodę i niezwykle podwodny świat. Uczestnicy rejsu popłyną katamaranem Lipari 41 z 2012 roku. Rejs rozpocznie się na Martynice. Do wyboru są dwa kierunki: północny do Gwadelupy oraz południowy na Tobago Cays. Cena: 3200 zł (rejs trwa 10 dni).

Cena obejmuje koję, usługi skippera i ubezpieczenia. Nie zawiera żywienia, paliwa, opłat portowych, sprzątnia końcowego i lokalnych opłat administracyjnych. Dodatkowe koszty załoga pokrywa ze wspólnej kasy jachtu (około 150 euro od osoby). Koszt transportu wynosi około 3000 zł. Więcej na stronie www.globtourist.com (zakładka: Rejsy żeglarskie).

Karnawał na Wyspach Kanaryjskich

Terminy: 30.01.2016 – 6.02.2016,
6.02.2016 – 13.02.2016,
13.02.2016 – 20.02.2016
Źródło: Globtourist

Dlaczego Wyspy Kanaryjskie? Podróż jest dość krótka, temperatury przyjemne, krajobrazy różnicowane, woda błękitna, ceny przystępne, a wiatr niezawodny. Poza tym to brama Atlantyku i przedświecie tropikalnych klimatów. Archipelag składa się z siedmiu dużych wysp (Teneryfa, Fuerteventura, Gran Canaria, Lanzarote, El Hierro, La Palma i La Gomera) oraz z sześciu mniejszych. Leży zaledwie 95 km od Afryki. Słynie z niezwykle łagodnego klimatu – prawie przez cały rok jest tam słoneczna wiosna. Średnia maksymalnych temperatur wynosi od 18 stopni Celsjusza zimą do 24 stopni latem. Ruch turystyczny skupia się głównie w słynnych kurortach Teneryfy, Gran Canarii i Fuerteventury.

Podczas zimowych rejsów uczestnicy wezmą udział w jednej z największych zabaw karnawałowych na świecie. Imprezy odbywają się na każdej z wysp, ale największa jest w Santa Cruz na Teneryfie. Rejs odbędzie się

na jachcie jednokadłubowym. Cena: 1595 zł. Obejmuje koję, usługi skippera i ubezpieczenia. Nie zawiera żywienia, paliwa, opłat portowych i lokalnych opłat administracyjnych. Dodatkowe koszty załoga pokrywa ze wspólnej kasy jachtu (składka po około 120 euro na tydzień). Sprzątnie końcowe: 100 euro do podziału na całą załogę. Koszt transportu to około 1600 zł. Więcej na stronie www.globtourist.com.

Wyspy Zielonego Przylądka

Termin: 23.02.2016 – 4.03.2016
Źródło: Globtourist

Dlaczego warto odwiedzić Cabo Verde? Docierają tam niewielkie grupy turystów. Wyspy leżą na uboczu głównych szlaków turystycznych. Rejs odbędzie się na katamaranie Lavezzi 40. Cena: 3400 zł. Obejmuje koję, usługi skippera i ubezpieczenia. Nie zawiera żywienia, paliwa, opłat portowych i lokalnych opłat administracyjnych. Transport na wyspy kosztuje około 2500 zł.

Seszele w marcu

Termin: 9.03.2016 – 19.03.2016
Źródło: Globtourist

Seszele to 115 wysp wulkanicznych i koralowych. Leżą na Oceanie Indyjskim, na północny wschód od Madagaskaru, cztery stopnie na południe od równika i 1600 km na wschód od wybrzeży Afryki – witajcie w raju! Nie wszyscy mogą tam trafić. Dla niektórych żeglarzy z Europy jest tam za daleko. Dla wielu – za daleko. Jeśli szukacie nocnych zabaw, głośnych dyskotek, ekskluzywnych restauracji i gwarnych portów, Seszele nie są dla was. Ale jeśli marzycie o błogim wypoczynku, o plaży, którą przez cały dzień będziecie mieć tylko dla siebie – ruszajcie.

Rejs rozpocznie się na wyspie Mahé kolacją przyrządzoną z lokalnych produktów. Załoga odwiedzi między innymi wyspę Curieuse (rezerwat gigantycznych żółwi) i Cocos Island (niezwykle podwodny świat). Dziesięciodniowa wyprawa odbędzie się na katamaranie. Cena: 4400 zł. Koszt transportu to około 3800 zł.

Rejs sylwestrowy w Chorwacji

Termin: 27.12.2015 – 3.01.2016
Źródło: Punt

Sztormiak zamiast sukni balowej, a pokład zamiast parkietu; czy spędzicie kiedyś sylwestra na jachcie? Może warto spróbować – firma Punt organizuje rejs ▶

WIATR

ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

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

KONTAKT:

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

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

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

 Instytut

 Monitorowania

 Mediów

„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring.

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

 **POLBOAT**
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS





Jacht „Jam Session” (Delphia 47) czeka w Chorwacji. Zapowiada się niezwykle sylwester.

Fot. Mateusz Gil

sylwestrowy w Chorwacji na swoim „Jam Session” (Delphia 47). Załoga wyruszy z Biogradu, odwiedzi Szybenik, Hvar, Trogir i wróci do mariny w Biogradzie. W cenie – 1290 zł – miejsce na jachcie, ubezpieczenia, gaz do kuchenki i opieka skippera. Dodatkowo zapłacimy za dojazd, opłaty portowe, paliwo, transit log, sprzętanie po rejsie i wyżywienie (wspólna kasa pokładowa).

Jacht ma nowoczesny i elegancki design, 14 metrów długości oraz 4,5 metra szerokości. Mieści pięć dwuosobowych kabin, przestronną mesę, dwie łazienki (w tym jedną z prysznicem) oraz wygodny kambuz. Obszerny kokpit z dwoma kołami sterowymi zapewnia miejsce dla całej załogi. Poza tym „Jam Session” ma ciepłą wodę oraz ogrzewanie.

Majówka na Bałtyku

Termin: 30.04. – 6.05.2016

Źródło: Punt

Tygodniowy bałtycki rejs na pokładzie jachtu Bavaria 38 Cruiser. Jednostka ma ogrzewanie, plotter map, GPS, radar, instalację ciepłej wody oraz lodówkę. Cena: 1020 zł. Obejmuje koję, ubezpieczenia, opiekę skippe-

ra i gaz. Nie zawiera wyżywienia, opłat portowych i paliwa. Trasa rejsu zazwyczaj jest ustalana w zależności od pogody i kierunku wiatru. Załoga może zawinąć na uroczy duński Bornholm, do szwedzkiej Karlskrony położonej na 33 wyspach w prowincji Blekinge, do litewskiej Kłajpedy lub łotewskiej Lipawy. Rabat na rejs wynoszący 20 proc. otrzymają uczestnicy, którzy jednocześnie zarezerwują szkolenie na jachtowego sternika morskiego (liczba miejsc ograniczona).

Bałtyckie rejsy na Bavarii 38 Cruiser agencja Punt organizuje również w szczycie letniego sezonu, kiedy dzień na naszym morzu jest najdłuższy. A także na pożegnanie wakacji – na przełomie sierpnia i września. Szczegóły na stronie www.punt.pl (zakładka: Rejsy morskie).

Karaibski sylwester na Dominice

Termin: 27.12. – 08.01.

Źródło: Tropical Sailing

Rejs wygodnym katamaranem Nautitech 441. Podczas karaibskiej podróży załoga pozna trzy wyspy: imprezową Martynikę, dziką Dominikę i słynącą z rajskich plaż Gwadelupę. Nowy Rok uczestnicy przywi-

tają na Dominice – to skarb Karaibów, jedna z ostatnich autentycznych wysp regionu. Porośnięta jest tropikalnym lasem skrywającym wodospady, kolorowe kwiaty i inne tajemnice. Zaplanowano także kulinarne uczty pełne owoców morza i świeżych ryb. Najkorzystniejsza cena (950 euro) obejmuje zakwaterowanie oraz podstawowe szkolenie z obsługi jachtu. Uczestnicy składają się do kasy jachtowej, organizator pomaga w znalezieniu wygodnego przelotu w dobrej cenie.

Plaże Brytyjskich Wysp Dziewiczych

Terminy: 20.01. – 30.01.,
30.01. – 10.02., 10.02. – 20.02.,
20.02. – 01.03., 01.03. – 11.03.

Źródło: Tropical Sailing

Rejsy katamaranem Leopard 44 po archipelagu BVI. Małe odległości między wyspami pozwalają zaplanować plażowanie, nurkowanie i smakowanie lokalnej kuchni. Jednym z piękniejszych miejsc na trasie jest wyspa Virgin Gorda ze skalnym labiryntem, zatoczkami i krystaliczną wodą. Cena: 900 euro. Obejmuje zakwaterowanie na jachcie oraz usługi doświadczanego skippera.

Rajskie Seszele

Termin: 02.03. – 12.03.,
12.03. – 22.03.

Źródło: Tropical Sailing

Rejsy nowoczesnymi katamaranami (Leopard 44 i Leopard 48) pod opieką doświadczanego skippera. Organizator wybrał najlepsze terminy gwarantujące idealne warunki atmosferyczne. Rejs rozpocznie się na wyspie Mahé. Załoga odwiedzi najciekawsze miejsca archipelagu, zatrzyma się na białych plażach, zanurkuje w krystalicznych wodach, by popływać wśród kolorowych ryb, żółwi morskich, delfinów i raf koralowych. Będzie można zasmakować w owocach morza, rybach i soczystych owocach prosto z drzew. Cena: 1200 euro. Obejmuje zakwaterowanie na jachcie i opiekę skippera.

17x23cm, 144 strony,
żeglarska część informacyjna
i baza teledoresowa.
cena: 34,99zł/szt.

Terminarz

kalendarz książkowy dla żeglarzy

Żeglarski 2016

20% kod promocyjny:
WIATR2016
do wykorzystania na
www.terminarze.pl

Adeon Wydawnictwo-Tebra
64-700 Czarnków
Os. Parkowe 1u
tel. 67 255 85 83

www.terminarze.pl

Chorwacja: bezpieczny czarter z aplikacją

Coraz więcej chorwackich firm czarterowych montuje na jachtach urządzenia pozwalające śledzić trasę jednostki, a także zawiadamiać załogę i armatora w sytuacjach awaryjnych. Oto technologia w służbie bezpieczeństwa.

Modem podłączany jest do jachtowych baterii (serwisowej i silnikowej). Armator oraz wszyscy członkowie załogi pobierają darmową aplikację o nazwie Yacht-Pool Sentinel (www.sentinel.hr) dostępną na stronie www, w sklepach App Store (urządzenia z systemem iOS) oraz Google Play (androidy). Po zainstalowaniu aplikacji na telefonach można śledzić jacht oraz monitorować działanie pokładowych instalacji. Możemy nie tylko sprawdzać, gdzie znajduje się jednostka i w jakim kierunku zmierza, ale także kontrolować stan akumulatorów, ustawić alarm pompy żezowej albo bardzo przydatny podczas wakacyjnych rejsów alarm kotwiczny.

- Teraz załogi mogą iść na kolację w zacisznej zatoce i sprawdzać na telefonach, czy jacht bezpiecznie miejscu. Jeśli kotwica przestanie ódzi wyjdzie poza wyznaczony kaja uruchomi sygnał, informu- ocześnie żeglarzy oraz armatora i Marek Stryjecki z firmy Odisej ting, który zainstalował modemy wszystkich swoich jednostkach.
- Co ważne, z aplikacji można korzystać w dowolnym miejscu, więc właściciele jednostek, którzy pracują w Polsce lub

w innym kraju, mogą w każdej chwili sprawdzić, gdzie się znajduje ich jacht.

Marek Stryjecki otwiera laptop i sprawdza. Jacht Delphia 47 „Crynoline” stoi w Szybeniku, stan akumulatora: 13,6 volt. Natomiast łódź Delphia 31 „Gala” żegluguje w kierunku archipelagu Kornaty, akumulator: 13 volt. Czyli wszystko w porządku...

Aplikacja Yacht-Pool Sentinel jest darmowa. Aby z niej korzystać, wystarczy mieć internet w telefonie lub połączyć aparat z dowolną siecią Wi-Fi. – Chcąc ułatwić klientom korzystanie z aplikacji, w przyszłym roku na wszystkich naszych jednostkach planujemy udostępniać bezpłatnie internet do 1 GB – mówi Marek Stryjecki.

Szef firmy czarterowej oraz właściciele jachtów mogą dzięki aplikacji prześledzić trasę każdego rejsu: wiedzą na przykład, w jakiej zatoce załoga rzuciła kotwicę i w której stacji uzupełniła paliwo. Natomiast uczestnicy rejsu mogą udostępniać trasy swych wypraw na portalach społecznościowych. Urządzenie współpracujące z aplikacją kosztuje 350 euro, ale jednostki ubezpieczone w firmie Yacht-Pool otrzymują ofertę specjalną. Zarządzający jachtem zyskują doskonałe narzędzie, a Yacht-Pool wspiera dzięki aplikacji bezpieczeństwo żeglugu. Usługa jest również dostępna dla właścicieli jachtów niekomercyjnych.



Po zainstalowaniu aplikacji można śledzić jacht i monitorować działanie pokładowych instalacji.



**PORT
IŁAWA**

NAJNOWOCZĘŚNIEJSZY PORT NA WARMII I MAZURACH

USŁUGI:

Cumowanie, slipowanie, zimowanie
Prąd i woda na kei
Toalety i natryski
Pralnia i zmywalnia naczyń
Odbiór nieczystości
Parking
Warsztat szlucznicy
Kawiarnia
Kiosk
Internet

Cennik do pobrania na www.port-ilawa.pl

ATRAKCJE:

Aleja Żeglarska
Żeglarska Izba Pamięci
Taras widokowy
Makieta Kanału Elbląskiego
Molo spacerowe



Port Śródlądowy w Iławie
ul. Chodkiewicza 5
14-200 Iława

tel. + 48 602 744 083
kontakt@port-ilawa.pl www.port-ilawa.pl



Tajlandia pachnąca przygodą



Archipelag Phi Phi – rejon, który podczas pamiętnego tsunami jesienią 2004 roku ucierpiał najbardziej.

Na lotnisku w Phuket wita nas temperatura przekraczająca 30 stopni Celsjusza i duża wilgotność. Po wyjściu z klimatyzowanego lotniska czym prędzej wskakujemy do busa, który zawozi nas do mariny. W załodze doświadczeni żeglarze, ale jest to nasz debiut na tutejszych wodach. Termin na rejs nie jest może najlepszy (koniec czerwca), bo rozpoczyna się pora deszczowa i słabo wieje. Mamy za to nieco niższe temperatury, gdyż w sezonie letnim (od listopada do stycznia) sięgają 40 stopni Celsjusza. Poza tym w zatokach i marinach jest mniej jachtów.

W Phuket Marina poznajemy nasz katamaran Lagoon 450. Wydaje się olbrzymi. Jest idealny dla dziewięciu żeglarzy i skippera – ma cztery dwuosobowe kabiny z łazienkami i obszerną kabinę główną. Do tego ogromny zacieniony kokpit z wygodną kanapą, pokład dziobowy oraz dach. Liczne zakamarki zapewniają załodze pewną intymność. Zbiorniki mieszczą tysiąc litrów paliwa i 350 litrów wody.

Komunikację między portem a biurem mariny znajdującym się na wzgórzu zapewnia bus – wszystko po to, aby nie tracić energii w upale. Zakupy dostarczane są z lokalnego marketu, głównie napoje i prze-

kąski. Duża lodówka w kabinie pozwala na schowanie wielu produktów, ale w kokpicie mamy jeszcze tajną broń: olbrzymią lodówkę turystyczną, do której wsypujemy trzy ogromne worki lodu. Na kolację będziemy chodzić do lokalnych restauracji i tawern, bo chcemy poznać tajską kuchnię. Poza tym z gotowania na pokładzie rezygnujemy ze względu na wysoką temperaturę. Dowóz bagaży na jacht zapewniają skutery z bocznymi koszami, których kierowcy dokonują cudów, manewrując po wąskich pomostach.

Wiatr nie będzie naszym sprzymierzeńcem. Teoretycznie powinno wiać z kierunków południowych i zachodnich, ale na razie cisza. W tym rejonie rzadko wieją wiatry przekraczające 25 węzłów, ale za to skoki pływów wynoszą od 1,5 metra do 3 metrów (na płytszych wodach pływy tworzą silne prądy i pokaźne fale).

Wypływamy. Przed nami urok Morza Andamańskiego – prawdziwa przygoda. Załoga liczna, ale skipper odchodzi od kei samodzielnie. Patrzymy beczynn timer, z jaką swobodą manewruje naszym wielkim katamaranem w dość ciasnej marinie. Pierwszy cel: wyspa Nakha Yai. To zaledwie kilkanaście mil. Nie wieje, więc płyniemy bez żagli. Załoga biega po pokładzie z aparatami fotograficznymi – gdzie się człowiek nie obejrzy, tam egzotyka. Na plaży lądujemy po dwóch godzinach. Komunikację z łodem zapewnia ponton, ale co odważniejsi płyną wpław. Na wyspie wita nas miejscowa ludność, przyjazna i nienatarczywa. Spacerujemy, zamawiamy obiad w plażowej tawernie i czekamy na wiatr. A ponieważ ten nie nadchodzi, płyniemy dalej, korzystając z silnika. Po drodze zawijamy na słynną Praya Nak, znaną z filmu „Beach”



Katamaran Lagoon 450 wycarterowany w Phuket Marina.



Skala Jamesa Bondy. Im bliżej, tym większy ruch tożdy turystycznych.

**Sprawdź naszą ofertę
na rok 2016**

Czartery jachtów na ciepłych morzach **Tajlandia, Seszele, Karaiby i wiele innych.**



z Leonardo DiCaprio. Miejsce czarowne – warto zatrzymać i kąpiele, ale wiedzą o tym także inni, więc jest sporo turystów.

Wieczorem, po pokonaniu 28 mil, lądujemy w archipelagu Phi Phi. To ciekawe miejsce, ale z ubogą infrastrukturą. Kolacja w lokalnej niebogatej tawernie daje prawdziwy obraz miejscowej kuchni. Zapach jedzenia wabi nas z daleka, a w karcie kilkadziesiąt pozycji. Przypadkiem zaglądamy na zaplecze, które nasz sanepid z pewnością natychmiast by zamknął i opieczetował, ale lokal jest pełen gości i nikt nie narzeka ani na obsługę, ani na dania.

Miejscowe zwyczaje pozwalają zamawiać wiele dań na stół i dzielić się nimi z pozostałymi współbiesiadnikami. Dzięki temu możemy spróbować wiele potraw. Powstały z prostych składników, ale czasem są podawane w sposób dość zaskakujący. Słodko i ostro – to najkrótsza charakterystyka menu. Przypadł nam do gustu deser sticky rice, czyli ryż gotowany w mleku kokosowym z trzcinowym cukrem. Podawany jest z owocem mango, którego soczystość bije na głowę te same owoce oferowane w Polsce.

Tajowie praktycznie nie gotują w domach. W nowych budynkach kuchnia zwykle pozwala jedynie na przygotowanie herbaty. Wszyscy żywią się na ulicy, która tętni życiem całą dobę. Jedzenie jest wszędzie i jest bardzo tanie – za 40 bahtów (4 zł) można zamówić jedną z kilkudziesięciu egzotycznych pozycji. Dania są przygotowywane na oczach konsumenta. Nasza kolacja na dziewięć osób kosztuje 1000 bahtów, czyli niewiele ponad 100 zł.

Phi Phi to rejon, który podczas pamiętnego tsunami jesienią 2004 roku ucierpiał najbardziej. Fala o wysokości 10 metrów spustoszyła ląd i pochłonęła setki ofiar. Ile ich było – do dziś nie wiadomo. Dokładnie

policzono jedynie zmarłych turystów zagranicznych, a ofiary wśród Tajlandczyków zaledwie oszacowano. Domy o lekkiej konstrukcji zostały zmiecione z powierzchni ziemi, ocalały tylko drzewa i pojedyncze budynki. Do dziś widoczne są ślady tamtej tragedii, ale miejscowi niechętnie do niej wracają. Nie chcą żyć przeszłością.

W rankingach wyspa jest uznawana za jedną z najpiękniejszych na świecie i trudno się z tym nie zgodzić. Zadziwia czystość wody i plaż. Piasek jest niemal biały, a woda przezroczysta nawet na dużej głębokości. Tutejsza Maya Beach to ponoć najpiękniejsza plaża na świecie. Z zainte-

resowaniem oglądamy też miejscowe targowisko. Duży wybór pamiątek, tkanin i oczywiście podróbki...

Rano wyruszamy do hotelu „Cubana”, słynącego z wykwintnej kuchni i przepięknie położonego basenu. Leży w najwyższym miejscu wyspy – jej szerokość wynosi tu około 80 metrów. Z basenu widać lagunę wypełnioną łodziami i rysującą się w oddali morze. Kusi nas kąpiel w basenie ze sztucznymi wyspami. Wspaniała woda, aż się nie chce wychodzić na upał panujący w mieście.

Po spacerze wracamy na jacht i ruszamy ku nowym atrakcjom. Znaną Mosquito ▶

Obiad z czterech dań: słodko i pikantnie.



Phuket Marina leży na północy wyspy o tej samej nazwie.





Panyee Island Village Floating Houses – wodna wioska z domami zbudowanymi na palach.

Island oglądamy z dystansu, bo wokoło podobnych formacji jest wiele, z plażami, lagunami i tropikalną roślinnością. Kolejna wyspa to Chicken Island. Urocza, ale nie wyróżnia się spośród sobie podobnych. Płyniemy do Nam Mao, skąd przedostanie się lądem do Krabi.

Stawiamy żagle o powierzchni ponad 130 metrów kw. Rozpędzają nasz 15-tonowy wehikuł do maksymalnej prędkości ośmiu węzłów. Rolowana na sztagu genna oraz grot stawiany elektrycznie nie dają zbyt wielu szans na aktywność fizyczną. Do tego elektryczne kabestany, lina kotwiczna sterowana pilotem... po prostu nuda. Upał jest nieznosny, więc doceniamy klimatyzację.

Jeśli wychodzimy na zewnątrz, to zwykle tylko do zacienionego kokpitu.

Port, w którym cumujemy, nie robi najlepszego wrażenia. To typowa przystań rybacka, ruch jest duży, co chwilę dobijają łodzie. Łapiemy taksówkę i jedziemy do Krabi, największego miasta w regionie liczącego 52 tysiące mieszkańców. Zaskakuje nas tłum ludzi na ulicach i spontaniczny ruch. Nie mam pewności, czy obowiązują jakieś przepisy drogowe, chyba raczej rządzi chaos. Z Krabi jedziemy do Ao Nang – znanego kurortu nadmorskiego. Po obiedzie w miejscowej restauracji opuszczamy plażę i kierujemy się do Hong – wyspy oddległej o 22 mile. Po drodze odwiedzamy

jedną z wysp, na której jest fantastyczna laguna z lasem namorzynowym. Dostępu do niej broni wąski przesmyk, przez który można się przecisnąć tylko pontonem. Ściany o wysokości kilkudziesięciu metrów robią niezwykle wrażenie. Po kąpeli płyniemy w labiryncie skał wyrastających z morza niczym maczugi. Przed zmrokiem docieramy do Ko Yao Noi, kolejnej wyspy o turystycznym charakterze, która zachowała swoją dzikość. Kolacja w lokalnej restauracji smakuje wyśmienicie, znowu ucztą kulinarna składającą się z kilkunastu dań i rachunek wynoszący niespełna 40 zł na osobę. Część załogi ucieka na masaż, reszta wraca na pokład. Nazajutrz czeka nas długa droga.

Płyniemy w kierunku największej atrakcji regionu – Tapu (wyspa Jamesa Bonda). Kręcono tu sceny do filmu o agencie 007 „Człowiek ze złotym pistoletem”. Po drodze mijamy kilka przepięknych wysp, na jednej z nich rezydencję ma Ronaldo. Największe wrażenie robi jednak Roi, przepiękna wyspa z czystymi plażami i majestatycznymi skałami okalającymi niewielką zatokę. Im bliżej skały Bonda, tym większy ruch łodzi turystycznych. Wycieczkę do tego miejsca mają w ofercie wszystkie tutejsze firmy. Skała jest już tak znanym symbolem regionu, jak wieża Eiffla w Paryżu czy Koloseum w Rzymie. Jednostki podpływają kolejno, tworząc korek na wodzie. Ale skała trochę rozczarowuje, bo otoczona jest wyższymi formacjami, być może nawet piękniejszymi, a z całą pewnością bardziej okazałymi. Nasz skipper mówi jednak, że te „celebrytkę” trzeba zobaczyć.

Nieopodal leży słynna wioska z domami zbudowanymi na palach, atrakcją turystyczną, ale o zupełnie innym charakterze. Panyee Island Village Floating Houses – tak brzmi jej pełna nazwa w lokalnych przewodnikach. Miejsce rzeczywiście jest niezwykle. Jedynym solidnym budynkiem jest meczet. Dwa tysiące osób, w tym pół tysiąca dzieci, tłoczy się w tym wodnym świecie. Mają szkołę, a nawet boisko. Utrzymują się z rybołówstwa i handlu pamiątkami, ale sądząc po stanie domów, biznes nie idzie najlepiej. Ludzie odnoszą się do nas życzliwie, choć z dystansem. Pozwalają zacumować na kotwiczowisku i zapraszają do restauracji. Zwiedzamy osadę. Dookoła sklepy ze wszystkim i stoiska z rybami pieczonymi na grillu. Trochę nam żal ludzi żyjących w tak trudnych warunkach. Ale miejscowi wydają się pogodzeni z losem, ich życie toczy się normalnie. Zamawiamy rejs łodzią w górę rzeki, na końcu której jest naturalny tunel pod górą. Możemy z bliska przyjrzeć się napędowi jednostki. Silnik na obrotowym trzpieniu pozwala na swobodne manewrowanie, ale bardzo długi wał z wielką śrubą drży niemiłosiernie. Ciężka



Katamaran Lagoon 450 ma ogromny zacieniony kokpit z wygodną kanapą.

TORGEEDO
STARNBERG.GERMANY



**SILNIKI
ELEKTRYCZNE**

www.proffishing.com.pl
tel. kom. 601 279 805

reklama

łódź rozwija prędkość ponad 20 km/h, jest głośna, ale dość sprawna.

Ostatni dzień to powrót do Phuket. Podczas rejsu przepłynęliśmy 160 mil. Wyprawę warto połączyć z wizytą do Bangkoku. Miasto kusi. Jest ogromne i zróżnicowane. Ponad 12 milionów mieszkańców (według oficjalnych danych) i pewnie jeszcze kilka milionów przybyszów. Mieszkamy w hotelu, który jeszcze kilka lat temu był na obrzeżach metropolii, dziś jest wchłonięty przez aglomerację. Zadziwia komunikacja Bangkoku – miasto ma sieć autobusów, metro, kolej napowietrzną (sky train), a poza tym stada taksówek i tuk-tuków, czyli pojazdów z silnikiem motocykla i budką dla czterech pasażerów. Nie jest to zbyt bezpieczny pojazd, ale za to szybki i łatwo omijający korki. Ruszamy na wycieczkę do Pałacu Królewskiego, który zachwyca odmiennością architektury. Tłum turystów. Na dziedzińcu ścisk jest tak wielki, że trudno unieść w górę ręce, by zrobić zdjęcie. Po godzinie pora na rejs łodzią po rzece Chao Phraya. To główna magistrala wodna miasta. Przed wiekami wraz z rozwiniętą siecią kanałów tworzyła sprawny system komunikacyjny. Dziś drogi wodne nadal są używane, choć ich znaczenie jest mniejsze. Wyprawa łodzią przez miasto jest kwintesencją przygody. Zaniebane stare brzegi kontrastują z nowoczesną zabudową. Przepływamy prawie 30 kilometrów w dość szybkim tempie. Wsiadamy w centrum finansowym, gdzie w jednym z hoteli udajemy się na obiad. Zaskakujące jest porównanie taniej kuchni tajskiej, znanej nam z tawern na południu, z tą wykwintną, serwowaną w dobrych restauracjach. Tutaj już nie ma wspólnych półmisek. Zdecydowanie jednak wolimy proste dania podane w atmosferze tawerny, w której miejscowi tworzą niepowtarzalny klimat.

Tekst i zdjęcia Marek Słodownik



Pałac Królewski w Bangkoku – imponujący i pełen turystów z całego świata.



Finansowe centrum stolicy Tajlandii. Miasto można zwiedzać, pływając kanałami.

Czartery nie tylko dla żeglarzy

Z Joëlem Llasem, managerem w firmie Dream Yacht Charter w Phuket, rozmawia Marek Słodownik

Kiedy wybrać się do Tajlandii?

Szczyt sezonu trwa od grudnia do marca. Są wówczas największe upały, ale i najlepsze wiatry. Pora deszczowa zaczyna się w czerwcu, a kończy w sierpniu. Zainteresowanie naszych klientów, zwłaszcza z Europy, jest wtedy mniejsze. Temperatura powietrza spada do 30, 33 stopni Celsjusza, wiatru nie ma zbyt wiele, ale warunki do żeglowania wciąż są bardzo dobre.

Od lat pracujesz w tym biznesie. Czy Tajlandia to najlepsze miejsce do żeglowania?

Kilka lat spędziłem na Nowej Kaledonii (francuskie terytorium leżące na wschód od Australii), później pracowałem w Brazylii i na Seszelach – żeglowałem w wielu ciekawych miejscach o wspaniałych walorach turystycznych. Moim zdaniem z Tajlandią może się równać tylko Nowa Kaledonia, ze wspaniałymi widokami i bogatą fauną morską. Kiedy tam nurkujesz, masz wrażenie, że zanurzasz się w akwarium.

Co jest najciekawsze w Tajlandii?

Przyroda. Niepowtarzalna, monumentalna, wspaniała i zmienna – jej sekrety można odkrywać podczas kolejnych wypraw. Jej niezwykłość zachwyca i zdumiewa. Drugi element to ludzie. Niezwykle przyjaźni, nienatraczywi i mimo wielu przeciwności, jakich doznali w przeszłości – pogodni. Trzeci element to kuchnia; wspaniała różnorodność potraw bazujących na prostych



Joël Llas z agencji Dream Yacht Charter.

składnikach. Warto też nurkować. Mamy znakomite miejsca, dobre bazy nurkowe i niewygórowane ceny. Nie bez znaczenia są również łagodne warunki meteo; w sezonie wiatry są stabilne i przewidywalne, więc można przyjechać w gronie rodzinnym.

W szczycie sezonu temperatury w Tajlandii przekraczają 33 stopnie Celsjusza. Czy nie są to zbyt trudne warunki dla gości z Europy?

Jest gorąco, to prawda. Dlatego polecamy jachty z klimatyzacją. To nie luksus, lecz udogodnienie, które doceni każdy żeglarz.

Jakie załogi odwiedzają was najczęściej?

Walory turystyczne Tajlandii sprawiają, że u nas pływają nie tylko żeglarze. Bardzo często na jachcie są dwie, trzy osoby potrafiące żeglować, a pozostali członkowie załogi to zwykli turyści. Dotyczy to szczególnie ekip wynajmujących łódź ze skipperem.

Mamy też wielu prawdziwych żeglarzy. Prawdziwych, czyli znających swoje rzemiosło, potrafiących bezpiecznie obsłużyć jacht i dbających o jego stan. Niektórzy nie czarterują całych jachtów, ale wynajmują kabiny. Jeśli nie zbierzesz ośmiu czy dziesięciu osób na wspólny wypad do Tajlandii, kupujesz miejsca na rejsie i żeglujesz z sobie podobnymi ludźmi.

Amerykanie nie dbają o szczegóły – jacht ma być jak największy i jak najlepiej wyposażony. Jednostka bez klimatyzacji ich nie interesuje. Najczęściej żeglują w trzy, cztery osoby. Jeśli jest większa grupa, zawsze biorą drugi jacht. Francuzi dobrze żeglują, ale rzadko wybierają się na dłuższe wycieczki lądowe, dla nich chyba najważniejsze jest pływanie w pięknym otoczeniu. Włosi to chyba najtrudniejsi klienci, często dochodzi z nimi do utarczek, są hałaśliwi, ale zarazem stanowią bardzo kolorową grupę. Rosjanie zwykle traktują jachty bez sympatii, jak zwykłe wehikuły podróży. Niekiedy po ich czarterach mieliśmy sporo zniszczeń i strat w wyposażeniu. Jednak od ubiegłego roku, kiedy w tym kraju zapanował kryzys, Rosjan jest mniej o około 90 proc. Straciliśmy klientów, ale za to mamy mniej problemów. Od kilku lat rośnie zainteresowanie klientów z Europy środkowej i wschodniej, ale nie są to jeszcze zbyt liczne grupy. Nie mieliśmy dotychczas zbyt wielu żeglarzy z Polski, ale zawsze byli to ludzie dobrze przygotowani, zadawali konkretne pytania.

Czy honorujecie wszystkie uprawnienia żeglarskie?

Oczywiście, akceptujemy na przykład uprawnienia chorwackie i polskie.

Nie boicie się powierzać drogiej jachtów bez skipperów?

Nie, wierzymy w umiejętności klientów. Jachty są ubezpieczone, na komputerze śledzę ich położenie, mamy 24-godzinną łączność telefoniczną ze wszystkimi jednostkami. Ponadto w Tajlandii dość dużo pływa się bez żagli, a to zwykle stwarza mniej kłopotów i jest łatwiejsze.

W ofercie macie stałe trasy...

My tylko rekomendujemy trasy na tydzień lub na dwa tygodnie. To wynika z naszego doświadczenia. Doskonale znamy akwen i możemy określić, co jest najciekawsze. W ten sposób oszczędzamy naszym gościom wpadek. Niemal wszyscy klienci korzystają z naszych rekomendacji. Opracowaliśmy także podręcznik, który łączy elementy nawigacji, locji, meteorologii i przewodnika turystycznego. To bardzo cenne opracowanie – bez niego jachty nie wychodzą w morze.

Rozmawiał Marek Słodownik

INFORMACJE DLA PODRÓŻNYCH

Jeżeli szukacie ciekawego regionu o stabilnej pogodzie, atrakcyjnej przyrodzie i wspaniałej kuchni, to warto pomyśleć o Tajlandii. Wciąż jest mało znana, a oferuje wysoki poziom usług czarterowych. Poza tym jest stosunkowo niedroga. Dla osób zbierających godziny na wodach pływowym może być alternatywą dla Morza Północnego.

Waluta: baht (10 bahtów to równowartość złotówki). Walutę można nabyć w bankach i kantorach (kursy są zbliżone). Karty płatnicze są rzadko akceptowane, a sieć bankomatów nie jest rozwinięta. Podróżni muszą mieć paszport ważny co najmniej pół roku od daty wjazdu. Wizy na krótkie pobyty (do 30 dni) nie są wymagane.

Tajlandia nie jest krajem drogim. Żywność, zwłaszcza w supermarketach, jest tania. Rybę można kupić już za 18 bahtów za kilogram. Tanie są także owoce morza, pieczywo, warzywa i lokalne owoce. Na taksówkę wydamy zwykle około 15 zł, a na przejazd rikszą – połowę tej kwoty. Przejazd metrem to wydatek 2,5 zł. Wystawna kolacja kosztuje niecałe 50 zł. Uliczni sprzedawcy oferują mnóstwo szybkich dań za równowartość 4 zł.

W Tajlandii są trzy pory roku: gorąca z temperaturą do 38 stopni (od marca do połowy czerwca), deszczowa (od czerwca do października) i chłodna. Temperatura wody nigdy nie spada poniżej 20 stopni. Najwięcej turystów odwiedza Tajlandię w okresie naszej zimy.

W sezonie na rejs nie warto dźwigać sztormiaka, niepotrzebne będą też kalosze. Wiatr na ogół nie wieje mocniej niż z siłą 3, 4 stopni B. Przed wyjazdem warto zwrócić uwagę na skład tkanin, które zabieramy. Preferowana jest czysta bawełna lub len. Warto zabrać maskę i pletwy. Konieczne trzeba pamiętać o kremach z wysokim filtrem. Nakrycie głowy jest nieodzowne. Gniazdka elektryczne (220 volt) pasują do polskich wtyczek.



Somboon Usakarn:
„W zatoce Phuket nie ma wielu podwodnych niebezpieczeństw, wszystko jest dobrze oznakowane. Jednak bywają miejsca o silnych prądach i pływach”.

Na początek warto wynająć skippera

Z Somboonem Usakarnem, skipperem w firmie Dream Yacht Charter, rozmawia Marek Słodownik

Jak się zostaje skipperem w Tajlandii?

W moim wypadku to była droga długa, niełatwa i pełna nieoczekiwanych zwrotów. Zanim zostałem skipperem, ponad 17 lat pracowałem w marinach na rozmaitych stanowiskach. Chciałem być w tym biznesie, żeglować, poznawać ludzi i mieć ciekawe zajęcie. A bycie skipperem jest zajęciem ciekawym.

Od czego zacząłeś?

Mając 13 lat, byłem pomocnikiem. Ładowałem bagaże turystów, czyściłem jachty, pomagałem w usuwaniu usterek. Z czasem nabrałem doświadczenia, więc pozwolono mi na więcej. Pracowałem w dziale technicznym przy konserwacji sprzętu i naprawach laminatów. Tak spędziłem kilka lat. Później poszedłem do wojska. Myślałem, że po powrocie będę musiał poszukać innego zajęcia, ale wróciłem do starej firmy. Nowe umiejętności zdobyte w armii pozwoliły mi zająć się silnikami, agregatami, pompami i instalacjami jachtów. Praca ciężka, ale wiele się nauczyłem. Doświadczenie pomogło mi później w zdobywaniu niezbędnych dokumentów i pozwoleń. Skończyłem szkolenie w Bangkoku i zdobyłem licencję. Za szkolenie i egzaminy musiałem sam zapłacić – tutaj nikt nikogo nie wysyła na takie kursy.

Od początku pływałeś na katamaranach?

Nie, na początku zawsze jest żeglowanie na jachtach jednokadłubowych, ponieważ są prostsze w manewrowaniu. Z czasem dostawałem rejsy na coraz większych jednost-

kach, teraz zaś pływam niemal wyłącznie na katamaranach. Cały rok – poza przerwą mونسunową – spędzam na wodzie.

Rodzina to akceptuje?

Mam dziewczynę – ona rozumie i akceptuje. Bardziej chyba jednak rozumie... Wiesz, ta praca jest nie tylko ciekawa, ale także stosunkowo dobrze płatna.

Wielu klientów wynajmuje skippera?

Większość. Załogi wolą mieć święty spokój podczas wypoczynku i skupić się na przyjemnościach.

Czy zatoka Phuket to trudny akwen?

Raczej nie. Nie ma wielu podwodnych niebezpieczeństw, wszystko jest dobrze oznakowane. Jednak bywają miejsca o silnych prądach, szybkich prądach, a także pułapki na kotwicowiskach. Ponadto żeglowanie między formacjami skalnymi wyrastającymi z morza wzbudza respekt. Moim zdaniem, na początek warto wynająć skippera.

Somboon podnosi kotwicę.



Dlaczego nakłaniamie do żeglowania wyłącznie w dzień?

Chodzi o pułapki, o których wspominałem. Poza tym, pływając w dzień, można spokojnie zrealizować proponowany program. Tutaj morze nie jest pustym miejscem po horyzont. Ciągłe się zmienia, z wody wyrastają wysokie skały, czasem tworząc skomplikowane labirynty. To bywa dla żeglarzy trudne, ale też przesądza o uroku żeglowania w Tajlandii. Nie warto tego przeoczyć, żeglując nocą.

Co należy do obowiązków skippera?

Zajmuję się jachtem, utrzymaniem porządku, dbam o instalacje i wszystkie urządzenia. Nie muszę gotować i zajmować się serwowaniem posiłków – tym zajmują się inne osoby z obsługi lub bierze to na siebie załoga. Poza tym staram się pokazać gościom ciekawe rzeczy, których na pierwszy rzut oka mogą nie dostrzec.

Rozmawiał Marek Słodownik

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



Śluza Gorczyca powstała w 1828 roku.

Powrót na Kanał Augustowski

Kanał Augustowski zrekonstruowano po latach prac hydrotechnicznych. W ubiegłym roku oficjalnie otwarto polski odcinek z Augustowa do granicy z Białorusią, co pozwoliło połączyć go z Niemnem. Dziś, po latach zastoju, droga budzi się do życia. Chcemy się jej przyjrzeć i zobaczyć, jak dużo jeszcze trzeba zrobić, by zyskała standard europejski. Pomysł budowy kanału łączącego Wisłę i Niemn zrodził się pod koniec XVIII wieku. Głównym powodem były pruskie restrykcje gospodarcze uniemożliwiające spławianie polskich towarów Wisłą do Gdańska oraz restrykcje celne portu gdańskiego.

Chcemy dotrzeć do samej granicy. Bez pośpiechu, delektując się przyrodą i organizując po drodze wycieczki rowerowe. Planujemy trzymać się z dala od skupisk turystów i cywilizacji – telefony komórkowe zostawiamy w samochodzie.

Oferta czarterowa jest mało zróżnicowana. Można wynająć barkę za 3 tys. zł na tydzień, ale to raczej nie dla nas. Decyduje-

my się na łódź typu Tango 730 przerobioną na jacht motorowy. Kadłub bez takielunku nie wygląda zbyt atrakcyjnie, ale zapewnia wystarczające wygody czterem osobom. Zamiana jachtów żaglowych na motorowe to częsta praktyka na tutejszych wodach.

Startujemy z niewielkiego portu nieopodal zabytkowego budynku dawnej poczty (dziś mieści on szkołę muzyczną). Płyniemy na jezioro Necko, by jak najszybciej znaleźć się z dala od zgiełku Augustowa oraz jego tandetnego wystroju i ubogiej oferty turystycznej. Przechodzimy pod mostem łączącym ruchliwą drogę prowadzącą do granicy litewskiej i dopiero na Jeziorze Białym Augustowskim możemy odechnąć... Towarzyszy nam sporo kajaków i łódek wędkarskich, jest też kilka motorówek. Płyniemy w kierunku śluzy Przewięż – teraz to właśnie przeprawy śluzowe będą odmierzali rytm naszej żeglugi.

Śluza Przewięż (szósta na Kanale Augustowskim, licząc od strony Biebrzy) powstała w 1827 roku. Łączy Jezioro Białe

Augustowskie z Jezioro Studzienicznym. Zmian tu niewiele. Domek śluzowego zamieniono na elegancki dworek. Za przeprawą oaza spokoju – oddalamy się od dróg i cywilizacji, po obu stronach rosną lasy, a ponieważ brzegi porośnięte są trzciną, niewiele tu miejsc na biwaki, a te nieliczne są w sezonie zapchane chyba do ostatniego miejsca. Na końcu jeziora lejek prowadzi do kolejnej śluzy – Swoboda (nazwano ją tak na cześć chłopów pracujących przy budowie, którzy w nagrodę za trud uzyskali wolność od pańszczyzny). Budowę nadzorował Jan Paweł Leleweł, brat historyka Joachima. Obiekt nie zachował się w pierwotnym stanie, w latach 60. XX wieku drewniane wrota wymieniono na stalowe, przebudowano zwodzony most, a stary napęd korbowy zastąpiono podwójnymi dyszlami, co usprawniło obsługę.

Dalej wąski odcinek (5,5 km) prowadzi przez gęsty las. Za Czarnym Bródem łączy się z Suchą Rzeczką, o której Wanda Miłaszewska pisała, że to dwa kilometry ►



Kanał Augustowski: na szlaku mamy 18 śluz, 29 jazów i 3 zwodzone mosty. Na zdjęciu śluza Paniewo.



Przystań gondolowa. Łodzie wyruszają w jednodniowe rejsy po kanale.



Szukacie barki na Kanale Augustowskim? Łodzie Haber 20 dla pięciu osób znajdziecie na stronie www.kanal-augustowski.pl. Czartery od maja do października. Ceny: od 350 zł za dobę.

cudu. Rzeczka wypływa z jeziora Serwy, które jest naturalnym rezerwuarem wody dla Kanału Augustowskiego. To najwyższy położony punkt na szlaku: jesteśmy 124,73 metra nad poziomem morza, 39,6 metra powyżej Niemna i 31,2 metra powyżej Biebrzy.

Po kolejnych czterech kilometrach dopływamy do śluzy Gorczyca zbudowanej w 1828 roku. Ten obiekt nie miał w przeszłości szczęścia: był niszczone w powstaniu listopadowym oraz podczas I wojny światowej, kiedy to został trafiony pociskiem artyleryjskim. W 1944 roku partyzanci AK spalili drewniane wrota, a nieśczęść dopełniła przebiegająca nieopodal linia frontu. Śluzę odbudowano w latach 40., ale do pierwotnego stanu przywrócono dopiero pod koniec ubiegłego wieku.

Przed nami jezioro Orle, nazywane tak nie bez przyczyny. Znajdują się tu siedliska tych drapieżników, ale tym razem nie udało nam się ich wypatrzyć. Jesteśmy na bodaj najpiękniejszym odcinku kanału, do tego szlak jest prawie pusty. Stajemy na noc przed śluzą Paniewo – największą na polskim odcinku drogi, zbudowaną jeszcze przed powstaniem listopadowym. Ściany o wysokości 10 metrów robią wrażenie, tym bardziej że śluza jest niemal na pustkowiu – w okolicy jest tylko kilka zabudowań i sklep. Śluza ma za sobą doświadczenia wojenne – została zniszczona przez partyzantów. Problemem było też przesiąkanie wody wynikające z niestabilności gruntu. Wszystko to doprowadziło budowlę do ruiny. Nie pomagały iniekcje betonowe i inne prace stabilizujące. Pod koniec lat 70. śluzę rozebrano niemal całkowicie i zbudowano od nowa, rozpoczynając od porządnego odwodnienia.

Nazajutrz płyniemy przez jezioro Krzywe. Cywilizacji nie widać. Po obu stronach gęsty las. Za jednym z zakrętów wyłania się śluza Perkuć, pięknie usytuowana i wspólnie zrekonstruowana. Solidne wrota, kanał prowadzący do jazu, wokół zadbane trakty dla pieszych i pozostałości dawnej drogi holowniczej. Domek śluzowy, kryty gontem, zrekonstruowano na podstawie planów z 1921 roku. Gospodarz serdecznie zaprasza na zimne mleko. Ruch jest niewielki, śluzowy przeprowadza kilkanaście operacji dziennie, na razie stoimy sami... Wyprawa rowerowa utwierdza nas w przekonaniu, że to najpiękniej położona śluza – wokół gęste lasy, spokój, turyści daleko, dokuczają jedynie wszędobylskie komary.

Ruszamy przez jezioro Mikaszewo. Biwaki są zatłoczone, ale mimo to jest cicho (to jednak nie Mazury, nawet zmotoryzowani turyści są tutaj inni). Po sześciu kilometrach docieramy do śluzy Mikaszówka, mało atrakcyjnej i położonej na skraju niezbyt ciekawej miejscowości. Odkryte łąki, duży ruch samochodów – chcemy stąd szybko uciec. Sporo kajakarzy wpływa do śluzy, nie wszyscy



Odnowiona śluza Mikaszkówka.



Kurzyniec, ostatnia śluza po polskiej stronie.

z nich wiedzą, jak bezpiecznie się śluzować, a różnica poziomów wynosi aż 2,74 metra. Nieopodal jest kilka wypożyczalni, więc spodziewamy się sporego ruchu na szlaku.

Płyniemy przez las do śluzy Sosnówka, bardzo mało uczęszczanej przez turystów na łodziach motorowych, wszędzie królują kajaki. Spadek o ponad trzy metry, przeprawa odbywa się w atmosferze gwaru i błyskających fleszy. Selfie ze śluzy – bezcenne, a gdy kajak obróci się prostopadłe do wyjścia – koledzy pomogą wrócić na dobrą drogę.

Za śluzą wody kanału zasilane są dopływem Czarnej Hańczy. Silnie meandrująca rzeka co chwilę wypływa kolejnych kajakarzy. Teraz żegluga wymaga większej uwagi, bo kajakarze często nie respektują żadnych reguł. Oprócz pojedynczych turystów są też zorganizowane spływy liczące nawet 20 jednostek. Gwar i tłok – szlak gwałtownie zmienił charakter. Uciekamy stąd jak najszybciej, płyniemy dalej, ku Tartakowi. Teraz znowu zostajemy sami, szlak wije się przez lasy i pola, widoczne są starorzecza – przez lata szlak nieco się wyprostował, ale wciąż jest przepiękny. Na wodę wraca cisza przerywana odgłosami maszyn rolni-

czych. Śluza Tartak, odbudowana dopiero w ubiegłym roku, robi chyba największe wrażenie. Solidne wrota, zabudowania śluzowego, całość ogrodzona potężnymi drewnianymi balustradami. Nazwa obiektu pochodzi od istniejącego tutaj tartaku, dzięki któremu budowla mogła przybrać nieco monumentalny charakter.

Nazajutrz mijamy niewielką śluzę Kudryńki i wypływamy do ostatniej śluzy po polskiej stronie – Kurzyniec. Ciekawi jesteśmy granicy państwa i Unii Europejskiej na wodnym szlaku. Przed śluzą jest rozlewisko, na którym można się zatrzymać przed przekroczeniem granicy. Ruch turystyczny jest jednak niewielki, na przeszkodzie stoją przepisy paszportowo-wizowe. Szkoda, że nie popłyniemy dalej, aż do Niemna. Tym bardziej że pozostało niewiele kilometrów i tylko trzy śluzy, w tym największa na szlaku, czterokomorowa śluza Niemnowo. Graniczna śluza po rewitalizacji robi duże wrażenie.

Czy warto wybrać się na Kanał Augustowski? Mimo luk w infrastrukturze i licznych niedogodności – warto. Jeśli chcecie spędzić aktywny urlop w ciszy, obcować z naturą, pływać z dala od ludzkich sie-

dzib i cumować na biwakach (jak przed laty na Mazurach) – kanał to wszystko gwarantuje. Na szlaku można uzyskać sporo materiałów promocyjnych, map i ulotek, spotkacie też niezwykle życzliwych mieszkańców chętnych do pomocy i służących informacjami. Mankamentem jest z pewnością słaba sieć sklepów spożywczych, trudności z zakupem paliwa i brak serwisów motorowodnych. Jeśli nie jesteśmy pewni łodzi i jej napędu, lepiej zadbać o wszystko jeszcze w Augustowie, bo później nikt nam nie pomoże w naprawie.

Szlak tworzy 12 jezior, 45 km sztucznych przekopów i 35 km uregulowanych koryt rzecznych. Na kanale zbudowano 18 śluz, z czego 14 w Polsce. Aż dziewięć zachowało się w niezmienionym kształcie technicznym. Kanał z pewnością może być atrakcją na skalę europejską. Należy jednak uregulować status przejścia granicznego i stworzyć ułatwienia wizowe dla turystów. Spotkani przez nas Francuzi byli zachwyceni bogactwem przyrody, dzikością regionu i życzliwością ludzi. Wspominali, że za rok wrócą do Augustowa. My zapewne także...

Marek Słodownik

NETLINK czartery barek turystycznych na szlaku Kanału Augustowskiego



16-300 Augustów
ul. ks. Skorupki 2
www.kanal-augustowski.pl

tel./faks 87 643 24 30
kom. 502 66 72 72
andrzej@kanal-augustowski.pl

Wejście smoka

Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska zajęły wysokie szóste miejsce w mistrzostwach świata klasy 470. Podczas regat rozegranych w Izraelu Polki zdobyły olimpijską kwalifikację i w przyszłym roku pojadą do Rio de Janeiro.

Krzysztof Olejnik: Początek to prawdziwe wejście smoka – wygraliście dwa pierwsze wyścigi.

Agnieszka Skrzypulec: Wszystko nam wtedy pasowało; siła wiatru, zmiany, wysokość fali... Zaskoczyłyśmy rywalki, trenera i trochę nawet same siebie. Ale mogłyśmy się spodziewać dobrych rezultatów. Przed regatami wiało 16, 17 węzłów. Sprawdzaliśmy nowe ustawienie i okazało się, że jesteśmy bardzo szybkie. Szwajcarki, od których do tej pory byłyśmy zwykle jedynie odrobinę szybsze, tym razem podczas treningów wyraźnie zostawały z tyłu. Zarówno na halsówce, jak i na kursach pełnych. Podobne warunki panowały na wodzie pierwszego dnia regat. Była fala, którą można było wykorzystać do poprawy prędkości, mocno pracowałyśmy żaglami, dobrze startowałyśmy – tego dnia nasza łódka była najszybsza w stawce, spoglądałam przez ramię i widziałam, że z minuty na minutę nasza przewaga rośnie. W obu pierwszych wyścigach po drugiej halsówce byłyśmy na prowadzeniu i zmierzałyśmy po zwycięstwo. Trener Zdzisław Staniul chciał sfilmować załogę z Nowej Zelandii, by przeanalizować ich pracę na kursach



Agnieszka i Irmina dopięły swego i jadą do Rio.

pełnych. Jednak gdy zobaczył, że jesteśmy szybsze – uznał, że to nie ma sensu.

W kolejnych dniach nie było już tak łatwo. Mialyście kilka niezłych wyścigów, ale też kilka słabszych.

Zmieniły się warunki. Wiatr osłabł do 6, 8 węzłów – na halsówce jedna strona jechała, a druga walczyła o przetrwanie. Przy słabym zmiennym wietrze i morskiej fali do głosu doszły inne ekipy. I tak było właściwie do końca mistrzostw. Zależało nam przede wszystkim na tym, by zdobyć pozycję gwarantującą olimpijską nominację. Nie było to łatwe, bo podczas mistrzostw w Izraelu tylko trzy załogi mogły awansować na igrzyska. Przed regatami miejsce w pierwszej dziesiątce wzięłabym w ciemno, ale się okazało, że 10. lokata nie daje paszportów do Rio. Awansowałyśmy z szóstego miejsca, Niemki z ósmego, a Australijki z dziewiątego. Zawodniczki z kolejnych pozycji

– Hiszpanki (10.) i Szwajcarki (11.) – będą musiały walczyć o ostatnie miejsce podczas mistrzostw Europy. Nie zazdroścę.

Co teraz?

Ostre przygotowania do kolejnych mistrzostw świata, które już w lutym odbędą się w Argentynie, oraz do igrzysk. Nie mamy nic do stracenia, więc przykręcamy śrubę i walczymy o wszystko. Nie interesuje mnie wycieczka do Brazylii po pamiątkową koszulkę, bo w regatach olimpijskich brałam już udział w Londynie – mam wspomnienia i akapit w dossier. Teraz chcemy rywalizować o medal. Zrobiliśmy postępy, nawiązałyśmy walkę z najlepszymi załogami świata, w Izraelu pokonałyśmy między innymi Amerykanki, które wygrały tegoroczne regaty przedolimpijskie – to wszystko daje nam siły i motywację. Prędkość już mamy, teraz trzeba popracować nad techniką i żegluga w słabszych wiatrach.

A co po igrzyskach?

Krótki odpoczynek, a później być może powrót na łódkę. Rozmawiałyśmy z Irminą, że szkoda byłoby kończyć zaledwie po dwóch sezonach wspólnych treningów. Jeśli będziemy się utrzymywać w światowej czołówce i sytuacja finansowa załogi będzie zadowalająca, bierzemy pod uwagę kolejną kampanię olimpijską i walkę o igrzyska w Tokio.

W Izraelu mistrzostwo świata obroniła załoga z Austrii – Lara Vadlau i Polka Jolanta Ogar, która była twoją załogantką podczas igrzysk w Londynie.

To wspaniały sukces Joli. Dziewczyny żeglowały skutecznie i równo, od początku regat były w czołówce. Chyba już nikt nie powie, że Polska się nie liczy w tej konkurencji, skoro w pierwszej szóstce mistrzostw świata mamy aż trzy zawodniczki...

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Nowa energia w polskim windsurfingu

Agnieszka Pietrasik została nowym prezesem Polskiego Stowarzyszenia Windsurfingu (zastąpiła na tym stanowisku Wojtkę Brzozowskiego). Członkowie stowarzyszenia spotkali się w siedzibie YKP Warszawa przy Wale Miedzeszyńskim.

– Chciałabym zadbać o juniorów, dla których brakuje szkoleń w takich konkurencjach, jak slalom, czy wave. Nie ma też u nas zawodów dla młodszych grup wiekowych – warto to zmienić. Poza tym myślę o zjednoczeniu amatorów wokół ciekawych imprez windsurfingowych – powiedziała nam Agnieszka Pietrasik. – Myślę między innymi o festiwalu windsurfingowym, który na Mierzei Helskiej skupiałby w sezonie zawodników, instruktorów i amatorów, a także szkoły windsurfingu oraz sprzedawców sprzętu. Gdzie mieliby-

śmy organizować takie imprezy, jeśli nie na naszym półwyspie, który z pewnością należy do najlepszych spotów w środkowej i północnej Europie. Poza tym uważam, że warto poszerzyć cykl zawodów zaliczanych do Pucha-

Agnieszka Pietrasik.



ru Polski oraz poszukać nowych ciekawych akwenów, także śródlądowych.

W ostatnich latach windsurfing w Europie przeżywał kryzys. Wielu zawodników odeszło od tego sportu, zamknięto sporo sklepów, a młodzi chętniej wybierali kitesurfing. Agnieszka Pietrasik uważa jednak, że najgorsze lata ten sport ma już za sobą. – Dziś wiele osób wraca do pływania, deska z żaglem wyraźnie zaczęła odzyskiwać siłę. Działa sporo prężnych środowisk i ludzie coraz chętniej zgłaszają się do regat. Także szkółki mają co robić, obserwuję to z bliska, bo pracuję jako instruktor – dodała Agnieszka.

Agnieszka Pietrasik była mistrzynią świata (2012) oraz wicemistrzynią Europy (2011) w klasie Formula Windsurfing. Wygrywała też mistrzostwa kraju oraz rywalizację o Puchar Polski.



Energa Sailing to zabawy i treningi na lądzie...



...oraz radość nie do opisania z pierwszych zwycięstw (z pucharem Ida Sulikowska).



Program obejmuje bezpłatne zajęcia żeglarskie dla dzieci w wieku od 7 do 9 lat...



...oraz treningi windsurfinigowe dla dzieci w wieku od 9 do 11 lat.

Finał sezonu Energa Sailing

Pikniki żeglarskie połączone z regatami zakończyły trzeci sezon programu edukacyjnego Energa Sailing. Imprezy zorganizowane przy okazji Dni Otwartych PZZ i Narodowego Dnia Sportu odbyły się w ośmiu miastach (Warszawa, Poznań, Gdynia, Sopot, Szczecin, Olsztyn, Wrocław, Kraków). Dla najmłodszych przygotowano wyścigi na wodzie w randze regionalnych finałów, gry i zabawy na lądzie, prezentacje sprzętu regatowego oraz spotkania z kadrowiczami z Energa Sailing Team Poland oraz dawnymi mistrzami żeglarstwa (na przykład w poznańskim Kiekrzu, na przystani Jacht Klubu Wielkopolski, gościem był Grzegorz Myszkowski, uczestnik igrzysk olimpijskich Seul 1988). Trenerzy, koordynatorzy programu Energa Sailing oraz rodzice młodych zawodników zadbali też o poczęstunek, odrobinę słodczy z domowych

wypieków oraz napoje. To był wyjątkowy, bardzo aktywny i pouczający weekend żeglarski wieńczący bogaty i pracowity sezon.

Już wkrótce działacze PZZ oraz trenerzy i przedstawiciele Grupy Energa rozpoczną przygotowania do kolejnego naboru dzieci oraz do czwartego sezonu z projektem edukacyjnym. Przypomnijmy: bezpłatne zajęcia organizowane w kilku ośrodkach skierowane są do dzieci w wieku od 7 do 9 lat (w przyszłym roku będą to roczniki 2007, 2008 i 2009). Rekrutacja odbywa się na dwa sposoby: połowa uczestników pochodzi z naboru otwartego (bezpośrednie zgłoszenia u regionalnych koordynatorów), połowa pochodzi z naboru prowadzanego przez wybrane szkoły podstawowe. Nową częścią programu jest edukacja windsurfinigowa – tu zajęcia skierowane są do dzieci w wieku od 9 do 11 lat (w przyszłym sezonie będą to roczniki 2005, 2006 i 2007). Warto

więc śledzić stronę internetową www.edu.energasailing.pl, na której publikowane są aktualności oraz informacje o organizacji zajęć i możliwości przystąpienia do projektu przez szkoły i osoby indywidualne.

W programie Energa Sailing, obejmującym bezpłatną edukację żeglarską, cykl regat i doposażanie klubów w sprzęt sportowy, przez trzy lata wzięło udział ponad 3 tys. dzieci. Przez kilka miesięcy zorganizowano około 6 tys. godzin lekcji teoretycznych i zajęć na wodzie. Dzięki współpracy Grupy Energa, Ministerstwa Sportu i Turystyki oraz PZZ do klubów przekazano 70 optimistów z kompletem wyposażenia, 20 desek windsurfinigowych oraz 100 kompletów żagli, kamizelek asekuracyjnych i materiałów edukacyjnych. Grupa Energa wspiera również reprezentantów Polski przygotowujących się do igrzysk olimpijskich w 2016 roku.





Grupa Energa partnerem strategicznym
żeglarskiej kadry narodowej PZZ
Energa Sailing Team Poland
oraz programu edukacji żeglarskiej
ENERGA SAILING

Kibicuj żeglarzom na EnergaSailing.pl



reklama



Zofia Klepacka była nie do zatrzymania – zwyciężała sześć razy i dwukrotnie mijiała metę na drugiej pozycji.

Zofia Klepacka (klasa RS:X), Kacper Ziemiński (Laser) oraz Agnieszka Skrzypulec (470) obronili tytuły mistrzów Polski podczas regat rozegranych w gdańskich Górkach Zachodnich – na wodach zatoki.

Regaty zorganizował Polski Związek Żeglarski przy współpracy z urzędem miasta Gdańsk, Narodowym Centrum Żeglarsstwa AWFIS Gdańsk oraz Centralnym Ośrodkiem Sportu Akademickiego AZS. Zmagania mogli śledzić nie tylko obecni w Górkach Zachodnich, ale także internauci – bieżące informacje, zdjęcia i transmisję wyścigów medalowych publikowano na stronie regat, na Facebooku i Twitterze. Mogliśmy także śledzić wyścigi dzięki trackingowi GPS.

Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska zdominowały klasę 470, wygrywając aż osiem wyścigów, w tym ostatni bieg medalowy. Przed regatami odbył się uroczysty chrzest nowej łódki. Matką chrzestną szybkiego „Ambasadora” została Milena Lachowicz, psycholog współpracujący z kadrą narodową naszych żeglarzy. – Nowy sprzęt spisuje się bez zastrzeżeń, jeśli dodamy do tego dobre czucie wiatru, to jesteśmy nie do zatrzymania” – mówiła Agnieszka pod koniec regat. To już jej siódme złoto w mistrzostwach Polski klasy 470 (przed rokiem zwyciężyła z załogantką Natalią Wójcik). Kobięca ekipa pokonała juniorską załogę panów – Macieja Sapiejkę i Adama Kreffta oraz ubiegłorocznych mistrzów – Karola Jączkowskiego i Artura Baranowskiego.

Nie do zatrzymania była także Zofia Klepacka, która zwyciężała sześć razy i dwukrotnie mijiała metę na drugiej pozycji. – Znakomicie wytrzymałam te regaty pod względem fizycznym, bo praktycznie w ogóle nie odczuwałam zmęczenia – mówiła Zofia. – To zasługa mojego klubowego szkoleniowca Witka Nerlinga oraz trenera

przygotowania motorycznego Pawła Skrzeczka, z którymi ćwiczyłam przez ostatnie dwa miesiące. Srebro wywalczyła Małgorzata Białecka, a brąz – Maja Dziarnowska.

We flocie panów z klasy RS:X zabrakło kontuzjowanego Pawła Tarnowskiego, więc obserwowaliśmy walkę starych mistrzów – nieznacznie zwyciężył Piotr Myszk, który miał tyle samo punktów, co drugi Przemysław Miarczyński (decydowała większa liczba wygranych wyścigów – w czterech najszybszy był „Myszek”, a w trzech – „Pont”). – Uważam, że oboje powinniśmy otrzymać złote medale – mówił Piotr. – Rywalizowaliśmy równo przez dziewięć wyścigów. Cieszę się z trzeciego tytułu wywalzonego w Gdańsku. Zwłaszcza że były to jedne z najtrudniejszych mistrzostw, w jakich startowałem. Młodzi zawodnicy, którzy nie mieli z nami nawiązać walki, podjęli rękawice i nieźle naciskali.

W klasie Laser emocjonowaliśmy się walką Kacpra Ziemińskiego (olimpijczyk z paszportem do Rio de Janeiro) i 37-letniego Macieja Grabowskiego, który ostrzył sobie zęby, by znów wrócić na najwyższe miejsce podium. Tym razem doświadczony sternik zajął czwarte miejsce, a medale zdobyli młodszy – srebro Tadeusz Kubiak, a brąz Jakub

Marciniak. – Zwycięstwo nie przyszło łatwo. Muszę przyznać, że były to jedne z najtrudniejszych mistrzostw. Losy złotego medalu ważyły się do końca. W ostatnim wyścigu, ze względu na niestabilny wiatr, wszystko się mogło wydarzyć – mówił Kacper Ziemiński. Po mistrzostwach Maciej Grabowski napisał między innymi: „Regaty rozpocząłem zgodnie z planem, od dwóch zwycięstw i prowadzenia po pierwszym dniu regat. Niestety nie byłem w stanie powtórzyć tego w kolejnych dniach, kiedy pojawiły się drobne niedogodności związane z urazem, którego nabawiłem się lata temu. Warunki zdawały się mi sprzyjać i nawet sobotnie wyścigi przebiegały całkiem nieźle. Jednak falstart w przedostatnim wyścigu serii podstawowej, kiedy to finiszowałem na trzeciej pozycji, oraz fatalny ostatni bieg, kiedy z prowadzenia po pierwszym okrążeniu spadłem na siódmą pozycję – to wszystko zmniejszyło szanse na zwycięstwo. Wróć za rok, by podjąć kolejną próbę odzyskania tytułu, który po raz pierwszy zdobyłem 20 lat temu”.

W klasie Laser Radial mistrzynią Polski została Paulina Czubachowska, która zgromadziła tyle samo punktów, co Agata Barwińska (o zwycięstwie decydowała większa liczba wygranych wyścigów). Trzecie miejsce zajęła Magdalena Kwaśna, 17-letnia brązowa medalistka tegorocznych mistrzostw świata junierek.

Wśród finnistów pierwsze miejsce zajął Australijczyk Jake Lilley, doskonały sternik zajmujący czwartą pozycję w międzynarodowym rankingu ISAF (prywatnie Jake jest chłopakiem Mai Dziarnowskiej, polskiej zawodniczki z klasy RS:X). Tytuł mistrza Polski wywalczył drugi w klasyfikacji Mikołaj Lahn. Srebro zdobył obrońca tytułu Piotr Kula, a brąz – Miłosz Wojewski. – Zajmowałem w regatach wysokie lokaty, ale nie udało mi się wygrać żadnego wyścigu. Mimo to cieszę się z mojego pierwszego mistrzostwa – powiedział Mikołaj Lahn.

W mistrzostwach Polski nie wzięli udziału przedstawiciele klasy 49er, którzy o tytuły rywalizowali w lipcu podczas regat Volvo Gdynia Sailing Days – złoto zdobyła najlepsza polska załoga: Łukasz Przybytek i Paweł Kołodzieński.

TOMASZ CHAMERA, wiceprezes PZZ do spraw sportu

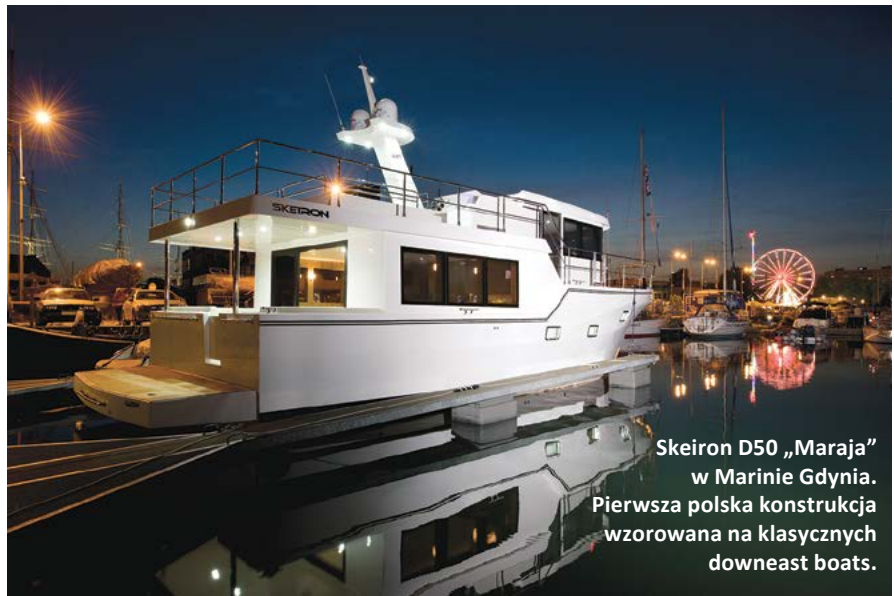
Mistrzostwa Polski w klasach olimpijskich potwierdziły dominację sterników i załóg z kadry narodowej. Bardzo ciekawa była rywalizacja w klasie RS:X kobiet. Małgorzata Białecka potwierdziła swą wysoką formę, zdobywając srebrny medal, a Zofia Klepacka – zmuszona przez silną flotę pościgową do wyjątkowej mobilizacji – ciężko pracowała na treningach i podczas mistrzostw pewnie wywalczyła złoto. Wśród panów, pod nieobecność mistrza Europy Pawła Tarnowskiego, który przewrócił się na rowerze i doznał niegroźnej kontuzji, tytuł wywalczył Piotr Myszk. Niewielki postęp zrobili juniorzy z klasy 470 – Maciej Sapiejka i Adam Krefft zajęli drugie miejsce, a starsza załoga – Karol Jączkowski i Artur Baranowski (ubiegłoroczni mistrzowie) – zakończyli regaty na trzeciej pozycji. Mam nadzieję, że atak młodych w tej konkurencji wpłynie wkrótce na pozycję męskiej siedemdziesiątki na międzynarodowych regatach. W klasie Laser doskonałe żeglował Kacper Ziemiński, który pewnie wywalczył złoto, a w klasie Laser Radial Paulina Czubachowska nieznacznie wyprzedziła Agatę Barwińską. Regaty rozegrano w niełatwych warunkach zmiennego wiatru. Warto też zwrócić uwagę na międzynarodowy charakter naszych mistrzostw – startowali żeglarze z Australii, Meksyku, Kanady, Holandii, Danii, Czech, Szwecji, Norwegi, Białorusi i Litwy.

Oto król Mariny Gdynia

W Gdyni zwodowano nowy jacht Skeiron D50 (o wdzięcznej nazwie „Maraja”). Gdy tylko stanął przy kei, został królem mariny. To pierwsza polska konstrukcja wzorowana na klasycznych downeast boats – dzielnych łodziach używanych do połowu homarów u wybrzeży Maine, Nowej Szkocji oraz Nowej Fundlandii i Labradoru.

Firma Skeiron czerpie pomysły z doświadczeń zdobytych przy sprzedaży jachtów (marka Sealine), obsłudze czarterów oraz organizacji szkoleń motorowodnych. Skeiron D50, jacht o długości 15 metrów, łączy wygodę, luksus, przestrzeń oraz dzielność i stabilność podczas żeglugi. Jest jednocześnie domem na wodzie i statkiem mogącym przemierzać najtrudniejsze morza wzdłuż i wszerz, opierając się sztormom. Taką łajbą z pewnością nie pogardziłby kapitan Billy Tyne, czyli George Clooney z filmu „Gniew oceanu”. W podstawowej wersji jednostka kosztuje 520 tys. euro netto. Powierzchnia mieszkalna wynosi aż 90 m kw., natomiast górny taras (flybridge) ma aż 30 m kw.

Downeast boats to łodzie budowane na półwypornościowych kadłubach. Znamy je między innymi z dokumentalnego serialu Discovery Channel „Najniebezpieczniejszy zawód świata” opowiadającego o połowiaczach krabów. Od dziobu do śródkręcia mamy kadłub nawiązujący kształtem do szybkich łodzi ślizgowych, a dalej – ku rufie – kadłub z zupełnie płaskim dnem i bardzo dużym kilem. Kil tradycyjnego kadłuba typu downeast podobny jest do kila jachtu żaglowego. Nie jest on obciążony balastem, ale spełnia dwie ważne funkcje: po pierwsze – kil i skeg chronią ster oraz śrubę napędową w razie przypadkowego



Skeiron D50 „Maraja” w Marinie Gdynia. Pierwsza polska konstrukcja wzorowana na klasycznych downeast boats.



Sterówkę opuszczamy przez drzwi z prawej strony...



...i wchodzimy na duży pokład dziobowy.

lub umyślnego wejścia na mieliznę, po drugie – kil pomaga w utrzymaniu jednostki na kursie przy bocznej fali, ograniczając jednocześnie kołysanie z burty na burtę. Takie kształty świetnie się trzymają wody nawet w najtrudniejszych warunkach.

Chcąc zbudować luksusowy mieszkalny jacht, który byłby równie dzielny jak jednostki amerykańskich i kanadyjskich rybaków, należało zdobyć odpowiednie formy. Andrzej Popławski, szef firmy Skeiron, wyruszył po nie za ocean. Znalazł je w Nowej

Szkocji. Kupił i przetransportował do Polski nie tylko formę kadłuba, ale także wielu innych elementów łodzi. Wszystkie dotarły do wynajętego hangaru w Gdańsku, gdzie rozpoczęto konstruowanie pierwszego polskiego downeast boat. Kilka miesięcy trwały prace projektowe, cała budowa zajęła dwa lata, ale efekt jest imponujący – można się o tym przekonać, oglądając załączone zdjęcia, przeglądając galerię na stronie internetowej www.skeiron.pl lub spacerując wzdłuż kei w gdyńskiej marinie. ▶

Podczas żeglugi z prędkością 5, 6 węzłów jacht Skeiron D50 spala zaledwie trzy litry ropy na godzinę. Zasięg: 3 000 mil. Rezerwa paliwa: 10 procent.



SKEIRON D50 FLY

Długość	14,98 m
Szerokość	4,82 m
Zanurzenie	1,60 m
Wysokość (z masztem)	5,57 m
Wysokość (maszt złożony)	4,22 m
Wysokość w kabinie	1,94 m
Załogi	16 osób
Miejsca do spania	8
Zbiorniki paliwa	4 x 480 l
Zbiornik wody	700 l
Kategoria	A



Przesuwane trójskrzydłowe drzwi prowadzą z salonu do zadaszonego kokpitu.



Wnętrze jachtu mieści trzy dwuosobowe kabiny sypialne i trzy łazienki.

Dla kogo buduje się takie jednostki? – Nie wszyscy miłośnicy jachtów motorowych czerpią radość z szybkiej ślizgowej żeglugi z prędkością 30, 40 węzłów, kiedy silniki spalają 300, 400 litrów na godzinę – mówi Andrzej Popławski. – Dla wielu ważniejsza od prędkości jest dzielność w najtrudniejszych warunkach oraz wygoda i niezależność żeglugi podczas długich morskich rejsów. Naszą łódź budowaliśmy pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Jacht otrzymał oceaniczną klasę A. Choć jest słusznego rozmiarów i waży 16 ton, podczas żeglugi z prędkością 5, 6 węzłów silnik spala zaledwie trzy litry ropy na godzinę, co daje imponujący zasięg 3 000 mil (z zachowaniem rezerwy paliwa wynoszącej 10 proc.). Można by się pokusić o rejs z Irlandii do St. John's (portowe miasto w Kanadzie, na wyspie Nowa Funlandia). Maksymalna prędkość ze standardowym silnikiem Volvo Penta D6 435 KM to 14 węzłów.

Skeiron D50 ma cztery zbiorniki paliwa – każdy o pojemności 480 litrów. Projekt

przewiduje montaż dwóch dodatkowych zbiorników. Tak wyposażony jacht może pokonać bez tankowania, z prędkością ośmiu węzłów, 1 600 mil (także zachowując rezerwę paliwa 10 proc.). Oprócz sześciocylinrowego silnika Volvo Penta D6 435 KM, są także dwa stery strumieniowe – dziobowy i rufowy. Dzięki nim parkowanie w marinie jest dość proste – do obsługi potrzeba dwóch osób albo jednej osoby i rufowej kamery.

Na górnym tarasie mamy odkrytą sterówkę z szerokim fotelem i wygodnymi leżankami dla pasażerów. Przejściami z prawej i lewej strony, pokonując kilka stopni, możemy dojść na obszerny pokład dziobowy oraz do gigantycznej wewnętrznej sterówki, w której zamontowano spory owalny stół z półokrągłą kanapą. Szerokie przejście ku rufie, ze schodami, prowadzi do salonu. Jest on tak przestronny, że można w nim urządzić party dla kilku lub kilkunastu osób. Mamy tu dwa stoły, długie i głębokie burtowe kanapy, obszerny kambuz z blatem w kształcie

litery C, telewizor oraz duże okna otaczające całe pomieszczenie. Przesuwane trójskrzydłowe drzwi prowadzą do całkowicie zadaszonego kokpitu, który z salonem tworzy jedną dużą przestrzeń. Na rufie jest jeszcze obszerna platforma kąpielowa. Wnętrze jachtu mieści trzy dwuosobowe kabiny sypialne. Mieszkańcy dwóch z nich mają własne łazienki, natomiast mieszkańcy trzeciej korzystają z głównej łazienki przy salonie.

Premierowy egzemplarz Skeirona D50, luksusowy ocean cruiser, ma sześć miejsc sypialnych w kabinach oraz dodatkowe miejsca w salonie. Jacht można zabudować w wielu wersjach, także w wersji czarterowej z dziesięcioma miejscami sypialnymi. Na tym samym kadłubie firma oferuje również łodzie typu fishing boat (profesjonalna jednostka do pełnomorskich połowów) oraz ferry boat (mały prom dla 60 pasażerów).

Kontakt do producenta:
SKEIRON, 601 997 951, www.skeiron.pl.

Dwie polskie łodzie w finale BOB



21 jachtów motorowych otrzymało nominacje do nagrody BOB – Best of Boats Awards 2015. Dziennikarze z 14 krajów Europy prawie przez rok testowali 260 jednostek z 19 państw. Pływali po jeziorach, rzekach i morzach. Czasem przy pięknej słonecznej pogodzie, ale niekiedy w deszczu i w temperaturach spadających do zera stopni Celsjusza. Większość testów odbyła się w Europie, ale w kilku przypadkach konieczna była wyprawa za ocean. Zwycięz-

ców poznamy podczas targów Boat & Fun w Berlinie (www.boot-berlin.de). Ceremonię wręczenia nagród zaplanowano na 26 listopada (pierwszy dzień wystawy).

Wśród finalistów są dwie łodzie polskich marek: Delphia Escape 1100 Soley, którą pływaliśmy na podberlińskich jeziorach, oraz Parker 630 Sport testowany na wodach Zatoki Gdańskiej. Większość z pozostałych nominowanych łodzi także powstała w Polsce – świadczy to o dobrej kondycji naszego przemysłu jachtowego.

FINALIŚCI BEST OF BOATS 2015

Best for Beginners – łodzie dla początkujących motorowodniaków:

Beneteau Flyer 5
Jeanneau Merry Fisher 605
Parker 630 Sport
Silver Shark Bowrider 580

Best for Family – najlepsze jachty rodzinne:

Bavaria Sport 330
Brioni 44+
Delphia Escape 1100 Soley

Fountaine Pajot MY 37
Jeanneau Leader 36
Nimbus 305 Coupé
Sealine S 330

Best for Fun – najlepsze do zabaw na wodzie:

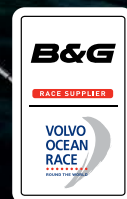
Agapi 950
Axopar 28
Beneteau Flyer 7 Sportdeck
Invictus 270 FX
Sea Ray 21 SPX
XO 250 Open

Best for Fishing – najlepsze dla wędkarzy:

Boston Whaler 270 Dauntless
Chris-Craft Catalina 26
Jeanneau Merry Fisher 695
Quicksilver Captur 810 Arvor

Nagrody Best of Boats (BOB) zostaną wręczone po raz drugi. Co ważne, wszystkie jachty, które znalazły się w finale, zostały przetestowane przez 15 członków jury, wśród których jest dwóch dziennikarzy z Polski: Arek Rejs („Wiatr”) oraz Stanisław Iwiński („Żagle”).

Arek Rejs



www.bandg.com

Czy kiedykolwiek zastanawiałeś się co jest przed Tobą?

NOWY ForwardScan® zapewni Ci spokój ducha.

Poczuj się pewnie wiedząc co znajduje się przed Tobą i w pełni ciesz się dniem spędzonym na wodzie.

B & G ForwardScan® wyraźnie wyświetla obszar bezpieczny, obszar zachowania ostrożności oraz obszar niebezpieczeństwa w postaci kolorowej (zielony, żółty, czerwony) nakładki na mapę, która pozwoli Ci uniknąć największego koszmaru każdego żeglarza - uderzenia w niewidoczny obiekt lub przeszkodę.

W połączeniu z wielokrotnie nagradzaniem oprogramowaniem B&G Zeus² pomoże Ci znaleźć idealne kotwicowisko lub odkryć nieznane i płytkie wody.

Dostępny wyłącznie w:

Zeus² / Zeus² Glass Helm



PARKER POLAND SP. Z O.O.
www.parker.com.pl
e-mail: parker@parker.com.pl

B&G

A Passion for Sailing

KAMIZELKA IZEBER

199,99 zł

DWUSTRONNA

1

BEZRĘKAWNIK
NA CO DZIEŃ

2

KAMIZELKA
ASEKURACYJNA



izeber50
FLOATING SYSTEM

Uniwersalna i miękka kamizelka do ochrony przed utonięciem, zimnem i wiatrem. Umożliwia unoszenie się na wodzie, spełniając normę 50N, zapewniając także komfort i izolację termiczną klasycznej kamizelki.

Rozmiary:

S – 40-60 kg; M – 60-70 kg;

L > 70 kg; XL > 70 kg; XXL > 70 kg

Nr ref. 8309128, 8309013

wiatroszczelna
i wodoodporna membrana

membrana komórkowa zapewniająca
odpowiednią wyporność

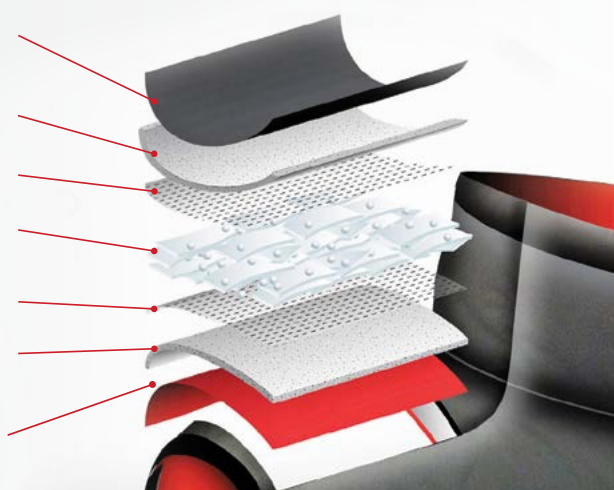
hydrofobowa siatka z mikrowłókien

kompleks polietylenu scalający
mikrosfery włókna

hydrofobowa siatka z mikrowłókien

membrana komórkowa zapewniająca
odpowiednią wyporność

wiatroszczelna
i wodoodporna membrana



PRODUKT DOSTĘPNY NA ZAMÓWIENIE W SKLEPACH

DECATHLON

ORAZ NA

decathlon.pl
KUPUJ ONLINE