WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY | pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych | LISTOPAD 2013

SZYMON KUCZYŃSKI
Małe jachty, wielkie marzenia

ANDRZEJ KORYCKI
Skazany na balladę

ŻAGLOWIEC „WYVERN”
Jacht wydobyty z dna Bałtyku

KLASA OPTIMIST
Przepis na sukces YKP Gdynia

PAWEŁ POCHWAŁA
Jak się robi żeglarską telewizję

DELPHIA NAUTIKA 1080s

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2014

Design by: Andrzej Skrzat

www.delphiayachts.eu

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

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ
CENTRUM TESTOWE W SOPOCIE

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

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

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

10 sposobów na przetrwanie zimy

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: ROLEX / CARLO BORLENGHI, JACHT „ELENA OF LONDON"

Najlepiej byłoby chyba rzucić wszystko i wypłynąć na ciepłe wody. Na Karaiby, Wyspy Kanaryjskie lub gdzieś dalej, w jeszcze bardziej egzotyczne miejsca. Szymon Kuczyński, armator pięciometrowej drewnianej łajby „Lilla My", na której dwukrotnie przepłynął Atlantyk, postanowił nawet rzucić całe lądowe życie zawodowe i przejść na pełen etat żeglarski. „Pływać cały rok i zarabiać, to jest ideał" – mówi w rozmowie z Kamilą Ostrowską.

Zimą można otaklować bojer, jeśli mróz zetnie jeziora. Poświęcić wieczory na remonty łodzi i jachtów. Przygotować się do zakupów nowych żagli dla naszych najmłodszych sterników... byle jakoś dobrze wykorzystać ten czas. Możemy kibicować Zbyszkowi Gutkowskiemu i Maciejowi Marczewskiemu, którzy na początku listopada wyruszyli na trasę regat Transat Jacques Vabre. Można też odwiedzić żeglarskie targi, by pomarzyć o nowych jachtach i zaplanować zimowy lub wiosenny rejs. Pamiętajcie, by w trzeci weekend listopada spotkać się z nami w Łodzi na targach Boatshow.

Młodzi mogą przetrwać zimę, biorąc udział w konkursie dla gimnazjalistów ogłoszonym przez Fundację STS „Fryderyk Chopin". Zwycięzcy otrzymają bezpłatne zaproszenie na rejs Niebieskiej Szkoły. Dobrym pomysłem na zimowe wieczory są żeglarskie spotkania przy szantach. W tym numerze „Wiatru" Andrzej Korycki opowiada o pieśniach żeglarskich, rosyjskich balladach, niezwykłej publiczności i o tym, dlaczego nie lubi, gdy ktoś go zmusza do śpiewania. W listopadzie duet Andrzej Korycki i Dominika Żukowska zagra między innymi we Wrocławiu, Starachowicach, Piszu, Białymstoku, Warszawie, Koninie i Rzeszowie. Wpadnijcie, by pożeglować z marzeniami i balladową nutą. W grudniu w Poznaniu odbędzie się jak zwykle Szanta Claus Festiwal. A później nasze myśli skierujemy już do Krakowa, będziemy czekać na wydarzenie lutego – 33. Międzynarodowy Festiwal Piosenki Żeglarskiej Shanties 2014.

Krzysztof Olejnik,
redaktor naczelny

10 634 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukaj aplikacji w Apple Store i Google Play, a na komputerach i smartfonach – plików PDF.
www.magazynwiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy za okres VIII 2013 – X 2013).

Jak się robi żeglarską telewizję

Paweł Pochwała, dziennikarz TVP i producent telewizyjny, zagląda za kulisy Pucharu Ameryki. I kreśli scenariusz regatowej telewizji na miarę polskich realiów.

Relacje z regat o Puchar Ameryki oglądali telewidzowie z 203 krajów. Internetowy kanał America's Cup w serwisie You Tube zanotował prawie 28 mln wejść. Te liczby świadczą o tym, że kibicując żeglarzom, byliśmy świadkami niezwykłego wydarzenia medialnego o globalnym zasięgu. Dla nas, miłośników regat, to wspaniała wiadomość: nasz sport jednak może być medialny! Szczególnie wtedy, gdy jest pokazywany w taki sposób i komentowany na takim poziomie jak ostatni Puchar Ameryki. Spróbujmy więc zajrzeć za kulisy żeglarskich produkcji telewizyjnych, które tak bardzo nas oczarowały.

Transmisję realizowano za pomocą 23 kamer (w świecie relacji sportowych ta liczba nikogo nie zaskakuje). Dwie z nich ulokowano na dwóch helikopterach. Poza tym producenci korzystali z 13 mikrofonów zamontowanych na każdym z jachtów. To ważny element widowiska, bo przecież telewizja to nie tylko obraz, ale także dźwięk przekazujący widzom niezwykłe emocje. Jeśli dodamy do tego trzy wozy transmisyjne oraz wóz satelitarny wysyłający sygnał do telewizji i internetu – zrozumiemy, jak wielkie było zaangażowanie amerykańskiej stacji NBC, która produkowała transmisje.

Ekipa dołożyła wszelkich starań, aby nawet laik mógł zrozumieć zasady regat. Doskonale spisali się komentatorzy Gary Jobson i Todd Harris, w przystępny i fachowy sposób opowiadając o tym, co się dzieje na wodzie. Świetnie sprawdziła się telewizyjna grafika pomagająca w oglądaniu wyścigów. Widzieliśmy linie dzielące trasę i pozwalające łatwo się zorientować, jaki dystans dzieli rywalizujące załogi (widzowie z USA mogli patrzeć na zatokę jak na boisko do futbolu amerykańskiego). Jachty zostawiały na wodzie kolorowe ślady, które zaznaczały przebytą drogę. Realizatorzy informowali o prędkościach obu jednostek. „Rysowali" na wodzie kierunek i siłę wiatru. Zaznaczali nawet zakłócenia wiatru wytwarzane przez skrzydła i żagle katamaranów.

Warto zaznaczyć, że specyfika regat meczowych o Puchar Ameryki (niezmienna trasa i tylko dwa jachty w jednym wyścigu) sprzyjała realizatorom. Nie mam wątpliwości, że transmisje z regat olimpijskich rozegranych rok wcześniej w Londynie były jeszcze większym wyzwaniem – mieliśmy przecież wyścigi flotowe na kilku arenach i jednoczesne starty kilku klas. Nie zmienia to jednak faktu, że w każdym momencie transmisji spod Golden Gate widzieliśmy mistrzostwo speców od sportu z telewizji NBC. Pracowali dla nas fachowcy doskonale znający się na żeglarstwie i dramaturgii relacji telewizyjnej na żywo.

Miłośnicy regat, którzy nie mieli dostępu do programów NBC, oglądali Puchar Ameryki w internecie. Na ekranach naszych kompu-

Transmisję z Pucharu Ameryki realizowano za pomocą 23 kamer.

Kamery obserwowały regaty ze śmigłowców...

...i z kilku miejsc na pokładzie.

Paweł Pochwała – dziennikarz, producent, reżyser i regatowiec z klasy Laser.

FOT. ROBERT HAJDUK, RICARDO PINTO (2), GILLES MARTIN-RAGET (2)

RABATY FIRST MINUTE DO 25% NA SEZON 2014

MAJÓWKA 2014 W SUPER CENIE

DO KOŃCA LISTOPADA
DO KAŻDEGO CZARTERU JACHTU NA ADRIATYKU
LOCJA CHORWACJI W PREZENCIE!

ODWIEDŹ NAS NA TARGACH
BOATSHOW W ŁODZI 15-17.11
I SKORZYSTAJ Z RABATÓW TARGOWYCH

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

www.punt.pl
tel. (+48 22) 446 83 80, e-mail: info@punt.pl

terów, laptopów i tabletów mogliśmy śledzić zmagania w jakości HD. Poza tym mieliśmy dwa oddzielne sygnały live z każdego jachtu oraz sygnał bez obróbki reżyserskiej. Trzeba jednak wyraźnie zwrócić uwagę, że nie byłoby tych relacji, gdyby nie tradycyjna telewizja. Fani internetowych transmisji (sam się do nich zaliczam), zafascynowani możliwościami sieci, muszą pamiętać, że sportowa relacja na żywo tylko w internecie, wyprodukowana na takim poziomie jak relacje z Pucharu Ameryki, byłaby niemożliwa. Nie chodzi tu o organizację transmisji czy jej realizację, ale o koszty produkcji. W internetowych telewizjach po prostu nie ma jeszcze pieniędzy, które pozwoliłyby na sfinansowanie takiego przedsięwzięcia. Pod tym względem sieć wciąż jest daleko za klasyczną telewizją. Kiedyś pewnie się to zmieni, ale na razie telewizja rządzi.

Mimo to, a może właśnie dlatego, internetowe relacje z Zatoki San Francisco pobudziły naszą wyobraźnię. Organizatorzy regat, dziennikarze i producenci zaczęli zadawać sobie pytanie: „A gdyby tak zrobić coś na miarę naszych krajowych możliwości?”. Czy bylibyśmy w stanie wyprodukować relację na żywo z dużych ogólnopolskich regat i wpuścić ją do internetu? Niestety, bez tradycyjnej telewizji będzie to trudne do wykonania. A próba zainteresowania kogokolwiek z telewizji relacjami live z regat żeglarskich jeszcze się nikomu nie powiodła.

Co zatem moglibyśmy zrobić, by mimo wszystko postawić pierwszy krok ku żeglarskiej telewizji? Oczywiście schodzimy na ziemię i zapominamy o dwudziestu kamerach, śmigłowcach, rozbudowanej grafice, animacjach i stałym dźwiękowym kontakcie z jachtami. Moglibyśmy natomiast pomyśleć o studio w porcie z dwiema kamerami, z którego dwa razy dziennie nadajemy relację na żywo. Pierwszą – gdy jachty schodzą na wodę. Drugą – kiedy wracają z wyścigów. Dziennikarz prowadzący zaprasza gości i zapowiada krótkie filmy zarejestrowane na wodzie kamerami z dwóch pontonów. Taki sygnał wpuszczony do sieci mógłby się pojawić na dowolnych stronach internetowych: w witrynie organizatora regat, na portalach informacyjnych i stronach klubowych. Jakie są zalety takiej relacji? Po pierwsze, jest stosunkowo niedroga. Po drugie, daje nieograniczone możliwości zaprezentowania zawodników, trenerów, organizatorów regat i sponsorów.

Dean Barker i oko kamery.

By wyprodukować taką relację, potrzebujemy sprzętu wideo (mikser, cztery kamery, urządzenia pomocnicze i okablowanie), sprzętu audio, komputerów streamingowych, grafika komputerowego, redaktora transmisji, opiekuna scenografii, realizatorów wizji i dźwięku oraz operatorów kamer i prowadzącego. Według moich obliczeń, budżet takiego przedsięwzięcia w wypadku trzydniowych regat powinien wynieść około 25 tys. zł netto. Zakładając, że organizator udostępnia pontony z obsługą i bierze na siebie koszty związane z pobytem ekipy realizacyjnej na zawodach. Taka mała żeglarska telewizja internetowa byłaby nowością nie tylko na skalę krajową i zapewne podniosłaby znacząco rangę imprezy.

Paweł Pochwała

D.A.D
SPORTSWEAR
Oficjalna odzież PZŻ
www.dad-sport.pl ● www.dadsportswear.pl
reklama

Korycki skazany na balladę

Bez Andrzeja Koryckiego i Dominiki Żukowskiej trudno sobie wyobrazić polską scenę szantową. Gdyby ich nie było, musielibyśmy ich wymyślić.

FOT. FOTOGREGINS

Andrzej Korycki podczas październikowego koncertu w poznańskim teatrze Scena na Piętrze.

Mają wierną publiczność. Niektórzy, jeżdżąc od miasta do miasta, słuchają ich na żywo kilka razy w roku. Bilety na ich koncerty rozchodzą się jak ciepłe bułeczki. Fani rzucają Dominice pod nogi róże, a Andrzejowi przynoszą whisky. Trudno byłoby powiedzieć, że Korycki i Żukowska to zwykły muzyczny duet. To raczej zjawisko i sceniczny fenomen. O balladowym muzykowaniu i rosyjskich pieśniach rozmawiamy z Andrzejem Koryckim.

Magazyn „Wiatr": Coraz więcej w waszym repertuarze rosyjskich ballad. Wplatacie między piosenki żeglarskie utwory Bułata Okudżawy, Włodzimierza Wysockiego, także Żanny Biczewskiej. Ostatnio nawet zapraszacie słuchaczy na koncerty poświęcone rosyjskiej poezji. Jak rozpoczęła się przygoda z tymi utworami? Czy byliście już trochę zmęczeni szantami?

Andrzej Korycki: Nie, takie zmęczenie chyba nam nie grozi. Po prostu zawsze śpiewamy to, co lubimy, a nie to, co wypada śpiewać lub to, co wymyślił reżyser koncertu. Rosyjskie ballady są mi bliskie od dawna, miały duży wpływ na kształtowanie mojej muzycznej wrażliwości. A dziś, zwróć uwagę, prawie nikt ich nie śpiewa. Kiedy 30 lat temu wysłano mnie na festiwal piosenki radzieckiej do Zielonej Góry, utwory Okudżawy były moją tarczą, jedynym sposobem na to, jak wyjść obronną ręką z uczestnictwa w tym wydarzeniu. Po latach od czasu do czasu śpiewałem te piosenki dla siebie lub najbliższych znajomych. Czasem Jurek Porębski rzucił: „Andrzej, zagraj coś z tych twoich ruskich piosenek". I tak sobie po cichu podśpiewywałem...

reklama

I w końcu, jakieś dziesięć lat temu, wieść o tym dotarła do Kanady. W Toronto organizowano festiwal piosenki żeglarskiej „Knaga". Grały Stare Dzwony, był też Waldek Mieczkowski. Organizator zapytał mnie przed wyjazdem za ocean, czy nie zagram koncertu z rosyjskimi pieśniami. Zgodziłem się trochę na odczepnego, bo nie bardzo wierzyłem, że takie wydarzenie może dojść do skutku. I kiedy dotarłem do Toronto, zdębiałem. Zobaczyłem plakaty zapowiadające mój koncert z hasłem: „Andrzej Korycki śpiewa ballady Okudżawy i Wysockiego". Nie spałem całą noc. Uczyłem się nowych utworów i dopracowywałem te, które miałem w pamięci. Nazajutrz sala była pełna. Przyszli nie tylko polonijni żeglarze, ale także Rosjanie tęskniący za ojczyzną. Wtedy po raz pierwszy spostrzegłem, jak doskonale współgrają nasze szantowe piosenki z rosyjską poezją.

Żeglarze znają te utwory i raczej chętnie słuchają rosyjskich ballad, szczególnie wasi słuchacze. A co z tymi, którzy przychodzą na Koryckiego i Żukowską, by słuchać Okudżawy? Czy próbujesz zarażać ich piosenką żeglarską?

Na początku przemycałem rosyjski repertuar podczas koncertów szantowych. Dlatego na końcu świata, w Sztynorcie, mogły obok siebie wybrzmieć nuty „Pieśni gruzińskiej" i utworu „Gdzie ta keja?". Teraz, gdy gramy rosyjskie ballady dla nowych słuchaczy, na przykład w Filharmonii Kaliskiej lub w Filharmonii Opolskiej (oba koncerty odbyły się w marcu), staramy się zaprezentować nasz żeglarski świat. Czasem, niestety, niektórzy trochę kręcą nosami, bo piosenka żeglarska kojarzy im się z prymitywnymi biesiadnymi przyśpiewkami i podchmielonymi facetami zdzierającymi gardło w knajpie. Wydaje im się, że szanty to jedynie utwory w stylu: „Hej ho, kolejkę nalej". Dopiero kiedy zaśpiewamy piosnkę „Pisane pianą" Janusza Sikorskiego albo „Gdzieś tam" z repertuaru Poręby, okazuje się, że miłośnicy rosyjskich ballad i żeglarze mają tę samą muzyczną wrażliwość. Czasem nawet słyszymy głosy zdziwienia: „To tak też szanty brzmią?".

Może powinniście się pokusić o stworzenie własnego repertuaru poezji śpiewanej, aby rosyjskie ballady nie były jedyną alternatywą dla żeglarskich piosenek.

W najbliższym czasie chciałbym właśnie napisać ballady traktujące o życiu w ogóle, a nie tylko o życiu związanym z morzem i żeglowaniem. Pierwsze próby mam już za sobą. Musisz jednak pamiętać, że nie jestem ani wielkim kompozytorem, ani poetą. Piosenki piszę pod wpływem impulsu, kiedy mi coś wpadnie do głowy. Zawsze są one okupione sporym wysiłkiem. Jeśli ten impuls nie jest wystarczająco mocny albo po prostu brakuje mi czasu, wówczas rozpoczęta kompozycja leży i czeka. Mija kilka dni. Czasem kilka tygodni. I wtedy coraz trudniej wrócić do rozpoczętej myśli i nuty. Nie potrafiłbym napisać utworu na zamówienie, jak mistrzowie Jacek Cygan czy Wojciech Młynarski. Dlatego, czekając, aż nadejdzie nowy impuls, sięgamy po piękne, czasem zapomniane i rzadko wykonywane pieśni rosyjskie.

Co jest dla ciebie najważniejsze podczas waszych koncertów: sala, nagłośnienie, scenografia, światło, nastrój...

Najważniejsi są słuchacze. To oni w dużej mierze są reżyserami naszych występów. Nigdy nie mamy scenariusza, nie układamy listy utworów, więc czasem się kłócimy, co zagrać. Wsłuchujemy się w salę, staramy się poczuć klimat i popłynąć razem z ludźmi tym samym kursem. Zawsze pamiętam o tym, że ci, którzy przyszli na koncert, poświęcili nam coś bardzo cennego – swój czas. Staramy się więc z całych sił, żeby nie żałowali. Jesteśmy przy tym trochę nieokiełznani, więc nie lubię wyreżyserowanych występów.

Czasem na nasze koncerty przychodzą wpływowi ludzie mający kontakty w mediach. Obiecują nam kontrakty i chcą nas uszczęśliwić występami w telewizji. Ale my nie tylko nie chcemy tam trafić, ale nawet robimy wszystko, by nie pasować do produkcji emitowanych na antenie. To nie nasza tawerna. Nie mogę patrzeć na płaczących na zawołanie jurorów, na wyreżyserowane spektakle, w których głos ze studia jest ważniejszy niż głos ze sceny. Ani na wykonawców z nastroszonymi piórkami. Cieszę się, że nie muszę w tym uczestniczyć. Możemy żyć w swoim świecie – ubierać się, jak chcemy, siedzieć, jak chcemy oraz gadać i śpiewać, co chcemy. Jestem prostym człowiekiem z małej miejscowości, wychowałem się na wsi, grałem na gitarze marki Defil i nie ciągnie mnie do wielkiej kariery. Dobrze jest, jak jest. Nie chcemy grać więcej koncertów, bo i tak mamy ich za dużo. Nie chcę też mieć więcej pieniędzy, bo to, co mam dziś – wystarcza. Jestem szczęśliwy, mam swoją publiczność i na nic nie mogę narzekać. No, może poza ciągłymi podróżami. Czasem w weekend robimy 1500 kilometrów po polskich drogach, by zagrać dwa lub trzy koncerty. Piątek w Krakowie, sobota w Szczecinie, niedziela jeszcze w innym miejscu. W samochodzie olej wymieniam równie często jak zawodowi kierowcy ciężarówek... Dlatego lubię święta. W święta wypoczywamy. Ale oczywiście już po trzech dniach w domu, przy świątecznym stole, zaczyna mnie ciągnąć. Już bym gdzieś wyruszył i zaśpiewał. Scena jest moim żywiołem i działa jak narkotyk. W jakimś sensie jestem skazany na muzykę. Na szczęście tylko na taką, którą naprawdę lubię.

Czy po tych wszystkich koncertach i podróżach masz jeszcze siły, by zagrać czasem gdzieś w kubryku lub w kokpicie przy wieczornej kolacji? Tak po prostu – dla siebie, załogi i dobrego nastroju...

Jeśli mam ochotę, to zagram. Ale biada tym, którzy zechcą mnie namawiać na siłę. W takich sytuacjach staję okoniem i nawet wołami mnie nie zaciągną do gitary. Kiedy ktoś mnie zmusza do grania, przypomina mi się dzieciństwo. Bywając z rodzicami w gościach lub przyjmując ich w naszym domu, tylko czekałem z przerażeniem, aż nadejdzie ta chwila i ktoś w końcu powie: „No, Andrzejku, a teraz ładnie coś zaśpiewaj cioci". Po prostu nie cierpiałem tego. I teraz też nie lubię, gdy ktoś mnie do czegoś zmusza.

Muzykowanie jest naszą pasją, przyjemnością życia, właściwie trochę niechcący stało się naszym drugim zawodem. Na co dzień jestem instruktorem w domu kultury w Żyrardowie. Dominika jest moją uczennicą, jej główne zajęcie to praca w przychodni uzależnień na etacie psychologa (niektórzy z tego czasem żartują, bo mówią, że rano opowiada pacjentom o niebezpiecznych używkach, a wieczorem śpiewa „Hej, Johnnie Walker"). Ponieważ nasze muzykowanie jest naturalne, śpiewamy tam, gdzie chcemy, dla kogo chcemy i jak chcemy, nikt nas do niczego nie zmusi.

Dość długo czekamy na waszą nową płytę.

Powinna już być na rynku od kilku miesięcy. Niestety, spadkobiercy Wysockiego gdzieś się przeprowadzili i wydawca nie może uzyskać zgody na wydanie na płycie utworów Wołodii. Trwają intensywne poszukiwania. Poza rosyjskimi balladami na krążku zarejestrowano stare, czasem trochę zapomniane piosenki, niektóre z początków mojej przygody ze sceną. Nagraliśmy między innymi „Trzy życia" oraz piosenkę „Robimy Ciechocinek".

Widzimy się w lutym na krakowskim festiwalu Shanties?

Oczywiście, jak co roku. Już wypatrujemy zaproszenia od organizatorów. Ciekaw jestem, jaki temat będzie tym razem motywem przewodnim lutowych koncertów w „Rotundzie".

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Zapraszamy do Krakowa na Shanties

FOT. FOTOGREGINS

Jerzy Porębski podczas Shanties będzie świętował 75. urodziny.

Krakowska Fundacja Żeglarstwa, Sportu i Turystyki „Hals" zaprasza do Krakowa na 33. Międzynarodowy Festiwal Piosenki Żeglarskiej Shanties 2014. Impreza odbędzie się od 20 do 23 lutego. Temat przewodni koncertów brzmi bardzo ciepło: „Żeglarze południowych mórz".

Mirek Kowalewski poprowadzi koncert „Ciechocinek na kotwicy". Tego dnia w Centrum Kultury „Rotunda" odbędzie się prawdziwa parada gwiazd polskiej sceny szantowej – oprócz prowadzącego „Kowala" wystąpią Andrzej Korycki i Dominika Żukowska, Waldemar Mieczkowski, Jerzy Porębski, EKT Gdynia, Klang i Ryczące Dwudziestki.

Na drugi dzień festiwalu zaplanowano koncert dla dzieci oraz koncert współczesnej piosenki żeglarskiej. Wystąpią między innymi Atlantyda, Banana Boat, EKT Gdynia, Stara Kuźnia oraz Marta Śliwa. A późnym wieczorem czeka nas wydarzenie, na którym także nie może was zabraknąć: koncert „Cztery piwka...", czyli 75. urodziny Jerzego Porębskiego. Reżyserem wydarzenia i prowadzącym będzie Marek Szurawski, oprócz niego zagrają Korycki, Żukowska, Klang, Ryczące Dwudziestki i Ryszard Muzaj.

Trzeciego dnia w południe najmłodszych wezmą pod opiekę Mirek „Kowal" Kowalewski i Zbigniew Murawski. Na popołudnie zaplanowano koncert „Portowa tawerna". Usłyszymy tradycyjne pieśni kubryku z męskim chórem szantowym „Zawisza Czarny". Wieczorem zapraszamy na dwudziestolecie zespołu Shannon. Oprócz jubilatów wystąpią Ryczące Dwudziestki, Mechanicy Szanty, Mietek Folk i Orkiestra Samanta.

Ostatni dzień festiwalu to koncert szanty klasycznej. Zagrają i zaśpiewają Brasy, Cztery Refy, Mechanicy Shanty, Marek Szurawski, Ryszard Muzaj, chór „Zawisza Czarny", chór Akademii Marynarki Wojennej oraz The Exmouth Shanty. Zaplanowano również popołudniowy koncert finałowy. Wystąpią na nim Banana Boat, Cztery Refy, Mietek Folk, Orkiestra Samanta, Prawdziwe Perły, Stare Dzwony, Zejman i Grakumpel oraz chór Akademii Marynarki Wojennej.

Shanties 2014

Szanta Claus Festiwal 2013

W grudniu żeglarze spotkają się w Poznaniu na ósmej edycji Szanta Claus Festiwal. Impreza odbędzie się 6 i 7 grudnia. Podobnie jak przed rokiem, szanty zabrzmią w sali teatru „Scena na piętrze" przy ul. Masztalarskiej 8, zaledwie 100 metrów od Starego Rynku. Wieczorami uczestnicy będą się spotykać w festiwalowej tawernie (gościnna piwnica restauracji „Feniks" przy Starym Rynku 77).

„Scena na piętrze" to wyjątkowe miejsce na kulturalnej mapie Poznania. Występowali tu najwięksi polscy aktorzy, między innymi Henryk Machalica, Gustaw Holoubek, Leon Niemczyk i Roman Wilhelmi, a także Anna Seniuk, Krystyna Janda i Jerzy Stuhr. Przed kilku laty salę gruntownie przebudowano – odnowiono widownię i wymieniono fotele. Dziś teatr często odwiedzają wielkopolscy żeglarze – uczestnicy koncertów z cyklu Szantowy Poznań. Organizatorem Szanta Claus Festiwal jest Wielkopolski Okręgowy Związek Żeglarski. Pierwsza edycja mikołajkowej imprezy odbyła się w 2006 roku, z okazji 80-lecia żeglarstwa w Wielkopolsce. – Żeglarze, wodniacy, miłośnicy aktywnego wypoczynku, łowcy przygód oraz fani pieśni morza i kubryku przyjęli festiwal entuzjastycznie. Od tego czasu co roku w grudniu spotykamy się z szantową pieśnią – mówi Maciej Olszewski, prezes WOZŻ.

Na pierwszy dzień Szanta Claus Festiwal (piątek) zaplanowano koncert zatytułowany „Hej, me Bałtyckie Morze" (początek o godz. 19.00). Wystąpią zespoły EKT Gdynia, Szantaż oraz Grupa Trzymająca Ster. W sobotę w południe rozpocznie się przegląd konkursowy. Koncert główny zatytułowany „Northwest Passage" zaplanowano na godz. 18.00. Zagrają i zaśpiewają GooRoo Band, Za Horyzontem, Marta Śliwa, Trzecia Miłość oraz laureaci konkursu.

reklama

Rekrutacja na rejs „Chopinem”

Fundacja STS „Fryderyk Chopin” ogłosiła konkurs dla gimnazjalistów. Zwycięzcy otrzymają bezpłatne zaproszenie na rejs Niebieskiej Szkoły.

Uczniowie zainteresowani rekrutacją muszą przepracować 30 dni jako wolontariusze. Każdy z nich przedstawi opinię opiekuna projektu potwierdzającą wykonanie pracy. Oryginał pisma należy przesłać do biura fundacji (do 8 grudnia – decyduje data stempla pocztowego), a kopię e-mailem na adres fundacja@fryderykchopin.pl. Drugi etap rekrutacji to rozwiązanie testu (25 pytań z wiedzy ogólnej na poziomie gimnazjum). Test dostępny jest online po zalogowaniu na stronie www.fryderykchopin.org.pl. Należy go rozwiązać do dnia 8 grudnia (na zapisanie odpowiedzi uczniowie mają 30 minut). Także do 8 grudnia należy zrobić trzeci krok: przygotować autoprezentację zawierającą odpowiedź na pytanie: „Dlaczego powinienem popłynąć na rejs Niebieskiej Szkoły”. Autoprezentację należy przesłać e-mailem lub pocztą (decyduje data stempla pocztowego).

Rekrutacja trwa do 8 grudnia. Jej wyniki zostaną ogłoszone 20 grudnia. Wybrani uczniowie otrzymają miejsce na pokładzie „Chopina”, który przez dwa miesiące pokona szlak z Martyniki do Szczecina (od 1 lutego do 1 kwietnia 2014 roku).

Rejsy edukacyjne na pokładzie „Fryderyka Chopina” adresowane są do młodzieży. Projekt Niebieskiej Szkoły to sprawdzone i skuteczne połączenie nauki prowadzonej według programu szkolnego z żeglugą oceaniczną. W każdym rejsie może wziąć udział 25 uczniów. Młodzież ma zajęcia lekcyjne, poznaje nawigację, pracuje przy żaglach, a odwiedzając zagraniczne porty – odkrywa świat. Rejs to także lekcja odpowiedzialności za siebie i innych, ucząca współpracy w grupie i pokonywania słabości. Fundację STS „Fryderyk Chopin” powołano w 2011 roku. Więcej informacji znajdziecie na stronach: www.fryderykchopin.org.pl, www.niebieskaszkola.pl.

„Fryderyk Chopin” to statek o długości ponad 55 metrów z ożaglowaniem typu bryg. Niesie żagle o powierzchni 1200 m kw. Może osiągnąć prędkość 16 węzłów. Zabiera na pokład 53 osoby (w tym siedem osób stałej załogi). Żaglowiec powstał w Gdyni na początku lat 90. ubiegłego wieku. Swe oceaniczne rejsy rozpoczął od startu w atlantyckich regatach Columbus w 1992 roku. Portem macierzystym „Chopina” jest Szczecin, a armatorem – firma 3Oceans. Kolejne trzy rejsy Niebieskiej Szkoły odbędą się w maju, będą to tygodniowe wyprawy po Morzu Bałtyckim.

Marzenia Szymona Kuczyńskiego

Szymon Kuczyński: „Jeśli praca przeszkadza ci w żeglowaniu, to rzuć pracę. A najlepiej pływaj i zarabiaj. To jest ideał. Robota w biurze nie jest dla mnie – raz wytrzymałem za biurkiem tydzień i podziękowałem."

Szymon Kuczyński: „Chciałbym pływać cały rok i zarabiać w ten sposób na życie".

Szymon Kuczyński i Dobrochna Nowak zbudowali wspólnie małą drewnianą łódź typu Setka. Był to ich szkutniczy debiut. Na jachcie nazwanym „Lilla My" Szymon przepłynął ocean w wyścigu samotników „Setką przez Atlantyk". Kiedy na Karaibach dołączyła do niego Dobrochna, załoga rozpoczęła włóczęgę po wyspach. Następnie razem pożeglowali z powrotem do Europy. Ponad rok od rozpoczęcia przygody Szymon opowiada o zakończonym projekcie, o planach na przyszłość, o zarabianiu na żeglarstwie i o lęku przed mediami.

Kamila Ostrowska: Dwa starty w regatach „Poloneza". Dwa rejsy przez Atlantyk. Żeglowanie po Karaibach. I powrót do Polski. Jak twoja drewniana łajba wytrzymała tak intensywny sezon? W jakim stanie jest „Lilla My"?

Szymon Kuczyński: Wciąż może pływać. Musimy tylko trochę wyremontować podwozie. Farba na płetwie balastowej zaczęła schodzić i pojawiła się rdza – prawdopodobnie popełniłem błąd technologiczny. Przez zimę poprawimy aranżację wnętrza i kilka elementów na pokładzie. Poprowadzimy olinowanie do kokpitu. Zrobimy też miniaturkę szprycbudy, która osłoni zejściówkę przed falami. Będziemy mogli częściej pływać z otwartą kabiną i wentylować wnętrze naszej setki. Zamontujemy też dłuższy rumpel, a baterię słoneczną przeniesiemy na rufę. Wszystkie te zmiany poprawią wygodę żeglowania. Przy słabym wietrze wiejącym od rufy „Mała" płynie powoli nawet na dwóch fokach, dlatego testowałem genaker, który bardzo nam się przyda.

Jak po swych rejsach oceniasz przydatność waszych urządzeń elektronicznych?

Na łódce miałem odbiornik AIS, na którym najbardziej mi zależało. Automatic Identification System umożliwia wymianę danych między jednostkami. Jego zadaniem jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi – przede wszystkim zapobieganie kolizjom. Urządzenie zapewniało komfort żeglugi, szczególnie w Europie. Dzięki niemu nasza mała łódź była widoczna na monitorach statków. My także mogliśmy obserwować ruch innych obiektów: widzieliśmy, jakim kursem płyną i z jaką prędkością. Pewnego dnia w pobliżu naszej setki było około 400 jednostek, a kilkadziesiąt z nich zmierzało kursem kolizyjnym. W takich sytuacjach reflektor radarowy to za mało. Podczas regat „Poloneza" AIS był moim głównym przyrządem, ustawiłem sobie waypointy i nie musiałem sięgać po odbiornik GPS. Mieliśmy także telefon satelitarny, który pomagał zdobywać prognozy pogody i przekazywać informacje najbliższym.

„Lilla My" na Karaibach. Fot. T. Bednarczyk / pro-skippers.pl

Po kilku tygodniach w tropikach czas na mycie dna.

FOT. ZEW OCEANU (8)

Szkoła Żeglarstwa kpt. Piotra Lewandowskiego i kpt. Bartłomieja Czarcińskiego

Szkoła Żeglarstwa
MORKA

Ponad 10 lat na wodzie!

CZARTERY

Do każdego czarteru:

warsztaty kapitańskie GRATIS
locja 888 portów lub mapa generalna
pomoc Piotra lub Bartka przed i w trakcie czarteru!
książeczki żeglarskie dla wszystkich członków załogi

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

Czy na tak małej łódce w ogóle można się czuć bezpiecznie?

Można. W czasie rejsów sprawdziliśmy łódź prawie w każdych warunkach. Nie mieliśmy jedynie wiatrów o sile przekraczającej 10 stopni Beauforta, nie było też sztormowania pod wiatr. Przez te wszystkie tygodnie nie miałem sytuacji, która powodowałaby strach. Trzeba było tylko dobrze się przygotować. Sztormowe żagle często leżały na pokładzie gotowe do postawienia. Do siódemki pływaliśmy z fokiem marszowym, ewentualnie zrzucaliśmy grot albo dostawialiśmy do niego trajsla, który niestety nie ciągnie tak dobrze i jest sporo zabawy przy jego stawianiu. Trzeba pamiętać, by na grocie były trzy refy. My mieliśmy tylko dwa. Teraz grot jest już u żaglomistrza i będzie przerabiany.

Były trudne momenty?

Dość ciężki był etap na Teneryfę. Tydzień płynąłem w wietrze przekraczającym siedem stopni Beauforta. Spod chmur wiało nawet z siłą 10 stopni. Fale miały do ośmiu metrów, bo sięgały topu masztu. Zaskoczyła mnie długość tego sztormu. Zazwyczaj wszystko trwa dwa, trzy dni i wiatr zaczyna siadać. Tym razem niż nie chciał się ruszyć. Niełatwe były pierwsze godziny rejsu, gdy uczyłem się łódki i jej odgłosów. Nie spałem dwie noce ze względu na sztormowe warunki i z powodu dźwięków, które wydawały mi się podejrzane. Drżenie masztu słychać w środku bardzo wyraźnie. Kadłub jest lekki, sklejkowy, więc działa jak pudło rezonansowe gitary. Nawet chlupnięcie fali o burtę wydawało się groźne, dlatego początki nie były łatwe. Trudna była też żegluga wzdłuż europejskiego wybrzeża. Przy sześciu stopniach Beauforta płynęliśmy pod wiatr i prąd, co dla setki bez silnika jest dużym wyzwaniem. Również na Karaibach mieliśmy z „Brożką" przygodę, gdy spod chmur powiało mocniej niż się spodziewaliśmy.

Ale chyba najgorsza była noc pod Cherbourgiem, kiedy przywiało z siłą siedmiu stopni. Na dodatek był silny przeciwny prąd. Utworzyły się strome nieprzyjemne fale, które się załamywały i przestawiały jacht. Poza tym było gęsto od statków. Trzeba było siedzieć za sterem i walczyć. Ale w takich warunkach chyba na każdym jachcie żegluga byłaby podobna. Warto zwrócić uwagę, że duże fale wynoszą setkę wysoko do góry. W czasie regat „Poloneza", gdy wiało ponad 35 węzłów, halsowałem pod wiatr i fale na samym foku. Ta łódka to potrafi. Krótka setka wspina się na szczyt długiej fali, a później, korzystając z prędkości nabieranej ▷

Czartery na Brytyjskich Wyspach Dziewiczych

OceanTalesAdventures ltd.

Przestronne, komfortowe, w pełni wyposażone
jachty i katamarany
w najpiękniejszym miejscu na Ziemi.

KARAIBSKA PRZYGODA
zarezerwuj swoją dzisiaj!

www.dziewiczewyspy.pl
www.sailingincaribbean.com
Kanada tel: +1 604 803 1424 Skype PL: 71 735 6777

Przystań Anchorage Yacht Club (Union Island).

Wyspa Terre-de-Haut (archipelag Les Saintes).

Dryfkotwa jachtu „Lilla My".

„Brożka" z telefonem satelitarnym. Co słychać w domu?

podczas zjeżdżania w dół, można nawet zrobić zwrot przez sztag. Na dużym jachcie byłoby to trudne do wykonania. Trzeba też powiedzieć, że na małej łódce sztormowanie zaczyna się wcześniej. Podczas żeglugi setką pierwszy raz tak często używałem dryfkotwy, która pozwalała stabilizować kurs. Nie chodziło o spowolnienie łódki, ale właśnie o sterowność. Z dryfkotwą za rufą prędkość spadała nieznacznie, ale zyskiwaliśmy spokój na pokładzie – mogłem na przykład pójść na dziób lub wejść pod pokład.

Niektórzy twierdzą, że twój oceaniczny samotny rejs był przedsięwzięciem lekkomyślnym. Wiele firm ubezpieczeniowych w ogóle nie ubezpiecza tak małych jachtów na Atlantyk.

Czytam właśnie książkę Richarda Konkolskiego, w której opisuje pierwsze regaty atlantyckie samotników. Startowały wtedy łódki o długości 5, 6 metrów, czyli takie jak setka lub trochę większe. Mówimy o dość odległych czasach. Warunki żeglowania i życia na morzu były wtedy o wiele trudniejsze niż te na naszym jachcie. „Lilla My" jest szczelna, powstała z dobrych materiałów i ma niezbędne wyposażenie. Oczywiście w warunkach ekstremalnych wszystko mogłoby się zdarzyć. Ale o ilu jachtach można powiedzieć, że przy wietrze powyżej 10 stopni w skali Beauforta sprawdzą się w stu procentach? Przed regatami „Poloneza" zapowiadano trudne warunki. Ale wyruszyłem w morze pozytywnie nastawiony, bo wiedziałem, że nawet przy wietrze o sile 40 węzłów mogę płynąć bez wielkiego kozakowania.

Jakie trzeba mieć umiejętności, by wyruszyć samotnie przez ocean na małej łódce?

Moje doświadczenie nie jest wielkie, bo w końcu tylko Atlantyk przepłynąłem. Ale mogę powiedzieć, że trzeba być trochę omnibusem. Musisz się znać na nawigacji, musisz wiedzieć, jak naprawić pewne rzeczy na łódce, bo przecież w razie kłopotów trudno bez przerwy wydzwaniać do serwisu. Poza tym trzeba wiedzieć, jak łódka się zachowuje w danych warunkach i jakie żagle możemy postawić. Na przykład na setce, przy bardzo silnym wietrze, nigdy nie żeglujemy z gołym masztem. Zawsze mamy postawiony choćby kawałek żagla, bo wtedy łódka lepiej słucha steru, szybciej płynie i mniej się buja. Na pokładzie trzeba reagować szybko, bo zdarzyć się mogą różne rzeczy. Pewnym problemem jest praca na pokładzie w żegludze samotnej. Jak idziesz na dziób, łódka od razu inaczej się zachowuje, zaczyna ostrzyć, więc trzeba szybko wracać.

Czy pasatowy szlak przez Ocean Atlantycki rzeczywiście jest aż tak łatwy? W jednym z wywiadów powiedziałeś nawet, że to trasa emerycka...

Szymon naprawia samoster.

Pożegnanie z Martyniką. Czas ruszać w dalszą drogę.

HUNTER
MARINE CORPORATION
We Go The Distance

www.maan.pl

The EDGE żaglówka motorowa • 27–38 Stóp
39–50 Stóp • Centralny Kokpit 45–50 Stóp

NOWY
HUNTER 40!

MAAN®

MAAN Sp. z o.o.
Podole 9, 05-600 Grójec
tel./fax. +48 48 664 50 56
tel.kom. 0-606-912-321
info@maan.pl

To opinia większości osób, które przepłynęły Atlantyk szlakiem pasatowym. To nie jest wielkie wyzwanie; wieje w plecy, raczej stabilnie, najczęściej od czterech do pięciu stopni Beauforta, czasem dmuchnie szóstka. Mocniej przywiać może spod chmur, ale także wtedy płyniemy z prądem i długą atlantycką falą. Nawet sztormowanie, powiedzmy do ósemki, nie jest straszne. Robi się tylko mokro. Oczywiście zawsze mogą się przytrafić niespodziewane sytuacje, na przykład Arek Pawełek, płynąc na pontonie, napotkał bardzo ciężkie warunki, ale to była raczej pogodowa anomalia.

Gdzie lepiej ci się żegluje, po Bałtyku czy po odległych akwenach?

Na Karaibach żegluje się spokojniej. Jest mniejszy ruch statków, pogoda jest bardziej przewidywalna, jest też wiele bezpiecznych miejsc, w których można się schronić. Polskie wybrzeże pod tym względem jest dość wymagające, szczególnie dla jachtów bez silnika. Najprzyjemniej jest na Atlantyku, daleko od brzegów, ruchliwych szlaków, szybko zmieniającej się pogody i męczących stromych fal. Moim zdaniem, zdecydowanie lepiej sztormować na Atlantyku niż na Bałtyku czy gdzieś w Europie w strefie przybrzeżnej.

W trakcie rejsu spotykałeś wielu żeglarzy, także z Polski. Jak wspominasz te kontakty?

Mam bardzo dobrą opinię o polskich żeglarzach. Gdy spotykaliśmy rodaków, zawsze było sympatycznie. Wszyscy oferowali pomoc, szczególnie gdy zobaczyli, jaką łódką płyniemy. Pytali, czy czegoś nam trzeba, czy chcemy zjeść coś ciepłego, bo nie wierzyli, że na setce można normalnie gotować. Często korzystaliśmy z obcych lodówek, by schłodzić napoje. Gdy stałem na kotwicy przy Tobago, wpływał do portu katamaran z polską banderą pod salingiem. Zawołali „pozdrawiamy setkę!". Okazało się, że przypłynęli specjalnie do mnie, bo chcieli zjeść ze mną kolację. Strasznie było miło. Kontakty z tej wyprawy zostaną z nami na dłużej. Znajomych z Karaibów spotykamy teraz w innych zakątkach, także w polskich portach – świat jest bardzo mały, a ten żeglarski jeszcze mniejszy.

Czy żeglarstwo stanie się teraz twoim zawodem?

Dotychczas prowadziłem kursy na Mazurach i morskie rejsy. Teraz chciałbym przejść na pełen etat, pływać cały rok i zarabiać w ten sposób na życie. To oczywiście wymaga ciągłych podróży. Po powrocie z oceanicznej wyprawy jeszcze nie byłem w domu, z mamą widziałem się tylko dlatego, że witała mnie w Świnoujściu. Później regaty „Poloneza", praca przy jachcie w Górkach Zachodnich, tak to się kręci... Nagłośnienie projektu Zew Oceanu sprawiło, że teraz łatwiej zdobywam ciekawe oferty. A właściwie to same one do mnie przychodzą. I właśnie o to chodziło. Zawsze miałem problem z chodzeniem do normalnej pracy. Kiedyś spędziłem tydzień w biurze i stwierdziłem, że to nie dla mnie. Podziękowałem. Poza tym wyznaję zasadę: „jeśli praca przeszkadza ci w żeglowaniu, to ją rzuć".

Co myślisz o polskich przepisach dotyczących patentów i szkoleń?

Uważam, że im mniej papierów, tym lepiej. Sytuacja w Polsce zmierza w dobrą stronę, ale powoli. Sądzę jednak, że i tak zawsze najważniejszy będzie zdrowy rozsądek. Raczej nikt poważny nie wsiada na jacht żaglowy, jeśli nie ma podstawowych umiejętności. Aby wynająć małą łódkę, nie trzeba już mieć papierów, a ludzie i tak zapisują się do szkół żeglarskich, bo po prostu chcą się uczyć. Nie musimy ich zmuszać do odpowiedzialności. W większości krajów nie trzeba mieć dokumentów, by prowadzić łódź dla własnej przyjemności (co innego, jeśli żeglujemy zawodowo), a mimo to szkoły żeglarskie świetnie funkcjonują. Na przykład angielskie papiery mają największą renomę na świecie, choć są nieobowiązkowe.

Jakie macie plany na następny sezon?

W przyszłym roku chcemy popłynąć setką na Islandię. Wyruszymy prawdopodobnie ▷

ze Świnoujścia, potem przez Kanał Kiloński i dalej do Holandii. Będzie okazja, by trochę pozwiedzać, poznać Szkocję, odwiedzić Szetlandy i Wyspy Owcze. Chcemy płynąć etapami po 250 mil (trzy, cztery dni w morzu). A jak pogoda się pogorszy, będę sobie stał na tych Wyspach Owczych tak długo, aż się poprawi.

A jakieś inne wyzwania, może regatowe?

Chciałbym spróbować sił w regatach Mini Transat. Ale to już oczywiście dużo poważniejsze przedsięwzięcie – pracujemy nad pozyskaniem sponsorów. Później chcielibyśmy wyruszyć dookoła świata, oczywiście małym jachtem, w końcu to nasza specjalność. Zobaczymy, czy ktoś zechce udźwignąć finansowo nasze nowe pomysły.

Czy projekt Zew Oceanu sprawił, że stałeś się znanym żeglarzem?

Ludzie w portach znają naszą łódź i załogę. Czasem dzwonią dziennikarze. Ale kontakty z mediami mnie krępują. Nie lubię być na świeczniku, w świetle reflektorów – nie radzę sobie z tym. Wizyty w studiu radiowym lub telewizyjnym zupełnie mnie nie kręcą. Ale zależy mi na tym, by żeglarstwo stało się moim zawodem, więc trzeba coś robić, nie wystarczy być instruktorem. Ponieważ mamy dość ambitne plany, muszę wychodzić do ludzi i mediów, by zwiększyć naszą rozpoznawalność i tym samym szanse na pozyskanie sponsorów. Ale wolałbym, aby to wszystko robił ktoś inny. Ja mógłbym tylko pływać.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

Kurs na Boatshow

W trzeci weekend listopada spotykamy się w Łodzi na targach Boatshow. Warto odwiedzić halę przy ul. Politechniki 4, by zobaczyć nowe jachty z polskich i zagranicznych stoczni. Ale to oczywiście tylko część atrakcji.

Wystawcy zaprezentują między innymi jachty Maxus 22 i Maxus 24 (wersja z mieczem szybrowym). Zobaczymy też łodzie Sedna 24 i Cosinus Janmor 33. Sporo będzie jednostek motorowych: Elan Power 30 (jacht nominowany do nagrody European Powerboat of the Year 2014), Balt 818 Tytan, Galia 600 Hardtop, Galia 750 Hardtop, Galia 630 Sundeck, Calipso 23 (o tej spacerowej łodzi piszemy w tym numerze „Wiatru"), Bayliner Elements, Pegazus 460, Laguna 700 Cruiser i Joyboat (jacht spacerowy z napędem elektrycznym). Będzie też katamaran spacerowy Holiday Boats Sun Deck będący luksusowym dwupoziomowym małym statkiem pasażerskim.

Spotkamy się z przedstawicielami PZŻ i opiekunami projektu Energa Sailing. Okazałe stoisko zaprezentują gminy i organizacje promujące szlak wodny Wielka Pętla Wielkopolski. Poznamy ofertę Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Zaplanowano też prezentacje portów i przystani oraz akwenów i miast: Kanału Augustowskiego, Pojezierza Krajeńskiego, Jeziora Solińskiego i Giżycka. Warto zaplanować udział w warsztatach i wykładach: nawigacja tradycyjna i elektroniczna, meteorologia, ABC radiooperatora, ubezpieczenie i odpowiedzialność skippera (prezentację przygotowała firma Yacht-Pool), morskie i śródlądowe przepisy żeglugowe oraz teoria żeglowania.

Targi Boatshow będziemy mogli zwiedzać od piątku 15 listopada do niedzieli 17 listopada – od godz. 10.00 do godz. 18.00 (w niedzielę do 16.00). Po wypełnieniu formularza rejestracyjnego goście targów będą mogli zakupić bilet w cenie 18 zł.

ORGANIZATORZY INTERSERVIS, Międzynarodowe Targi Poznańskie
PATRONAT POLSKIE JACHTY
WSPÓŁPRACA Polski Związek Żeglarski, Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego
WSPÓŁPRACA MEDIALNA Żagle, Wiatr, Jachting, Jachting Motorowy, Jacht-Market, Ukinep

YACHT-POOL: Niemcy, Szwajcaria, Austria, Francja, Dania, Finlandia, Czechy, Chorwacja, Słowacja, Słowenia, Hiszpania i Polska

UBEZPIECZENIA CZARTERU

odpowiedzialność cywilna skippera
ubezpieczenie od NNW
ubezpieczenie kaucji za czarter
ubezpieczenie od anulowania czarteru
i inne.

UBEZPIECZENIA JACHTU

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIA
...to więcej, jak tylko ubezpieczenie

Zapraszamy na
POLAND BOATSHOW
ŁÓDŹ, 15-17.11.2013
Prezentacja w Łodzi
- Odpowiedzialność Skippera
- Co nowego w Chorwacji?
- Informacje o Balearach

NAJLEPSZE AGENCJE CZARTEROWE POLECAJĄ YACHT-POOL
Agantrus, Azymut, Błękitny Piotruś, charter.pl, Globtourist, Kubryk, Master Yachting, Otago Yacht, People Experience, Punt, Skaut

www.yacht-pool.pl

YACHT-POOL Polska | Agencja: Daniel Prusinski | tel: 0048 22 398 6061 | faks: 0048 22 398 6069 | info@yacht-pool.pl

reklama

Atrakcje targów Tour Salon

Chorwacja podsumowała udany sezon. Eurolot zaprosił żeglarzy na pokłady swych samolotów. A wielkopolskie samorządy i organizacje promowały swój szlak – wielką pętlę. W Poznaniu odbyły się targi Tour Salon, na których obecny był także magazyn „Wiatr".

Targi Regionów i Produktów Turystycznych
TOURSALON
Fair of Regions and Tourist Products
2013

Na okazałym stoisku Warmii i Mazur promowano między innymi atrakcje powiatu giżyckiego, oferty lokalnych organizatorów wodnej turystyki oraz Kanał Elbląski. Byli też wystawcy reprezentujący południowe Mazury. Przedstawiciele Pomorza Zachodniego opowiadali o wodnych atrakcjach Świnoujścia, Szczecina i Kołobrzegu. Na stoisku województwa pomorskiego zapraszano do Gdańska i na północne Kaszuby. Akweny tego regionu promowała też Lokalna Organizacja Turystyczna Serce Kaszub. Nie mogło oczywiście zabraknąć stoiska województwa kujawsko-pomorskiego. A w sąsiedniej hali MTP goście targów odwiedzali między innymi Chorwację, Grecję, Hiszpanię i Turcję – popularne kierunki naszych żeglarskich wypraw.

Pierwszego dnia wystawy żeglarzy i wodniaków zainteresowały dwie konferencje. Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji zaprosił na lampkę chorwackiego wina i podsumowanie bardzo udanego sezonu. W tym roku (do września) Chorwację odwiedziło ponad 640 000 turystów z Polski. To aż o 100 tys. gości więcej niż rok wcześniej. – Przez pięć ostatnich lat liczba polskich turystów w naszym kraju się podwoiła – zauważył Bojan Baketa, dyrektor NOITRCH.

Spotkanie zorganizowano wspólnie z przedstawicielami linii lotniczych Eurolot, które w minionym sezonie wysyłały turystów do Chorwacji z Warszawy, Krakowa, Gdańska i Poznania (10 lotów tygodniowo). Zapowiedziano, że w przyszłym sezonie tych połączeń będzie aż 12. – Nasze maszyny lądowały w Dubrowniku, Zadarze i Splicie. Dużym zainteresowaniem cieszyły się nowe połączenia z Poznania – powiedziała Agnieszka Rosłanowska reprezentująca linie Eurolot. Pasażerowie udający się do Chorwacji z tym przewoźnikiem mogą zabrać bagaż główny o wadze 15 kg oraz podręczny o wadze do 8 kg. Bilety sprzedawano w cenie od 269 zł. Podczas poznańskiej konferencji zapowiedziano, że w przyszłym sezonie ceny będą utrzymane na podobnym poziomie.

Targi Tour Salon gościły też Wielkopolską Organizację Turystyczną, która zaprosiła na konferencję poświęconą Wielkiej Pętli Wielkopolski. To szlak wodny o długości 690 km. Na spotkaniu zaprezentowano nową stronę internetową www.wielka-petla.pl. Portal zawiera między innymi planer podróży. Pozwala on wyszukiwać atrakcyjne obiekty według własnych zainteresowań, planować trasę i udostępniać swoje wycieczki znajomym na portalach społecznościowych. Przedstawiono też nowe aplikacje na urządzenia mobilne działające w systemach iOS i Android, ułatwiające wodniakom żeglugę i zwiedzanie najbliższych okolic Wielkiej Pętli Wielkopolski. Twórcy aplikacji w dwa tygodnie opłynęli łodzią motorową całą pętlę, tworząc tzw. ślad GPS. Aplikacje zawierają przystanie, obiekty turystyczne, bazę noclegową, szlaki piesze i rowerowe oraz zdjęcia. Następne spotkanie z Wielką Pętlą Wielkopolski już podczas targów Boatshow.

FOT. IVO PERVAN

W tym roku (do września) Chorwację odwiedziło ponad 640 000 turystów z Polski. Na zdjęciu park przyrody Telašćica.

W sierpniowym wydaniu „Wiatru” obszernie pisaliśmy o tragedii 116-letniego żaglowca ze Stavanger, który zatonął podczas pierwszego etapu regat. Zmierzał z duńskiego Aarhus do stolicy Finlandii – Helsinek. Podczas silnego wiatru zaczął szybko nabierać wody. Załogę podjęła na śmigłowiec ekipa ratowników, ale w trakcie akcji mającej na celu uratowanie tonącego żaglowca zginął Koen van Gogh z holenderskiego jachtu „Wylde Swan”. Norweski kecz osiadł na głębokości 50 metrów pomiędzy południowymi krańcami szwedzkich wysp Gotlandia i Olandia. Wkrótce po katastrofie sympatycy „Wyverna” zaczęli zbierać pieniądze na jego wydobycie.

FOT. ISLAND OFFSHORE

Zadanie podniesienia żaglowca otrzymał statek „Island Constructor” należący do firmy Island Offshore.

Żaglowiec „Wyvern” wydobyto z Bałtyku

Pięć dni trwała akcja podniesienia jachtu, który zatonął w lipcu podczas The Tall Ships Races.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Po kilku dniach powołano grupę roboczą mającą zorganizować akcję. W jej skład weszli pracownicy Muzeum Morskiego ze Stavanger. Główny ciężar finansowania operacji wzięły na siebie firmy zajmujące się wydobyciem ropy i gazu, które odpowiedziały na apel organizatorów akcji.

Pod koniec lipca zaczęły powstawać pierwsze scenariusze akcji wydobywczej. Zadanie podniesienia żaglowca otrzymał statek „Island Constructor” należący do firmy Island Offshore. Na co dzień używany jest między innymi do wykonywania odwiertów w dnie morza. Na początku sierpnia zawinął do Stavanger, skąd zabrał specjalny stojak na kadłub „Wyverna”. Wkrótce dotarł na miejsce zatonięcia i rozpoczął operację zaplanowaną na 80 godzin. Nils Olav Roaldsøy, kierujący akcją z pokładu „Island Constructor”, oświadczył reporterowi dziennika „Aftenblad”, że zadanie jest niecodzienne i ciekawe, ale raczej nieskomplikowane. Do załogi statku dołączyli kapitan „Wyverna” Ingeir Fossan oraz szkutnik Sverre Naustvik.

Operacja trwała aż pięć dni. Najpierw dokonano oględzin kadłuba przy użyciu dwóch zdalnie sterowanych małych łodzi podwodnych. Zespół chciał się upewnić, że żaglowiec nie rozpadnie się podczas podnoszenia. Kadłub spoczywał stępką na dnie, z masztami w pionie i nieuszkodzonymi postawionymi żaglami. Następny etap to założenie pasów, na których „Wyvern” miał być podnoszony. W dnie morza, pod stępką, wywiercono dwa tunele i przeciągnięto przez nie pasy, które objęły kadłub. Zadanie było trudne, bo kamieniste i gliniaste podłoże okazało się oporne. Członkowie zespołu żartowali z przekąsem, że Neptun nie chce wypuścić swej ofiary. W końcu jednak wszystkie prace na dnie zakończyły się pomyślnie i po zamocowaniu pasów podniesiono „Wyverna” na powierzchnię. Nim wciągnięto go na rufowy pokład „Island Constructor”, z wnętrza żaglowca wypompowano około 100 ton wody. Zajęło to aż 10 godzin.

Na wieść o szczęśliwym zakończeniu akcji, sympatyków „Wyverna” ogarnęło wzruszenie. Bitten Bakke, dyrektor muzeum ze Stavanger, ze łzami w oczach odpowiadała na pytania dziennikarzy. W trakcie trzech dni podróży do Norwegii dokonano oględzin kadłuba, wstępnych napraw, zdołano nawet wyremontować silnik. Kadłub jest nienaruszony, ale odkryto nieszczelności w wyprowadzeniach wałów napędowych na śruby. Choć konstrukcja jachtu nie ucierpiała, morska woda zaszkodziła wnętrzom.

W Stavanger uratowany żaglowiec witało około 1500 osób. Jachty lokalnych żeglarzy utworzyły powitalny orszak. A statek ratowniczy oraz samego „Wyverna” udostępniono do zwiedzania. Na nabrzeżu pokazano zdjęcia i filmy prezentujące historię żaglowca oraz dokumentujące przebieg operacji podniesienia z dna. Później pokładowy dźwig statku zwodował żaglowiec. Uruchomiono silnik i „Wyvern” o własnych siłach popłynął do stoczni remontowej. Zarząd muzeum zamierza ukończyć remont do regat The Tall Ship Races w 2014 roku. Kapitan Ingeir Fossan sceptycznie odnosi się do tak krótkiego terminu, ale dotychczasowa determinacja miłośników żaglowca napawa optymizmem.

„Wyvern” nie jest pierwszym zaprojektowanym przez Colina Archera jachtem, który został podniesiony z dna. W 1999 roku wydobyto z 500-metrowej głębi jacht „Christiania”, który zatonął u wybrzeży Norwegii i czekał na podniesienie 20 miesięcy. Dzięki rozwojowi techniki takie akcje przeprowadzane są coraz częściej. We wrześniu podniesiono holenderski żaglowiec „Astrid” (bryg o długości 42 metrów), który zatonął 24 lipca u południowych wybrzeży Irlandii.

Marcin Pituła

reklama

Dbajmy o jachty po sezonie

Zimą nasze łodzie są bardziej narażone na poważne uszkodzenia niż podczas żeglowania.

Specjaliści od ubezpieczeń z firmy Pantaenius obliczyli, że 40 proc. odszkodowań wypłacanych przez to towarzystwo jest rezultatem zdarzeń związanych z zimowym przechowywaniem sprzętu. – Najczęściej notujemy pożary prowadzące do całkowitej utraty jachtu – mówi Michał Korneszczuk, polski przedstawiciel firmy Pantaenius.

Dwa lata temu pożar strawił doszczętnie hangar portowy w niemieckim Wilhelmshaven nad Morzem Północnym. Pięć jachtów spłonęło, a jeden został poważnie uszkodzony. W Hamburgu przyczyną wielkich szkód był huraganowy wiatr, który zniszczył hangar – dach budynku przygniótł 40 zimujących pod nim łodzi. Dlatego ubezpieczenia powinny chronić jachty przez cały sezon, a nie tylko wtedy, gdy wyruszamy w rejs lub cumujemy w marinie. A sumy ubezpieczeń powinny pokrywać utratę jednostki, czyli jej doszczętne zniszczenie.

Niektórzy armatorzy polegają na ubezpieczeniu OC wykupionym przez firmę oferującą usługę zimowania na portowym placu lub w hangarze. Oczywiście, większość profesjonalnych przedsiębiorstw zajmujących się zimowym przechowywaniem sprzętu posiada odpowiednią ochronę ubezpieczeniową. Ale mniejsi usługodawcy, którzy udostępniają swoje działki lub hale, często działają bez polisy. A nawet gdy mają ubezpieczenie, nigdy nie możemy być pewni, jaki jest jego zakres, nie znamy też szczegółowych warunków umowy. Nie wiemy również, czy armatorzy jednostek sąsiadujących z naszym jachtem przez całą zimę wykupili ubezpieczenia OC. A przecież łodzie mogą być niedbale przygotowane do zimowania – źle ułożone na łożach lub postawione na nieodpowiednich, zbyt słabych lub przegniłych albo przerdzewiałych podporach. Poza tym armatorzy mogą prowadzić na swych jachtach prace remontowe, na przykład spawalnicze, które także bywają przyczyną zniszczeń na sąsiednich jednostkach. Dlatego zawsze najlepiej polegać na własnej polisie.

Pamiętajmy też o właściwym dostosowaniu sumy ubezpieczenia do inwestycji prowadzonych zimą na pokładzie. Niektóre prace mogą znacząco zwiększyć wartość naszego jachtu. Gdy na przykład odnawiamy pokład z drewna tekowego, wówczas następuje jedynie ochrona wartości łodzi. Ale kiedy inwestujemy w elektronikę, montujemy wysokiej jakości plotery map i systemy nawigacyjne, wartość jachtu wzrasta i przewyższa sumę wcześniej zawartego ubezpieczenia.

Właściciel jachtu zwykle nie wie, czy armatorzy sąsiednich jednostek wykupili ubezpieczenia OC.

FOT. PANTAENIUS

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

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

www.pantaenius.pl

Latający laser

Australijski producent laserów wprowadził do sprzedaży skrzydła wodne przystosowane do montażu w kadłubie tej popularnej łódki. Dzięki nim ciężka łódź unosi się nad wodą i szybuje.

Skrzydła wodne do lasera to dzieła dwóch entuzjastów: Iana Warda i Petera Stephinsona. Ward, doktor nauk technicznych w dziedzinie obróbki metali, zbudował pierwszą łódkę klasy Moth (Ćma) ze skrzydłem wodnym w osi kadłuba. Żeglował na niej w 1999 roku, a następnie przez dziesięć lat był prezydentem stowarzyszenia tej klasy. Peter Stephinson od lat pływa na laserze (obecnie w kategorii masters), żeglował też na popularnej w Australii dwuosobowej klasie NS 14. Zachęcił Iana Warda do opracowania skrzydła dla lasera i pomagał mu w realizacji zadania.

Projektowanie, a następnie testowanie konstrukcji zajęło ponad pięć lat. Pierwszy egzemplarz ze skrzydłem Ward i Stephinson zwodowali w 2009 roku. Wykorzystali łódkę, na której Michael Blackburn dziewięć lat wcześniej zdobył brązowy medal igrzysk w Sydney. Pierwsze próby pokazały, że zadanie nie jest proste. Laser jest bowiem dwa razy cięższy od jachtu klasy Moth i ma mniejszą powierzchnię ożaglowania. Poza tym nie chciano ingerować w konstrukcję kadłuba. Oczekiwano również, że montaż skrzydeł będzie stosunkowo łatwy. Konstruktorzy nie mogli więc skopiować wcześniejszych rozwiązań, choć początkowo próbowano użyć skrzydeł od klasy Moth.

Choć laser ze skrzydłem wodnym nie jest tak szybki jak ćma, jest bardziej stabilny, pewniejszy w prowadzeniu i łatwiejszy do postawienia po wywrotce. Żegluga jest przyjemna, a wzrost prędkości po wynurzeniu kadłuba z wody robi duże wrażenie. Dzięki zmniejszeniu oporów zwroty można wykonywać szybciej. Zależnie od wagi żeglarza łódź unosi się przy wietrze o sile od 8 do 12 węzłów. Jednostka nie traci przy tym dotychczasowych własności i przy słabszych podmuchach może żeglować jak tradycyjny laser. Także przy zbyt mocnych szkwałach skrzydło można zluzować i powrócić do żeglugi wypornościowej.

Konstruktorzy zastosowali rozwiązanie zwane bifoil – dwa skrzydła zamontowano jedno za drugim, w osi jednostki. Główne skrzydło mocowane jest na mieczu i za pomocą specjalnego mechanizmu może być zwalniane, by nie zwiększało oporów podczas pływania wypornościowego. Całość montuje się w skrzynce mieczowej za pomocą wkładki i bolca blokującego. Na płetwie sterowej znajduje się skrzydło stabilizujące, które także wytwarza siłę nośną. Główne skrzydło wyposażone jest w czujnik kąta natarcia, który automatycznie reguluje ustawienie urządzenia. Ster i miecz przygotowuje się na lądzie i następnie zakłada na płytkiej wodzie. Operacja zajmuje kilka minut i nie wymaga przykręcania śrubek.

W 2010 roku Ian Ward i Peter Stephinson założyli firmę Glide Free Design. Dopracowali konstrukcję i nawiązali współpracę z producentem laserów, firmą Performance Sailcraft Australia. Obecnie PSA prowadzi sprzedaż wysyłkową urządzenia. W zestawie otrzymamy miecz i ster o nieco zmodyfikowanych kształtach oraz wszystkie akcesoria potrzebne do montażu i użytkowania skrzydeł. Całość zapakowana w pokrowce ochronne kosztuje 5220 dolarów australijskich netto (15 300 zł). PSA obiecuje dostawę w dowolne miejsce na świecie w ciągu 6, 8 tygodni. Australijczycy twierdzą, że mają już sporo zamówień.

Do najbardziej znanych konstrukcji żaglowych ze skrzydłem wodnym należą katamarany z Pucharu Ameryki (AC72), katamarany klasy C, trimaran l'Hydroptère oraz wspomniane łódki klasy Moth. Skrzydła montowano też w deskach windsurfingowych, a ostatnio także w deskach do kitesurfingu. Dotychczas dominowały dwa rozwiązania: skrzydła w kształcie odwróconego T lub litery L umieszczano jedno za drugim w osi kadłuba lub na planie trójkąta (w jego narożnikach). Wariant trójkątny stosowano najczęściej na wielokadłubowcach. Seryjne trimarany Hobie Trifoiler i Windrider Rave (wycofane z produkcji) miały jednak poważny minus: długi czas montażu skrzydeł. Rozmieszczenie skrzydeł w osi kadłuba wypróbowano w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, m. in. w deskach z żaglem. Przełom przyniosło wprowadzenie skrzydeł w klasie Moth. Po kilku latach do grona jachtów ze skrzydłem wodnym dołączyła klasa RS600FF, a w tym roku także klasa Laser – najpopularniejsza łódź regatowa świata.

Marcin Pituła

Skrzydła zamontowane na płetwach mieczowej i sterowej unoszą lasera ponad wodę.

FOT. WWW.LASERSAILING.COM.AU

Dufour 560 Grand Large ma przestronny kokpit z grillem, barem i garażem na ponton.

Dufour 560 Grand Large

Prezentację jachtu Dufour 560 Grand Large – największego w historii francuskiej firmy – zapowiedziano na koniec lutego 2014 roku. Ma to być komfortowa i bezpieczna łódź o świetnych właściwościach nautycznych. Design opracowali projektanci pracujący dla słynnej stoczni Grand Soleil (liderem zespołu projektowego jest Umberto Felci). Takielunek umożliwi postawienie trzech rolowanych przednich żagli. Większość regulacji poprowadzono do stanowiska skippera, co umożliwi prowadzenie jachtu jednej osobie.

Dufour 560 Grand Large będzie mieć przestronny kokpit z pokładowym grillem, zewnętrznym barem i wygodnymi siedziskami, a także garaż na ponton. Aranżacja wnętrza będzie dopasowywana do oczekiwań armatora: możemy mieć trzy kabiny w różnych konfiguracjach lub nawet pięć kabin i dodatkową kabinę dla skippera. Ciekawym rozwiązaniem jest przeniesienie części kambuzowej w głąb jachtu. Wnętrze będzie dobrze doświetlone dzięki dużym panoramicznym oknom.

Bavaria Cruiser 51 dołączyła do floty

Stocznia Bavaria Yachts zaledwie w rok odmłodziła linię popularnych łodzi Cruiser. Zyskały na szlachetności dzięki nowym rozwiązaniom technicznym i zastosowaniu materiałów wysokiej klasy. Wszystkie jachty, począwszy od Bavarii Cruiser 33, przez modele 37, 41, 46, 51, po Bavarię Cruiser 56, zostały zaprojektowane przez renomowane biuro Farr Yacht Design, znane między innymi z realizacji regatowych jachtów uczestniczących w Volvo Ocean Race i Pucharze Ameryki. O aranżację wnętrz zadbała ceniona brytyjska firma Design Unlimited. Nowa Bavaria Cruiser 51, podobnie jak pozostałe modele, oferuje komfort, bezpieczeństwo, dobre właściwości nautyczne i korzystny stosunek jakości do ceny. Łódź dostępna jest w cenie od 215 900 euro netto. Zobaczymy ją na styczniowych targach w Düsseldorfie.

Nowa Bavaria Cruiser 51 kosztuje 215 900 euro netto.

FOT. DUFOUR YACHTS, BAVARIA YACHTS

Problem z ogrzewaniem. Co robić?

Po sezonie przypominamy sobie, że nasze jachty, kampery, przyczepy kempingowe i busy mają ogrzewanie postojowe. Co zrobić, jeśli przed jesiennym rejsem lub wyjazdem na narty urządzenie odmawia współpracy?

Ogrzewanie na jachcie sprawdza się od Mazur i Bałtyku po Antarktydę (na zdjęciu Lemaire Channel).

Ogrzewania firm Webasto i Eberspaecher powinny pracować bezawaryjnie kilka lat. Jeśli są użytkowane intensywnie, pierwsze usterki mogą się pojawić po dwóch sezonach. Ich niewielkie, ale dość skomplikowane mechanizmy mogą się również zablokować, gdy nie korzystamy z urządzenia przez kilka miesięcy. Dlatego producenci zalecają, by ogrzewanie od czasu do czasu włączyć także latem. Niektóre systemy montowane w nowszych samochodach ciężarowych wyświetlają komunikat przypominający o okresowym włączeniu ogrzewania.

Ale co robić, jeśli urządzenie się nie włącza? Lampka kontrolna wyświetla kod błędu, ale bez pomocy fachowego serwisu możemy jedynie sprawdzić, czy przewody paliwowe oraz powietrzne i wydechowe są drożne. Pamiętajmy też, że po kilku nieudanych próbach włączenia ogrzewania urządzenie samo się zablokuje i wówczas wizyta w serwisie i tak będzie niezbędna. Stanowczo odradzamy jakiekolwiek próby samodzielnej naprawy urządzenia – jest to zwykle mało skuteczne i niebezpieczne.

Części do urządzeń grzewczych są dość kosztowne, dlatego spora grupa użytkowników decyduje się na regenerację zużytych lub uszkodzonych elementów. Regeneracją zajmuje się między innymi znana żeglarzom firma Kotpol (Międzyrzec Podlaski – www.kotpol.pl). Serwisy z całego kraju zajmujące się naprawą ogrzewań Webasto i Eberspaecher zwykle wysyłają do Kotpolu wymontowane elementy systemu, natomiast indywidualni użytkownicy najczęściej dostarczają całe urządzenia. – Po otrzymaniu przesyłki szukamy usterek, wyceniamy naprawę, informujemy klienta o kosztach i po dwóch, trzech dniach nadawca odbiera naprawione urządzenie. Podzespoły regenerowane są tańsze od nowych nawet o 50 proc. – mówi Anna Kot z firmy Kotpol.

Profesjonalną regeneracją części firma Kotpol zajmuje się od 9 lat. Najczęściej regeneruje dmuchawy, palniki i sterowniki, które są dość skomplikowanymi technicznie elementami systemu. Do napraw używa części firm Webasto i Eberspaecher, a także elementów własnej produkcji (uszczelki, sitka świec). Na stronie internetowej znajdziecie spis części regenerowanych wraz ze zdjęciami: www.kotpol.pl.

FOT. SHUTTERSTOCK.COM

Jak dobrać buty narciarskie

Źle dobrane buty narciarskie mogą popsuć najlepiej zaplanowany trening na stoku. Zanim wyruszymy w góry, zapytajmy fachowców, jak uniknąć błędów. Przedstawiamy krótki poradnik przygotowany przez ekspertów Intersportu.

Buty narciarskie muszą być wygodne, dobrze dopasowane do stóp, nie mogą sprawiać kłopotów podczas wkładania i zdejmowania, poza tym powinny pasować do wiązań i chronić narciarza przed urazami. Muszą też dokładnie przekazywać impulsy na narty podczas jazdy. Oczywiście dobrze, by miały także nowoczesny design.

Najpopularniejsze są buty czteroklamrowe (klamry mogą być z kompozytu, aluminium, karbonu lub tytanu). Ich skorupy podczas zapinania nachodzą na siebie przy podbiciu. Dwie klamry znajdują się w dolnej części buta, dwie kolejne na cholewce. Pozwalają mocno zapiąć but i dokładnie dopasować go do stopy (za pomocą makro- i mikroregulacji). Zwykle w górnej części cholewki mamy jeszcze taśmę zabezpieczającą na rzep (zwaną piątą klamrą).

Buty z grupy freeride wykonane są z lżejszych materiałów. Mają trzy klamry, szeroki rzep, regulowaną cholewkę oraz miękką podeszwę umożliwiającą chodzenie. Skorupa butów dla juniorów jest lżejsza i bardziej miękka. Dla dzieci stawiających pierwsze kroki na stoku możemy dopasować buty z odchylaną tylną częścią cholewki. Taka konstrukcja ułatwia wkładanie i zdejmowanie.

Buty narciarskie są narażone na duże wahania temperatur (na stoku możemy mieć na przykład minus 10 stopni Celsjusza, a za chwilę w schronisku plus 20 stopni). Dlatego materiał, z którego są wykonane, nie może się odkształcać i musi zachowywać twardość. Zewnętrzna podeszwa, z ochroną przed nadmiernym ścieraniem lub wymiennymi obcasami, musi być dobrze dopasowana do płyty wiązania. Istotnym elementem jest wewnętrzna wkładka skorupy, ma bowiem wpływ na przekazywanie impulsów na nartę podczas jazdy i tłumienie drgań.

But wewnętrzny, formowany termicznie z pianki polimerowej najwyższej jakości, powinien wyścielać wnętrze skorupy, idealnie przylegać do nogi i zapewniać ochronę przed zimnem i wilgocią. W butach dla pań często mamy dodatkową warstwę ocieplającą (polar, kaczy puch lub wełna). Tworzywa butów wewnętrznych odprowadzają nadmiar wilgoci. W okolicach palców mamy więcej luzu. Aby but odpowiednio spełniał swoje funkcje, powinniśmy używać skarpet narciarskich nazywanych strefowymi.

W wielu modelach możemy regulować boczne nachylenie buta (canting). Dzięki tej funkcji pochylamy but do wewnątrz lub na zewnątrz i tym samym dopasowujemy go do naszych wymagań. Spoiler w tylnej części cholewki ułatwia przybieranie właściwej pozycji podczas jazdy (ugięcie nóg w kolanach).

Buty z czterema klamrami i taśmą na rzep.

Aby dobrać odpowiednie buty narciarskie, bierzemy pod uwagę przede wszystkim umiejętności, styl jazdy oraz budowę stopy i wagę narciarza. Twardość skorupy oznaczona jest numerem flex-index (modele o tym samym indeksie różnych producentów mogą nieznacznie się różnić). Im wyższy wskaźnik, tym skorupa jest twardsza, a więc but jest bardziej sportowy, przeznaczony dla silniejszych, cięższych i bardziej doświadczonych narciarzy. Początkujący wybierają modele z niskim indeksem.

W sklepie najpierw mierzymy długość i szerokość stóp. Sprawdzamy, czy but wewnętrzny prawidłowo leży w skorupie. Wkładamy skarpety strefowe i zakładamy buty. Odchylamy język, by but wewnętrzny dobrze dopasował się do stopy. Zapinamy drugą klamrę, by stopa w bucie była stabilna. Następnie dopinamy kolejne klamry, a na końcu rzep. Buty mierzymy w typowej narciarskiej pozycji – z lekko ugiętymi kolanami. Podczas pierwszej przymiarki należy je mieć na nogach co najmniej 15 minut.

W sklepach Intersport w całej Polsce (firma ma 33 sklepy w centrach handlowych od Szczecina po Rzeszów) otrzymamy ulotkę z bardzo przejrzystą tabelą doboru butów narciarskich. Przygotowano ją specjalnie przed nadchodzącym sezonem. Ulotka ułatwia wyszukanie modeli odpowiednich do naszych umiejętności i dla naszych stóp. Można też zapytać o poradę sprzedawców.

FOT. KRYSTIAN TRELA

W Basenie Rybackim, na prawym brzegu rzeki, zbudowano pomosty pływające. Powstał też budynek, w którym znajdują się biura, toalety, prysznice i pralnia.

Nowa przystań w Darłowie

Darłowo to najdalej na wschód wysunięty port Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Leży prawie dokładnie pośrodku polskiego wybrzeża – między Świnoujściem a Helem. Nową przystań otwarto w maju – powstała w Basenie Rybackim na wschodnim brzegu Wieprzy. Zamontowano nowe odbojnice oraz dwa pomosty pływające wyposażone w przyłącza wody i prądu. W marinie może cumować 67 jachtów. Najobszerniejsze stanowiska pomieszczą jednostki o długości 17 metrów. Głębokość w basenie wynosi 4 metry. Zbudowano też budynek, w którym znajdują się biura zarządu portu, toalety, prysznice, pralnia i hol wypoczynkowy (koszt inwestycji to 3,2 milionów złotych). – Żeglarze zmierzający ze wschodniego wybrzeża na zachód, po opuszczeniu Władysławowa czy Łeby, nie muszą gnać aż do Kołobrzegu, bo po drodze mogą zawinąć do bezpiecznej i dobrze osłoniętej mariny w Darłowie – mówi Waldemar Śmigielski, dyrektor zarządu portu.

Pierwszy sezon pracy nowej przystani zakończył się sukcesem. Do Darłowa zawinęło niemal 500 jachtów, ponad dwa razy więcej niż w poprzednich latach. Najwięcej było jednostek z Polski i Niemiec, ale cumowały także jachty z banderami Holandii, Szwecji, Danii, Litwy, Norwegii, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, a nawet St. Vincent. Dwukrotnie miasto odwiedził żaglowiec „Pogoria". Poza tym z portu korzystają inne jednostki – statki handlowe, statki pasażerskie kursujące na Bornholm, jednostki wyruszające na krótkie wycieczki po redzie, kutry rybackie oraz turystyczne łodzie wędkarskie.

Wejście do portu o szerokości 38 metrów tworzą dwa falochrony. W dość obszernym awanporcie mogą się obracać statki o długości 120 metrów. Cały darłowski port obejmuje prawie trzykilometrowy odcinek Wieprzy. Mogą tu zawijać jednostki o długości 75 metrów i zanurzeniu do czterech metrów. Północna część portu to falochrony, awanport, Basen Rybacki i most. Południowa część znajduje się około 2,3 kilometra od główek. Statki korzystają tam z obrotnicy i Basenu Przemysłowego. Długość wszystkich nabrzeży wraz z falochronami to ponad 6 kilometrów. Zarząd portu administruje 21 nabrzeżami o długości 3,6 kilometra.

W listopadzie zostaną oddane do użytku wyremontowane nabrzeża Skarpowe i Parkowe (w południowej części portu, na wschodnim brzegu rzeki) o długości 1,3 kilometra. Załogi chcące zatrzymać się blisko centrum Darłowa mogą zacumować przy Nabrzeżu Skarpowym znajdującym się najdalej na południe, za obrotnicą i wejściem do Basenu

Do Darłowa mogą zawijać jednostki o zanurzeniu do 4 metrów. Północna część portu to falochrony, awanport, most i Basen Rybacki.

LEGENDA	
	most
	slip
	miejsca postojowe
	prawa główka portu
	lewa główka portu
	bosmanat
	bar / restauracja
	punkt medyczny
	poczta
	prysznice
	hotel
	toalety
	dźwig
	warsztat

Przemysłowego. Poza tym w mieście trwa budowa basenu dla łodzi rybackich. Powstanie on u ujścia rzeki Grabowa (lewy dopływ Wieprzy). Będzie dwa razy większy od Basenu Rybackiego, w którym powstała marina. Właśnie tutaj przeprowadzą się wszystkie lokalne kutry. Otwarcie tego portu zaplanowano na wiosnę przyszłego roku.

Żeglujmy po Bałtyku

W ramach cyklu „Żeglujmy po Bałtyku" publikujemy artykuły zachęcające do turystycznej żeglugi po naszym morzu. Opisujemy porty i inwestycje. A w relacjach z rejsów przedstawiamy ciekawe trasy i miejsca, które warto odwiedzić podczas morskiej podróży. Wspólnie z portalem Sailing Poland opisujemy żeglarskie przystanie polskiego wybrzeża. Odwiedziliśmy już Szczecin, Trzebież, Stepnicę, Świnoujście, Dziwnów, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno, Ustkę i Jastarnię. W następnych wydaniach będziemy prezentować kolejne porty.

SAILING POLAND

Żeglujcie z „Wiatrem" po Bałtyku i zaglądajcie na portal Sailing Poland, który udostępnia e-locje marin od Szczecina po Gdańsk i Zalew Wiślany. W serwisie znajdziecie interaktywne plany 80 portów i 40 miast. Roczny dostęp do wszystkich e-locji kosztuje 29 zł.

DARŁOWO

54°26,5′N 16°22,3′E

wskazówki nawigacyjne

- Do portu prowadzi tor w linii nabieżnika 115° utworzonej przez latarnię morską Darłowo 54°26,4′N 16°22,7′E – LFl(2) W15s 20m 15M oraz wschodnią głowicę falochronu 54°26,5′N 16°22,3′E – Iso R4s 10m 6M.
- Pół mili przed główkami kierujemy się na środek wejścia – latarnię powinniśmy widzieć dokładnie pomiędzy głowicami falochronów. Wejście jest trudne przy silnych wiatrach z kierunków od SW do NE. W czasie sztormów tworzą się wysokie fale.
- Po wpłynięciu do awanportu trzymamy się wschodniej strony. Po prawej pozostawiamy ostrogę z dwoma światłami. Około 600 metrów od wejścia znajduje się rozsuwany most (otwierany o pełnych godzinach). Marina znajduje się na wschodnim brzegu, w Basenie Rybackim. Dalej kanał prowadzi w kierunku południowo-wschodnim do Darłowa. Zacumować tam możemy przy wschodnim brzegu rzeki, w pobliżu Basenu Przemysłowego. Traffic: całodobowo na kanale 12 VHF.

FOT. KRYSTIAN TRELA

W południowej części portu możemy zacumować na prawym brzegu rzeki, za wejściem do Basenu Przemysłowego.

Dwa nowe jachty z Olecka

Stocznia Delphia Yachts z Olecka przygotowuje dwa nowe jachty na mazurski rynek. Oba modele zaprojektował Andrzej Skrzat. Pierwsza jednostka to meczowa Phila 900 o długości 9 metrów (zastąpi produkowaną łódź Phila 880). Drugi jacht, o długości 10 metrów, to mieczowo-balastowa Delphia 33 Mazury Concept (zastąpi Delphię 33.3). – Obie konstrukcje są odpowiedzią na zapotrzebowania mazurskich załóg – mówi Maciej Kot ze stoczni Delphia Yachts. – Odbyliśmy kilka długich spotkań z szefami znanych firm czarterowych. Wysłuchaliśmy ich opinii. I stworzyliśmy jachty niejako na zamówienie mazurskich żeglarzy, firm czarterowych i prywatnych armatorów. Jednostki sprawdzą się oczywiście także na innych śródlądowych akwenach, a nawet na wodach zatokowych i przybrzeżnych.

Delphia 33 MC i Phila 900 będą dość łatwe w obsłudze. Łodzie będą miały atrakcyjny design, obszerne wygodne wnętrza, zamykane kabiny, koła sterowe, proste takielunki z rolowanymi przednimi żaglami oraz systemy do opuszczania masztów. Większa jednostka otrzyma maszt o wysokości 12 metrów, mniejsza – o wysokości 11 metrów. Zamontowane zostaną zbiorniki wody czystej i brudnej. Delphia 33 MC będzie mieć zanurzenie 0,5 metra, a Phila 900 – zaledwie 40 centymetrów.

RYS. DELPHIA YACHTS

Mieczowo-balastowa Delphia 33 Mazury Concept.

Wnętrza jachtów zostały zaplanowane w tradycyjny sprawdzony sposób: dwie kabiny na rufie, mesa z centralnym rozkładanym stołem i dwoma podłużnymi kojami, dziobowa kabina z trójkątną podwójną koją oraz toaleta i kambuz na przeciwnych burtach, tuż przy zejściówce (kambuz będzie wyposażony w dwupalnikową kuchenkę, zlew i lodówkę).

Premierę obu jachtów zaplanowano na przyszłoroczne targi Wiatr i Woda w Warszawie – wystawa odbędzie się na Stadionie Narodowym w dniach od 3 do 6 kwietnia.

KO

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Ośrodek Drawtur, Czaplinek, Pięciu Pomostów 1, tel. (94) 375 54 54
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
COŻ, Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 312 82 94
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charzykowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Yacht Klub Stal, Al. Jana Pawła II 9, Gdynia
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115

WARMIŃSKO-MAZURSKIE
Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Hotel St. Bruno, Św. Brunona 1, Giżycko, tel. (87) 732 65 15
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Port Sztynort, Tiga Yacht
Przystań Składowo, Harsz-Składowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 608 772 662
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
KS Pocztowiec, Poznań, Nad Jeziorem 105
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza E. Nawrota
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Przystań Posnania, Krzyżowniki, Międzyborska 1
Ośrodek Exploris, Poznań, Nad Jeziorem 105, tel. (61) 848 29 01
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szałe, Kaliska 82
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Leszczyńskie Towarzystwo Żeglarskie, Świętokrzyska 2
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Cząstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. 500 022 277
Akademia Kusznierewicza, Warszawa, Merliniego 9, tel. (22) 844 77 99
Przystań Zostań Żeglarzem, Centrum Promenada, Spacerowa 35, Białobrzegi, tel. 669 900 600
AZS Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Slam, Centrum Blue City, Warszawa, tel. (22) 311 71 61
Urząd Dzielnicy Białołęka, Warszawa, Modlińska 197, tel. (22) 676 66 03
Białołęcki Ośrodek Sportu, Warszawa, Światowida 56, tel. (22) 676 50 72
Multicentrum Biblioteki Publicznej Białołęka, Warszawa, Porajów 14, tel. (22) 614 60 70
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Kevisport, Warszawa, Białowieska 7/9, tel. (22) 875 04 34
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Tawerna Przechyły, Warszawa, Cieszyńska 6, tel. 502 073 200
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Lindleya 16, tel. (22) 243 29 10
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Ośrodek WAT, Zegrze, Groszkowskiego 2, tel. (22) 688 32 65
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO–POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Dziewulskiego 12, tel. 501 505 412

PODLASKIE
MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
LUBUSKIE
YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OZŻ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE
Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
Piotrkowski OZŻ, Tomaszów Mazowiecki, Zawadzka 77
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 33 58
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

ŚWIĘTOKRZYSKIE
Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 368 60 75

LUBELSKIE
YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68

DOLNOŚLĄSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki KŻ, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Jeleniogórski OZŻ, Jelenia Góra, Wojska Polskiego 18

ŚLĄSKIE
Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko–Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE
Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
KŻ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE
Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamirowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE
YK Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

WIATR
ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

Magazyn „Wiatr" jest monitorowany przez Instytut Monitorowania Mediów.

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

Widowiskowe jesienne regaty klasy Dragon przy molo. Fot. Robert Hajduk

Smoki znów w Sopocie

Załoga Karola Jabłońskiego wywalczyła trzecie miejsce w regatach Sopot Baltic Dragon Cup. Wyścigi rozegrano w październiku przy sopockim molo. Po raz drugi walczono w Polsce o punkty do szwedzkiego pucharu Audi Dragon Cup.

Polski Team Audi Q7 żeglował w składzie: Karol Jabłoński, Przemysław Tarnacki i Robert Gwóźdź. Przez dwa dni w zmiennych warunkach wietrznych rozegrano aż dziewięć wyścigów. Polacy, którzy na co dzień nie żeglują w klasie Dragon, musieli stawić czoło siedmiu załogom ze Szwecji.

Pierwszego dnia rywalizowano przy silnym południowym wietrze (do 6 stopni w skali Beauforta). Niedzielne finały rozegrano przy lekkich i zmiennych podmuchach. Podobnie jak przed rokiem, zwyciężyła szwedzka załoga Martina Palssona. Polacy pierwszego dnia starali się odpowiednio ustawić dość skomplikowaną technicznie łódkę. Po zwycięstwie w ostatnim niedzielnym wyścigu zajęli trzecie miejsce.

Regaty klasy Dragon w Sopocie to inicjatywa szwedzkiej firmy Pro Marina, która jest operatorem przystani żeglarskiej przy sopockim molo. Być może w przyszłości w Zatoce Gdańskiej odbędzie się impreza rangi pucharu świata. Dragon to dawna łódka olimpijska, niezwykle elegancka klasyczna jednostka zaprojektowana w 1929 roku. Nazywana jest królewską klasą, gdyż na pokładach dragonów często żeglowali przedstawiciele królewskich rodzin. W mistrzostwach świata klasy Dragon startuje ponad 100 jachtów.

Polacy (na zdjęciu Karol Jabłoński i Przemysław Tarnacki) zajęli trzecie miejsce.

W sopockich regatach rywalizowało siedem załóg ze Szwecji.

FOT. ROBERT HAJDUK (2)

Pierwszego dnia zawodnicy walczyli w dość silnym południowym wietrze.

Klasa Dragon. Królewska i majestatyczna.

FOT. ROBERT HAJDUK (2)

Akademia dla regatowców

Uczestnicy szkoleń na koniec weekendu rywalizują w regatach.

W słoweńskim mieście Portorož zaprezentowano szkołę żeglarstwa regatowego BMW Sail Racing Academy. Uczestnikiem prezentacji i regat był niezwykły jacht „Esimit Europa 2".

Akademia BMW przygotowuje oferty dla zaawansowanych żeglarzy. Trzydniowe szkolenia regatowe odbywają się na jachtach typu Elan 210. Instruktorami są zawodowi żeglarze. Czteroosobowe załogi uczestniczą w wykładach i codziennych treningach, a na koniec rywalizują w regatach. Udział w szkoleniu kosztuje 1100 euro. Żeglarze nocują nad brzegiem zatoki w pięciogwiazdkowym hotelu, mają zapewnione wyżywienie, jachty, transport samochodami BMW, a na koniec nagrody i pamiątki. Poza tym mogą zwiedzić Piran, Triest i Portoroż (region nazywany Małą Toskanią). Wykłady prowadzone są w języku angielskim, ale dla większych grup z Polski zamawiany jest tłumacz.

Podczas niedawnej prezentacji akademii w miasteczku Muggia we Włoszech (30 km od Portoroż) przedstawiono jacht „Esimit Europa 2". Armatorem tej jednostki jest słoweński biznesmen Igor Simčič. Mieszkając w Słowenii i pracując po drugiej stronie Adriatyku we Włoszech, postanowił sfinansować projekt żeglarski, który byłby

Flota akademii – jachty Elan 210.

Na pokładzie pracuje czterech zawodników.

Codziennie odbywają się wykłady.

FOT. ANDREA CARLONI (4)

symbolem Europy bez granic. Przewodniczący Parlamentu Europejskiego udzielił mu przywileju pływania pod flagą unii. W 2010 roku zakupiono jeden z najszybszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie jachtów: „Esimit Europa 2" (wcześniej ta jednostka nosiła nazwę „Alfa Romeo II"). Członkami załogi zostali żeglarze z ośmiu europejskich krajów – medaliści olimpijscy, uczestnicy Volvo Ocean Race i regat o Puchar Ameryki.

Jacht o długości 30 metrów, wyposażony w balast wodny na rufie, w całości jest wykonany z włókien węglowych. Wszystkie jego kabestany obsługiwane są hydraulicznie (nie ma młynków). Łódź waży 26 ton. Połowę całkowitej masy jachtu stanowi bulba pod uchylnym kilem. Na maszcie o wysokości 44 metrów, wyższym o siedem metrów od masztów żaglowca „Fryderyk Chopin", jacht niesie żagle o powierzchni 820 m kw. Załogę stanowi 18 osób – dzięki ich pracy „Esimit Europa 2" potrafił osiągnąć prędkość 35 węzłów. Podczas spotkania nad Adriatykiem żeglarze opowiadali, że przy wietrze o sile pięciu węzłów ich jacht płynie z szybkością 15 węzłów (trzy razy szybciej od wiatru).

Zespół kładzie duży nacisk na pobijanie rekordów – nawet kosztem straty punktów za używanie niedozwolonego w niektórych regatach balastu wodnego. Jednostka była najszybsza wśród jednokadłubowców w Rolex Fastnet Race. W październiku, podczas regat Bernetti Cup, odniosła swe 27. zwycięstwo z kolei. W wyścigu Bernetti Lombardini Cup, który był główną atrakcją prezentacji akademii regatowej BMW, „Esimit Europa 2" nie dał żadnych szans pozostałym uczestnikom, zdeklasował nawet jednostkę klasy Maxi 80.

Michał Przybylski

Aby złożyć aplikację do BMW Sail Racing Academy, należy wejść na stronę internetową www.bmw.pl, następnie w górnej belce trzeba otworzyć zakładkę Świat BMW i wybrać link BMW Yachtsport.

Jacht „Esimit Europa 2" był najszybszy wśród jednokadłubowców w Rolex Fastnet Race.

„Esimit Europa 2" potrafi osiągnąć prędkość 35 węzłów.

Na regatowym pokładzie porządek w linach jest niezbędny. Fot. Michał Przybylski

Słoweński jacht wyposażono w urządzenia elektroniczne firmy B&G.

FOT. IAN ROMAN, VICENT BOSCH (2) / ESIMIT EUROPA

Zespół Oracle zapowiedział obronę pucharu podczas kolejnych regat w 2017 roku. Do walki stanie też australijski zespół Boba Oatleya. Fot. Abner Kingman / ACEA

Emocje jeszcze nie opadły

Żeglarski świat wciąż żyje finałem Pucharu Ameryki, o którym obszernie pisaliśmy w październikowym wydaniu „Wiatru". Dziś oprócz pytania „dlaczego?" stawiane jest pytanie „co dalej?".

Oracle Team USA pokonał Emirates Team New Zealand 9:8. W Nowej Zelandii rozgorzał spór, czy zrobiono wszystko, aby zdobyć puchar. Żeglarstwo w tym kraju jest sportem narodowym. Wyścigi rozgrywane w Zatoce San Francisco oglądał co trzeci mieszkaniec, więc po porażce prasa uderzyła w podniosły ton. „The New Zealand Herald" obwinił Granta Daltona i Deana Barkera. Wypomniano im, że nie zdołali osiągnąć sukcesu, choć rząd Nowej Zelandii przez dziewięć lat wydał na przygotowania do ostatniej kampanii 36 milionów dolarów.

Regaty wielkich pieniędzy

Kiwis uczestniczą w tych rozgrywkach od 1987 roku. Po raz pierwszy sięgnęli po trofeum w 1995 roku, a pięć lat później obronili puchar. Od tamtej pory zwycięstwo wymykało im się z rąk, choć zespół dwa razy walczył w finale. Kilka tygodni po wrześniowej porażce komentarze złagodniały, a Dalton i Barker zadeklarowali gotowość podjęcia kolejnej próby. Niektórzy jednak postulują zmiany personalne. Najczęściej wymieniani są trzej potencjalni liderzy: Russell Coutts i Ben Ainslie, członkowie zespołu Oracle Team USA, oraz Brad Butterworth. Problemem jest jednak to, że Russell zapewne pozostanie w zespole amerykańskim. Ben Ainslie marzy o własnej brytyjskiej ekipie. A Brad na razie nie jest zainteresowany kierowaniem zespołu.

Kiwis mają też inny problem. To nie oni ściągają ludzi do siebie, ale to najlepsi żeglarze z Nowej Zelandii wybierają pracę dla konkurencyjnych ekip. Aby ratować team, nowozelandzki rząd zadeklarował przekazanie pięciu milionów dolarów na pensje. Dalton obliczył, że potrzebują więcej o półtora miliona dolarów. I to pomimo zredukowania ekipy o 40 proc. Temat poruszył Nowozelandczyków. Jedna z fundacji ogłosiła narodową zbiórkę pieniędzy na utrzymanie zespołu. W godzinę zebrano 10 tysięcy dolarów nowozelandzkich, a łącznie na konto wpłynęło ponad 100 tysięcy dolarów nowozelandzkich. Przy okazji obliczono, że gdyby każdy podatnik wyłożył co miesiąc osiem centów, zespół miałby zagwarantowany budżet.

Kłopoty finansowe towarzyszyły ekipie Nowej Zelandii już przed regatami w Zatoce San Francisco. Ujawniono, że załoga zmuszona była zainstalować na nowym jachcie kabestany z jednostki treningowej, co uniemożliwiło prowadzenie testów w ostatniej fazie przygotowań. „Nie zdobywa się Pucharu Ameryki bez kabestanów" – grzmiał komentator „The New Zealand Herald". Daltonowi zabrakło ponoć 50 milionów dolarów. Czy gdyby je miał, rezultat byłby inny? Dziś Dalton odwiedza firmy zainteresowane przedłużeniem kontraktów

sponsorskich (Omega, Nespresso, Camper). Media w Nowej Zelandii pisały również o tajemniczym rosyjskim koncernie zainteresowanym wsparciem zespołu (prawdopodobnie chodzi o Gazprom). Na razie są to jednak spekulacje.

W tegorocznych zmaganiach o puchar największy budżet mieli Amerykanie – ponad 250 milionów dolarów. Szwedzi mieli 160 milionów dolarów, Włosi – 100 milionów, a Nowozelandczycy – 96 milionów dolarów. Larry Ellison, właściciel Oracle Team USA, jeden z najbogatszych Amerykanów, rzucił na szalę bardzo duże pieniądze, co może być demotywujące dla innych zespołów. W amerykańskiej prasie dominuje pogląd, że to droga donikąd. Jeśli Ellison chce, by w regatach brało udział co najmniej 12 zespołów oraz trzy amerykańskie w eliminacjach obrońców, należy pomyśleć o ograniczeniu kosztów. Na łamach „The New York Times" napisano, że wzrost zainteresowania uczestnictwem w regatach byłby znaczący, gdyby koszty obniżono do 30 milionów dolarów. Dziś wydaje się to nierealne. Jane Eagelson z zespołu Oracle powiedziała, że rozważane jest zmniejszenie wymiarów łodzi, ale oszczędności szuka się także w organizacji pracy. Obecnie największy koszt to utrzymanie członków zespołów. Stanowi on połowę budżetów. Amerykańska ekipa liczyła 202 osoby, pozostałe teamy miały około 150 członków.

Niezadowolenie z ostatnich regat wyrażano na łamach prasy francuskiej. Firma Louis Vuitton wyłożyła 20 milionów euro na regaty pretendentów, ale w zamian otrzymała produkt wysoce niesatysfakcjonujący. Wyścigi trzech zespołów były nudne, a liczba uczestników najmniejsza od początku tej imprezy, czyli od 1983 roku.

Nowe rozdanie

Po spektakularnym zwycięstwie Oracle Team USA wiele mówiono o tajemniczych rozwiązaniach technicznych zastosowanych przez gospodarzy regat. Amerykanom zarzucono użycie niedozwolonych środków. Ich kluczem do sukcesu miały być żyroskopowe urządzenia ułatwiające trym skrzydła. Dzięki nim jacht miał żeglować optymalnie w każdych warunkach. Sternik James Spithill zaprzeczył tym doniesieniom. Przekonywał, że codzienne inspekcje techniczne wykluczały stosowanie niedozwolonych rozwiązań.

Zespół Oracle zapowiedział obronę pucharu podczas kolejnych regat w 2017 roku. Do walki stanie też australijski zespół Boba Oatleya (właściciel jachtu „Wild Oats XI", który regularnie wygrywa regaty Sydney – Hobart). To właśnie te dwa zespoły ustalą reguły rywalizacji – ich porozumienie będzie kluczowe dla przyszłej formuły regat. Zainteresowani są oczywiście również Nowozelandczycy i Włosi, a także Skandynawowie (zespół Artemis Racing). Brytyjska prasa postuluje stworzenie narodowego zespołu z Benem Ainslie w roli głównej. Klimat na wyspach dla tego przedsięwzięcia jest bardzo przychylny. Przy okazji przypomniano, że Ben jest pierwszym brytyjskim żeglarzem od 110 lat, który był na zwycięskiej łodzi. Poprzednim był Charlie Barr, trzykrotny zdobywca pucharu. Nie wiemy, czy w kolejnej edycji regat zobaczymy zespół francuski. Franck Cammas deklarował wcześniej chęć startu i intensywnie trenuje na mniejszych katamaranach, ale jego sponsor na razie ograniczył znacząco fundusze na kolejne projekty. Franck wierzy jednak, że zdoła zbudować konsorcjum i Francuzi powalczą wśród pretendentów.

Nie wiadomo też, czy w kolejnych regatach załogi wystartują na jachtach jednokadłubowych, czy na katamaranach. Coraz więcej mediów wyraża pogląd, że warto wrócić do tradycji, ale częściej pada teza, że wielokadłubowce odmieniły wizerunek Pucharu Ameryki. Z pewnością mała jest szansa, byśmy na starcie kolejnej edycji zobaczyli katamarany AC72. Grant Dalton już zapowiedział przekazanie jachtu z ostatnich regat do muzeum.

Marek Słodownik

NOWOŚĆ: Kontrola autopilota poprzez nowe wskaźniki wielofunkcyjne (MFD)

p70R jednostka kontrolna z pierścieniem obrotowym
p70 jednostka kontrolna z przyciskami

Automagic™

Nowe autopiloty Evolution EV-1 oraz EV-2 zapewniają najwyższy poziom kontroli sterowania. Evolution rozpoznaje warunki na morzu i następnie błyskawicznie wydaje komendy do steru, optymalizując trasę. Doskonałe trzymanie kursu niezależnie od prędkości łodzi czy stanu morza.

- EV-1 – mechaniczne i hydrauliczne systemy sterowania
- EV-2 dla systemów sterowania Drive-by-Wire
- Ulepszona sprawność
- Łatwa instalacja
- Automatyczna kalibracja – bez konieczności wykonywania prób morskich

New Evolution autopilots

Eljacht

Raymarine®
INNOVATION • QUALITY • TRUST

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

Zapraszamy na POLAND BOATSHOW
ŁÓDŹ, 15-17.11.2013

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

FOT. RICK TOMLINSON / TEAM SCA (2)

Nowa łódź ma 19,8 metra długości oraz żagle o łącznej powierzchni 550 m kw.

Samantha Davies, uczestniczka Vendée Globe.

Nowy jacht na regaty Volvo Ocean Race

Pierwsza łódź zaprojektowana specjalnie na regaty Volvo Ocean Race (Ocean Race 65) już pływa. Jacht zbudowano dla żeńskiej załogi Team SCA. Przeszedł próby stateczności i dotarł do bazy zespołu na Wyspach Kanaryjskich. Nowa łódź waży zaledwie 12,5 tony, ma 19,8 metra długości i żagle o łącznej powierzchni 550 m kw. W 40-letniej historii Volvo Ocean Race tylko cztery razy startowały żeńskie ekipy, po raz ostatni w latach 2001 i 2002 na jachcie „Amer Sports Two". Kobiecy zespół tworzy 11 załogantek, męskie załogi będą żeglować w ośmioosobowym składzie. Początek regat w hiszpańskim Alicante za niecały rok (październik 2014). Na razie udział potwierdziły dwie załogi: dziewczyny oraz Abu Dhabi Ocean Racing. Partnerem kobiecego zespołu została firma Helly Hansen, norweski producent odzieży żeglarskiej i obuwia. Strony podpisały trzyletni kontrakt. Rozpoczęto też prace nad stworzeniem specjalnej linii produktów związanych z Volvo Ocean Race i zespołem SCA. Część z nich będzie dostępna w sprzedaży.

Rekordowy Joyon

Francuski żeglarz Francis Joyon został laureatem nowej nagrody l'Ultimate Trophy. To wyróżnienie za ustanowienie czterech najważniejszych rekordów w oceanicznym żeglarstwie regatowym: w żegludze dookoła świata (2004), w żegludze 24-godzinnej, (2012) oraz w żegludze na trasach Nowy Jork – przylądek Lizard (2013) i Kadyks – San Salvador (2013).

Trimaran „Geronimo" dla Coville'a

Thomas Coville otrzyma w przyszłym sezonie nowy jacht „Sodebo". Szefowie zespołu kupili 35-metrowy trimaran „Geronimo" zwodowany w 2002 roku. Przed laty ścigał się na nim Olivier de Kersauson. Jednostka zostanie przystosowana do samotnej żeglugi – wodowanie zaplanowano na wiosnę przyszłego roku. Przy tej okazji podkreślono, że będzie to już piętnasty sezon firmy Sodebo w oceanicznym żeglarstwie. Dotychczas finansowała jachty klasy IMOCA 60, 60-stopowy trimaran, 105-stopowy trimaran oraz 10-metrowy jacht rywalizujący w tym sezonie w lokalnych francuskich imprezach. Thomas Coville przygotowuje się do próby pobicia rekordu w samotnej żegludze dookoła świata. Jego celem jest opłynięcie ziemi w 55 dni. Obecny rekord należy do Francisa Joyona i wynosi 57 dni, 13 godzin, 34 minuty i 6 sekund.

François Gabart nie weźmie udziału w następnej edycji regat Vendée Globe. Fot. Vincent Curutchet

Trimaran dla Gabarta

François Gabart, zwycięzca ostatnich okołoziemskich regat samotników Vendée Globe, nie weźmie udziału w następnej edycji wyścigu. Na jachcie klasy IMOCA 60 Francuz będzie żeglował tylko do końca 2014 roku, a w następnych sezonach na zaprojektowanym niedawno trimaranie „Macif". Nowy jacht przystosowany do samotnej żeglugi będzie miał 30 metrów długości, 20 metrów szerokości, maszt o wysokości 35 metrów oraz żagle o powierzchni 700 m kw. Gabart chce się zmierzyć z najważniejszymi oceanicznymi rekordami.

KOLUMNĘ OPRACOWAŁ MAREK SŁODOWNIK

North Sails dla klasy Optimist

Firma North Sails Polska przygotowała promocyjną ofertę na zakup żagli do łódek klasy Optimist. Do końca grudnia rodzice zawodników otrzymują rabat w wysokości 15 procent, a kluby – w wysokości 20 procent.

Akcję promocyjną zorganizowano z okazji trzeciej rocznicy utworzenia w Polsce przedstawicielstwa żaglowni North Sails. Rodzice otrzymują rabat przy zamówieniu jednego żagla, natomiast kluby chcące skorzystać z upustu w wysokości 20 procent muszą zamówić co najmniej trzy żagle. Oferta obowiązuje do końca roku. Zainteresowani mogą się kontaktować z Marcinem Rymerem z North Sails Polska (tel. 58 350 8595 lub 660 431 974). Zrolowane żagle wraz z pokrowcami wysyłane są kurierem – przesyłka zapakowana jest w podłużny karton.

North Sails jest liderem w produkcji żagli do klas monotypowych. Dostarcza też żagle do katamaranów z Pucharu Ameryki oraz do jachtów rywalizujących w oceanicznych regatach. A dzięki zaangażowaniu polskiego przedstawiciela – także do jachtów klas Delphia 24, Omega i Nautica 450. Firma ma 63 oddziały w 29 krajach. Rozpowszechniła technologię 3DL opartą na laminowaniu żagli na formie. Wprowadziła też na rynek żagle 3Di, które podczas żeglugi wyglądają jak stalowe płaty albo potężne szare łuski.

Sternicy optimistów mają wyjątkowo bogaty wybór. North Sails proponuje im żagle z brytami horyzontalnymi X-Cut w trzech krojach: dla lekkich zawodników (XM08), dla sterników o średniej wadze (DZ6) oraz dla cięższych żeglarzy (CZ5). Są też modele o kroju radialnym zaprojektowane przez fachowców z japońskiego oddziału North Sails (oddział znany jest z produkcji doskonałych żagli do małych klas monotypowych). Dla lżejszych zawodników Japończycy przygotowali żagiel P4, a dla cięższych – P5. Żagle radialne są szybkie, ale wymagają dokładnego trymu. Żagle horyzontalne są bardziej elastyczne, wybaczają więcej niedokładności. Dodatkowo w listopadzie zostaną wprowadzone do sprzedaży nowe żagle wyprodukowane w Nowej Zelandii: V4 oraz V6.

Podczas projektowania żagli załoga North Sails wykorzystuje nie tylko wieloletnie doświadczenia, ale także programy komputerowe, tunele aerodynamiczne i wyniki własnych testów. Firma stworzyła autorski system do pomiarów i porównywania własności żagli do optimista. System wykorzystuje kamery i odbiorniki GPS. Składa się z dwóch zestawów pomiarowych zamontowanych na dwóch identycznych łódkach. Trzecim elementem jest motorówka ze stacją meteo i komputerem analizującym dane. Kamery zamontowane na topach masztów pozwalają między innymi analizować kształty żagli, pozycje sterników i ustawienia bomów. By usprawnić badania, firma powołała grupę North Team Blue zrzeszającą najlepszych zawodników z USA, Nowej Zelandii i Australii. W testach brali udział między innymi Duncan oraz Christopher Williford – bliźniacy o podobnych umiejętnościach i warunkach fizycznych.

Radialny żagiel North Sails o symbolu P5. Radość z jazdy. Fot. Sommers Cooper

Na polskiej stronie internetowej North Sails (www.northsails.pl) znajdziecie informacje dotyczące ustawienia optimista. W tabelach trymu dla poszczególnych modeli żagli przedstawiono dokładne wytyczne. Dzięki nim młodzi zawodnicy mogą poprawnie przygotować łódkę do żeglugi w aktualnych warunkach. Opublikowano też poradnik wyjaśniający działanie regulacji. Dzięki niemu sternicy mogą się uczyć między innymi ustawiania masztu, mocowania żagla do masztu i bomu, napinania rozprza i trymowania żagla w czasie żeglugi.

Holender Stijn Paardekooper, mistrz Europy 2012.

FOT. NORTH SAILS

Sternicy YKP Gdynia zajmowali czołowe miejsca w regatach cyklu Energa Sailing Cup. Fot. Arek Komorowski / Energa Sailing

Przepis na sukces YKP Gdynia

Zdobyli w tym roku trzy medale olimpiady młodzieży, złoto mistrzostw Europy i czołowe miejsca w krajowych rankingach. Jak pracują na sukces sternicy YKP Gdynia?

W tegorocznym rankingu grupy A reprezentanci YKP Gdynia zajęli miejsca pierwsze, trzecie i czwarte. W rankingu grupy B (młodsi i mniej doświadczeni zawodnicy) YKP jest na pierwszej i trzeciej pozycji. Podczas Ogólnopolskiej Olimpiady Młodzieży sternicy tego kluby wywalczyli trzy medale: złoto zdobyli Mikołaj Staniul i Aleksandra Melzacka, a brąz – Michał Sawicki. W lipcu reprezentanci YKP zajęli całe podium podczas regat Puchar YKP Gdynia, a Tytus Butowski wywalczył na Węgrzech mistrzostwo Europy. Oczywiście w krajowej klasyfikacji klubów zawodnicy YKP także zajęli pierwsze miejsce. Dominowali ponadto w cyklu Energa Sailing Cup. – Trenerzy z Gdyni świetnie pracują z młodzieżą i to są właśnie rezultaty tej roboty. To bezsprzecznie najlepszy dziś polski klub w klasie Optimist – mówi Marek Karbowski z MOS Iława. Jaki jest przepis na sukces YKP Gdynia?

W klubie działają dwie szkółki – jedną prowadzi Dariusz Wojtowicz, drugą – Paweł Nowakowski. Zawodników z grupy B (około 28 sterników) szkoli Dariusz Dołęga. Trenerem grupy A, starszych i bardziej doświadczonych żeglarzy, jest Przemysław Struś, wiceprezydent Polskiego Stowarzyszenia Klasy Optimist. Darek i Przemek ściśle z sobą współpracują, organizując wyjazdy i treningi, ale ich styl pracy, a nawet styl bycia, jest odmienny. Dołęga stosuje nieco surowszą metodę dowodzenia, potrafi trochę unieść głos na swych podopiecznych. Jednak oni są w niego zapatrzeni – słuchają trenera i cenią. Struś jest łagodniejszy, woli prosić niż kategorycznie żądać. Kilka lat temu spędziłem z nim całe regaty na trenerskiej motorówce i spostrzegłem, że jest dla swej grupy nie tylko szkoleniowcem, ale i dobrym wujkiem: pożartuje, poplotkuje i pomoże zapiąć suchy sztormiak. Dzieciaki lgną do jego pontonu po każdym wyścigu i buzie im się nie zamykają.

Na pensje trenerów składają się rodzice zawodników. Sekcja regatowa korzysta z klubowych przyczep, pontonów, samochodów, wiaty na sprzęt oraz sali wykładowej z projektorem wideo, w której odbywają się odprawy. Otrzymuje też dotacje od lokalnych władz. Ale zakup paliwa do motorówek, bojek czy sprzętu osobistego (sztormiaki, kamizelki) trenerzy muszą sfinansować z własnych funduszy.

Poza łódkami dla początkujących sterników ze szkółek sekcja nie ma własnego sprzętu regatowego. Zakup kadłubów, żagli, masztów, sterów, mieczy i drobnego wyposażenia spoczywa na barkach rodziców. Oni też finansują wyjazdy na zgrupowania i regaty. Przez cały rok zawodnicy YKP Gdynia uczestniczą w kilku zagranicznych obozach. Przemysław Struś obliczył, że jego podopieczni spędzają na zajęciach około 200 dni w roku. Szkolenie sternika z klasy Optimist kosztuje od 10 do 15 tys. zł rocznie (nie licząc inwestycji w sprzęt). O tym, na co te fundusze są przeznaczane oraz o organizacji szkolenia w YKP Gdynia, rozmawiamy z trenerem Przemysławem Strusiem.

Magazyn „Wiatr": Jak wygląda kalendarz pracy w waszej sekcji?

Przemysław Struś: W styczniu spotykamy się na treningach dwa lub trzy razy w tygodniu. Chodzimy na basen, biegamy w terenie i jeździmy na stacjonarnych rowerach (spinning). W zimowe ferie jedziemy na dwa tygodnie za granicę. W Chorwacji nawiązaliśmy współpracę z bardzo gościnnym klubem Uskok Zadar. Korzystamy z tamtejszej mariny i trenujemy z miejscowymi zawodnikami. W poprzednich sezonach na całą zimę zostawialiśmy łódki na Majorce. W przyszłym roku prawdopodobnie wrócimy do lubianego przez polskich regatowców Palamós – to hiszpańskie miasto leży 119 km na północny wschód od Barcelony i 47 km na południowy wschód od Girony, gdzie znajduje się popularne lotnisko. Niektóre polskie ekipy w lutym spędzają za granicą trzy tygodnie, ale my zawsze wyjeżdżamy na dwa, ponieważ chcemy, by po feriach dzieci mogły wrócić do szkoły bez zaległości.

Wczesna wiosna to zapewne pobyt nad jeziorem Garda...

Oczywiście, to stały punkt w kalendarzu. Od lat nie spędzam świąt Wielkiej Nocy w domu, ponieważ to tradycyjny termin regat w Riva del Garda (najpopularniejsza impreza dla klasy Optimist na świecie – około 800 uczestników). Przeważnie startuje tam 50 Polaków. Jest to dla nas symboliczny początek sezonu letniego, choć czasem temperatura na łódce ledwo przekracza zero stopni Celsjusza.

W kwietniu schodzimy na wodę w kraju – trenujemy i startujemy w Pucku. Od maja do sierpnia rywalizujemy o punkty w krajowych imprezach pucharowych i eliminacyjnych, walczymy też o medale mistrzostw Polski podczas Ogólnopolskiej Olimpiady Młodzieży. Po krótkim odpoczynku w drugiej połowie sierpnia, rozpoczyna się jesień: międzynarodowe regaty w Kamieniu Pomorskim, drużynowe mistrzostwa PSKO, w październiku startujemy w niemieckim Schwerinie (silna obsada, duże regaty dla 350 łódek) i ponownie jedziemy do Włoch nad Gardę. Listopad i grudzień to znów basen, sala, zajęcia w terenie i wykłady. Czasem skusimy się jeszcze na ostatni wyjazd do Chorwacji (regaty mikołajkowe w miejscowości Pula).

Jak dzieci godzą to wszystko ze szkołą?

Dają radę. Zdecydowana większość moich podopiecznych ma świadectwa z czerwonymi paskami. Kiedy jesteśmy na zagranicznym zgrupowaniu, prawie codziennie jest czas na naukę. Pilnuję tego i gonię ich do lekcji. Nie ma z tym żadnego kłopotu, bo zawodnicy wiedzą, że jeśli nie będą się dobrze uczyć, to nie będą trenować i wyjeżdżać. Mają z sobą laptopy lub tablety, łączą się z internetem, otrzymują od swych kolegów ze szkoły informacje o przerobionym materiale i pracują. Czasem starsi pomagają młodszym – to w olimpiadach naukowych, jeden z moich sterników uczy się gry na perkusji i już nieźle daje czadu. Kiedy nie ma wiatru, odwołuję zajęcia, by niepotrzebnie nie ciągnąć zawodników do mariny. Trening na wodzie zwykle trwa od trzech do pięciu godzin, bo musimy dość daleko wyjść w zatokę. Kiedy startujemy w krajowych regatach, zawodnicy często opuszczają piątkowe lekcje. Czasem nie ma ich tego dnia w szkole kilka tygodni z kolei.

Czy można osiągać sukcesy i wychowywać dobrych żeglarzy bez tych wszystkich zagranicznych zgrupowań i regat? Przecież kiedyś dzieci zimą odpoczywały, jeździły na nartach, niekiedy latały na bojerach, a łódki wyciągały z hangaru dopiero w kwietniu...

Dobre wyniki bez zagranicznych wyjazdów można osiągać, choć jest to niezwykle trudne, bo przecież rywale z najsilniejszych polskich klubów pływają prawie cały rok. Jeśli ktoś chce czegoś więcej, nie myśli tylko o zabawie, ale o prawdziwej sportowej rywalizacji, musi być gotowy na wyjazdy – nie ma innej możliwości. Droga na skróty w żeglarstwie nie istnieje. Jeden z zawodników ostatnio świetnie pływał w kraju, zdobył nawet medal olimpiady młodzieży i awansował do reprezentacji na mistrzostwa Europy. Ale te regaty były jego pierwszym startem za granicą. I niestety było to widać. Jeśli dziecko zobaczy inny świat, nowy trudny akwen, rywali mówiących w różnych językach, to ma prawo się zagubić. Dlatego warto wyjeżdżać. Nie tylko po to, by żeglować, ale także po to, by nabierać obycia w żeglarskim świecie. Zdobywać przydatne umiejętności, podpatrywać sterników z innych krajów i uczyć się sportowego sprytu, który w naszej dyscyplinie jest szczególnie przydatny. Jeśli dziecko gra w piłkę tylko na podwórku, to nawet jeśli świetnie drybluje, nie podoła zadaniu w kadrze rywalizującej na wielkim stadionie...

Ale oczywiście nie trzeba wyjeżdżać wszędzie i co miesiąc. Są zdolni zawodnicy, którzy z różnych względów podróżują rzadziej i też mają dobre wyniki. Tytus Butowski, który zdobył w tym roku złoty medal mistrzostw Europy, niezbyt często uczestniczy w zagranicznych zgrupowaniach, właściwie wyjeżdża z nami tylko w zimowe ferie. Ale kiedy już jest w Chorwacji czy w Hiszpanii, pracuje za dwóch, jest niezwykle skupiony, bo każdy trening chce wykorzystać maksymalnie.

Przez te wszystkie wyjazdy szkoleniowcy prowadzą trochę cygańskie życie. Ale ktoś mniej zorientowany mógłby pomyśleć, że taki trener to ma wieczne wakacje: odwiedza ciekawe miejsca, pływa sobie motorówką, wciąż jest opalony i osmagany wiatrem, po prostu żyć, nie umierać...

Oczywiście! Nasza praca to sielanka. Niedawno wziąłem ślub, ale z zawodnikami spędzam więcej czasu niż z żoną. Wspólna sobota lub niedziela w sezonie jest czymś nierealnym. Każdy długi weekend to długie zgrupowanie – nie ma mowy o realizacji innych rodzinnych planów. Na motorówce też jest jak w bajce. Szczególnie nad Gardą, gdy marzniemy w bezruchu po kilka godzin dziennie. Albo na zatoce wczesną wiosną i jesienią. A do tego zawodnicy; są przecież samowystarczalni, miły widok, bo grupa musi być zgraną załogą również na lądzie. Później także inne rzeczy wykonują sprawnie i bez słowa. Dobrym przykładem jest rozpakowywanie sprzętu z przyczepy. Zawodnicy sami przydzielają sobie zadania i wtedy wyglądają jak oddział wojska. Każdy wie, co do niego należy: jeden rozwiązuje pasy, drugi montuje wózki, trzeci wyciąga rury. Nikt nie marudzi i nie mówi, że to nie jest jego. Po chwili przyczepa jest już pusta i można się zająć swoją łódką.

A jak pracujecie w Gdyni?

Spotykamy się cztery razy w tygodniu: we wtorek, w piątek oraz w weekend. W maju czasem żeglujemy codziennie – po lekcjach. Dzieciaki dopasowują do treningów inne swoje zajęcia: angielski, starty wcale nie musimy się nimi opiekować, nie jesteśmy za nich odpowiedzialni, możemy rozstawić trzy bojki, dmuchnąć w gwizdek i się położyć twarzą do słońca na pół godziny. Jeśli ktoś naprawdę uważa, że tak to wygląda, zapraszam do pracy – niech spróbuje. Oczywiście jest wielu szkoleniowców, którzy idą po linii najmniejszego oporu i ograniczają swoją robotę do rzucenia bojek na wodę. W futbolu takie podejście do pracy trenerskiej określane jest słowami „zajęcia na macie – macie piłkę i gracie". To zjawisko niestety jest bardzo powszechne w żeglarstwie dzieci i młodzieży. I dlatego w krajowej czołówce wciąż dominują zawodnicy z tych samych klubów.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Trener Przemysław Struś, zdobywca pucharów.

Aleksandra Melzacka wywalczyła złoto Ogólnopolskiej Olimpiady Młodzieży.

FOT. AREK KOMOROWSKI / ENERGA SAILING (2)

Co oznacza słowo „sukces”

Jak z młodego człowieka zrobić żeglarza?
Jak sprawić, by żegluga na pierwszej łódce była początkiem,
a nie końcem przygody ze sportem?

Przepis wydaje się prosty. Prowadzimy siedmiolatka do klubu. Wspieramy go przez kilka lat nauki. Następnie oddajemy dziecko pod opiekę szkoleniowca, który już nie uczy wybierania wody czerpakiem i przechodzenia z burty na burtę przy zwrotach, lecz wprowadza młodego sternika w świat strategii i taktyki regatowej, techniki szybkiego żeglowania, walki w morskich warunkach i trudnej sztuki pływania z wiatrem. Jeśli dziecku na tym etapie nie brakuje determinacji i ma odrobinę smykałki, jest szansa, że znajdzie własną drogę do dorosłego, być może nawet olimpijskiego żeglarstwa.

Sukcesy sportowe są ważne, ale w tym momencie jeszcze ważniejsze jest to, by młody człowiek pozostał w żeglarskim świecie na lata. By ten sport stał się jego pasją i sposobem na życie. By z dziewczyną lub chłopakiem z uczelni spędzał studenckie wakacje na Mazurach. By za jakiś czas przyprowadził do klubu własne dzieci w przekonaniu, że nie ma piękniejszego sportu, lepszego sposobu na rekreację, poznanie ciekawych ludzi i przygodę...

Niestety, dziś w Polsce ten prosty scenariusz coraz trudniej zrealizować. Dlaczego? Kluby borykają się z kłopotami finansowymi. Trenerskie pensje są niskie. Członkowie zarządów częściej myślą o tym, jak opłacić wywóz śmieci, prąd, ogrzewanie i remont hangaru, niż o tym, skąd wziąć pieniądze na dobrego trenera, nowe łódki lub zgrupowanie w Pucku. Cały ciężar finansowania żeglarskich szkółek spoczywa na rodzicach, którzy płacą już nie tylko klubowe składki i opłaty trenerskie (nawet 400 zł miesięcznie), ale ponoszą wydatki na transport łódek, noclegi, wyżywienie, paliwo do motorówek, opiekę trenerów, zgłoszenia do regat, czarter klubowych jachtów i zakup prywatnego sprzętu. Za zagraniczne zgrupowania rodzice płacą nawet 3 tys. zł. Wyjazd na trzydniowe regaty rozgrywane w Pucku, Gdyni czy w Warszawie to wydatek kilkuset złotych. Może się więc okazać, że rok zabawy w sekcji sportowej klasy Optimist kosztuje kilkanaście tysięcy złotych. Albo nawet więcej. Ilu rodziców jest w stanie to wszystko udźwignąć?

Można oczywiście powiedzieć, że tak jest na całym świecie, bo żeglarstwo to drogi i elitarny sport. To prawda. Ale niestety ta sytuacja ma pewne konsekwencje: do sportowych sekcji nie szukamy już dzieci zdolnych i chętnych do nauki, ale jedynie takich, których rodzice zdołają udźwignąć koszty szkolenia. Niektórzy mówią wprost: „Nie potrzebujemy zdolnych pierwszoklasistów z wiejskiej szkoły, ale dzieci, które pomogą nam przetrwać”. Nawet jeśli po kilku latach odejdą z klasy Optimist i odwrócą się od żeglarstwa. Pojawią się przecież następni nowicjusze i jakoś wszystko będzie się kręcić...

Taka polityka jest oczywiście drogą donikąd. Przegrywają kluby, rodzice i dzieci. Przegrywa też żeglarstwo, bo produkujemy zastępy młodych ludzi zniechęconych do tego sportu na długie lata. Dlatego szkoleniowe sukcesy powinny być mierzone nie tylko liczbą medali wywalczonych w klasie Optimist, ale też liczbą dzieci, które pozostają przy żeglarstwie po optimiście. I nadal chcą pływać. Wstają rano i zerkają przez okno na czubki drzew, by ocenić siłę wiatru. Liczą dni do pierwszych wiosennych regat. Polerują dno swej nowej łódki z takim zapałem, że można się w nim przejrzeć. Po treningach nie uciekają czym prędzej do domów, ale zostają w klubie, bo tu jest ich świat, tu czują się dobrze, tu są wśród swoich. I w kolejny weekend znów z uśmiechem biegną na klubową przystań. Każdy trener, który ma takich wychowanków, może powiedzieć, że osiągnął prawdziwy sukces.

Krzysztof Olejnik

Rządowa łódź po remoncie

W Szczecinie zwodowano klasyczną włoską motorówkę Riva Super Florida, którą na zlecenie kancelarii premiera wyremontowała stocznia Marina Yachting. Uroczystość i pierwszy test przeprowadzono na przystani Marina’Club.

Riva Super Florida to mahoniowa łódź z 1963 roku. Pochodzi z linii słynnych motorówek marki Riva znanych z wyjątkowego stylu. Te jednostki stały się legendą świata łodzi motorowych – pożądaną i kupowaną przez gwiazdy i biznesmenów. Właścicielami łodzi Riva byli między innymi Brigitte Bardot, Sophia Loren, Henry Ford II, Sean Connery i Brad Pitt.

Polską łódź Urząd Rady Ministrów kupił za czasów Władysława Gomułki. Stacjonowała w ośrodku wypoczynkowym kancelarii premiera w Łańsku (powiat olsztyński). Był to wówczas tajny ośrodek dygnitarzy – gościł między innymi Chruszczowa i Breżniewa. Renowacja łodzi trwała pół roku. Choć motorówka ma dokładnie 50 lat, licznik wskazuje zaledwie 90 motogodzin. Silnik marki Chris Craft o mocy 177 KM był w pełni sprawny, ale kadłub wymagał sporych prac. – Musieliśmy między innymi wymienić przegniłe dno pod silnikiem – mówi Witomierz Witkowski, szkutnik Marina’Club. Z włoskiej stoczni Riva ściągnęliśmy nową kierownicę, stamtąd też pochodzi użyty przez nas oryginalny lakier. Elementy chromowane zostały wykonane w Polsce.

Rządowa riva wróci teraz do ośrodka w Łańsku. Będzie wielką atrakcją, bo te łodzie to cenione klasyczne oldtimery. Odrestaurowywane jednostki osiągają ceny ponad 100 tysięcy euro.

Riva Super Florida to mahoniowa łódź z 1963 roku.

Marcin Raubo, szef Marina’Club, za sterem legendarnej łodzi.

FOT. MARINA’CLUB (2)

Lobster boat z Polski

W Gdańsku powstaje łódź, jakiej jeszcze nikt u nas nie skonstruował. Stocznia Skeiron buduje pierwszy polski jacht rekreacyjny nawiązujący linią do klasycznych lobster boats.

Skeiron D50 Flybridge	
Długość	15,40 m
Szerokość	4,95 m
Waga	17 350 kg
Zanurzenie	1,60 m
Zbiorniki paliwa	2 700 l
Zbiorniki wody	990 l
Liczba osób	26
Kategoria CE	A
Silniki: Yanmar 8LV (370 KM), Yanmar 6LY3AM (440 KM lub 480 KM), Yanmar 6CX530 (530 KM), Volvo Penta D6 (435 KM), Volvo Penta D9 (500 KM).	

Łódź Skeiron D50 Flybridge będzie mieć luksusowe kabiny, przytulną sterówkę i górny pokład wypoczynkowy.

Trawler Skeiron D50 Flybridge o długości ponad 15 metrów będzie się różnić od słynnych lobsterów ze stanu Maine zabudową pokładu. Zamiast ładowni i koszy na homary przewidziano luksusowe kabiny, przytulną sterówkę i wszystkie wygody, jakich się spodziewamy po komfortowej jednostce rekreacyjnej.

Właściciel firmy Skeiron, mający doświadczenie w sprzedaży jachtów, obsłudze czarterów i organizacji szkoleń, będąc w USA i Kanadzie, poznał ludzi pracujących przy połowach homarów (bohaterowie programu telewizyjnego „Najniebezpieczniejszy zawód świata"). Zauroczony lobster boats, które służą do połowów, postanowił zbudować podobny jacht w Polsce. Skontaktował się z producentem profesjonalnych kanadyjskich lobsterów, przez 12 miesięcy w roku pracujących na wzburzonym morzu, i kupił formę kadłuba. Kanadyjczycy byli trochę zaskoczeni, że ktoś z Polski jest zainteresowany budową tego typu jednostek. Luksusowe lobstery są bardzo popularne we Włoszech, Francji i Wielkiej Brytanii, ale w Polsce?

Po długiej podróży forma szczęśliwie dotarła do Gdańska. Kadłub zostanie wzbogacony o nowoczesne wyposażenie. Przy pracach projektowych starły się dwa zespoły: męski i żeński. Męski chce funkcjonalności i prostoty, żeńska część upiera się przy doborze kolorów, materiałów wykończeniowych i oświetlenia. W hali stoi już gotowy kadłub ze zbiornikami wody i paliwa. Gdy odwiedziłem firmę w październiku, montowano grodzie. Trwały też ostatnie dyskusje nad kolorem drewna i tapicerki.

Jacht będzie napędzany motorami Diesla firmy Yanmar lub Volvo Penta o mocy od 370 do 500 KM, z tradycyjnym napędem na wał (jak w oryginalnych lobster boats). W ofercie dostępne będą cztery modele: Ocean Cruiser, Dive Special, Fishing Vessel i Ferry Boat. Ocean Cruiser to komfortowa jednostka ekspedycyjna z dużym salonem, wygodną sterówką i przestronnymi sypialniami. Przystosowana zostanie do dalekomorskich podróży (zasięg: ponad tysiąc mil). Dive Special zbudowano natomiast z myślą o turystycznych wyprawach nurkowych i wędkarskich. Dwie pozostałe wersje to jednostki dla profesjonalistów. Fishing Vessel będzie łodzią do pełnomorskich połowów, zaś Ferry Boat to mały prom pasażerski. Pierwszy egzemplarz D50 będzie jednostką uniwersalną łączącą cechy Dive Special i Ocean Cruiser. Jacht będzie miał komfortowe kabiny, przestronny kokpit i opuszczaną platformę kąpielową mogącą podjąć z wody dwóch nurków z pełnym osprzętem. Wodowanie zaplanowano na wiosnę przyszłego roku. Łódź od razu rozpocznie służbę w jednej ze szkół nurkowych, będzie więc poddawana dokładnym testom.

Arek Rejs

Lobster boat Stoczni Skeiron powstaje w Gdańsku.

W październiku rozpoczęto montaż grodzi.

Wodowanie zaplanowano na wiosnę 2014 roku.

FOT. AREK REJS (2), SKEIRON BOATS (2)

Podczas pierwszych testów przy obrotach 5000 rpm jacht osiągnął maksymalną prędkość 40 węzłów.

Parker 800 Pilothouse

Na wrześniowych targach w La Rochelle zaprezentowano nową łódź firmy Parker Poland. Pierwszy egzemplarz modelu 800 Pilothouse nie wrócił do kraju – od razu znalazł we Francji nabywcę.

Firma Parker Poland oferuje specjalistyczne łodzie typu RIB, silniki marek Mercury i Vetus, osprzęt do jachtów, wysokiej klasy elektronikę morską (wyposażyła „Energę" Zbigniewa Gutkowskiego w urządzenia B&G), pontony, mniejsze łodzie rekreacyjne i specjalistyczne, a nawet kamizelki ratunkowe. Ale Parker Poland to także producent znanych w Europie turystycznych jachtów motorowych.

Model 800 Pilothouse zbudowano na bazie sprawdzonego kadłuba łodzi Parker 800 Weekend, która jest kabinowym jachtem na rodzinne wyprawy – ma dużą nadbudówkę z wygodną kabiną sypialną, jadalnią i toaletą. Pilothouse zaprojektowano z myślą o jednodniowych wyprawach wędkarskich. Obie jednostki różnią się zabudową pokładu. Kabina na łodzi wędkarskiej jest znacznie mniejsza, tu przede wszystkim liczy się przestrzeń w kokpicie i łatwa komunikacja na pokładzie. Łódź ma bardzo wysokie burty, głęboki kokpit i solidne stalowe relingi – te elementy zapewniają bezpieczeństwo podczas podróży. Bez obawy możemy też pływać z dziećmi.

W przeszklonej kabinie wzdłuż rufowej ściany zamontowano czteroosobowe siedzisko. Kryje ono mały kambuz ze zlewozmywakiem i przenośną kuchenką. Przed ławą, na lewej burcie, znajduje się niewielki stolik, a przed nim stanowisko nawigatora. Fotel sternika umieszczono po prawej stronie. Pośrodku jest wejście do dziobowej kabiny sypialnej. Może ona mieć jedno lub dwa miejsca do spania. Jeśli zdecydujemy się na jedną koję, po prawej stronie znajdzie się osobne pomieszczenie z toaletą i umywalką.

Wnętrze modelu Pilothouse można łatwo wietrzyć. Łódź ma szklany szyberdach, przesuwane okna w rufowej ścianie nadbudówki oraz duże przesuwane drzwi z prawej strony, przez które wychodzimy do kokpitu. Dwuskrzydłowe szklane drzwi otwierają się niemal na całą długość kabiny. Nadbudówka jest przesunięta na lewą burtę. Dzięki temu przejście z rufy na dziób jest szerokie. Armatorzy mogą zamówić

Zewnętrzne stanowisko sterowania.

Toaleta przy dziobowej kabinie sypialnej.

FOT. PARKER POLAND (6)

Parker 800 Pilothouse	
Długość	7,9 m
Szerokość	2,9 m
Waga bez silnika	2200 kg
Zanurzenie bez silnika	0,44 m
Zbiornik paliwa	330 l
Zbiornik wody	40 l
Kategoria	B/C
Maksymalna liczba osób	6 (B) lub 8 (C)
Silniki: max 2x150 KM lub 1x300 KM	
Cena bez silnika: od 45 350 euro brutto	

dodatkowe drzwi w tylnej ścianie, ale nawet bez tego elementu komunikacja na jachcie jest doskonała.

Na łodzi wędkarskiej załoga najwięcej czasu spędza w kokpicie. Dlatego musi on być przestronny, funkcjonalny i oczywiście wygodny. Wchodząc na pokład modelu Pilothouse, widzimy duży otwarty kokpit bez ławek, stołu i zbędnych ozdobników. Dopiero po chwili odkrywamy głęboki schowek z odpływem zamontowany w pawęży (miejsce na przynętę i wędkarskie zdobycze). Szeroki blat, który przyda się na przykład do oprawiania ryb, dodatkowy duży schowek, miejsce na stół oraz trzy siedziska schowane w burtach. Kanapy zamocowane są na specjalnych zawiasach – po złożeniu znikają w ścianach kokpitu. Na łodzi prezentowanej we Francji zamontowano także dodatkowe zewnętrzne stanowisko sterowania, dzięki któremu osoba prowadząca łódź może uczestniczyć w połowach i pokładowym życiu towarzyskim.

Firma wzmocniła pawęż łodzi, więc bez problemu możemy zamontować dwa silniki o maksymalnej mocy 150 KM (zyskamy poczucie bezpieczeństwa podczas morskich rejsów). Jeżeli nie planujemy pełnomorskich wypraw, możemy się zdecydować na jeden silnik o maksymalnej mocy 300 KM. Daje on lepsze osiągi, ale w wypadku awarii będziemy musieli oczekiwać na pomoc. Oczywiście, możemy zainstalować mniejsze jednostki napędowe, 300 KM to maksymalna dopuszczalna moc dla tego jachtu.

Model prezentowany we Francji, wyposażony w dwa silniki o mocy 150 KM, przy obrotach 3000 rpm osiągnął prędkość 20 węzłów, a przy obrotach 3500 rpm – 25 węzłów. Była to dość spokojna cruisingowa żegluga. Przy obrotach 5000 rpm jacht osiągnął maksymalną prędkość 40 węzłów. Debiut łodzi Parker 800 Pilothouse był w La Rochelle bardzo udany. Z pewnością ta jednostka będzie silną konkurencją dla wielu wędkarskich produktów francuskich marek.

Arek Rejs

Stanowisko sternika znajduje się na prawo od wejścia do kabiny sypialnej.

Światowa premiera jachtu Parker 800 Pilothouse odbyła się we Francji.

Na lewej burcie znajduje się niewielki stolik, a przed nim – stanowisko nawigatora.

Dom na wodzie Calipso 23

Wygodny i niedrogi jacht spacerowy Calipso 23 zakończył pierwszy sezon żeglugowy. Czy ten dom na wodzie, tańszy niż kawalerka w centrum dużego miasta, zdobędzie uznanie armatorów w kolejnych latach?

Dzięki swej uniwersalności Calipso 23 jest łodzią dla prywatnych armatorów i firm czarterowych.

Firma Calipso Yacht Roberta Gzary od początku działalności koncentrowała się na budowie jachtów wypornościowych dostępnych prawie dla każdego. Łodzie mają być wygodne, łatwe w prowadzeniu, także dla początkujących wodniaków bez uprawnień, oraz niedrogie. Od premiery pierwszej jednostki (Calipso 750) minęły 3 lata. Sprzedano ponad 60 łodzi. Drugim jachtem firmy jest właśnie Calipso 23.

reklama

Nowa jednostka charakteryzuje się nowocześniejszą linią, obniżonymi burtami i nieco wyższą nadbudówką. Wnętrze ma prawie dwa metry wysokości i jest dobrze doświetlone naturalnym światłem. Na jachcie wygodnie może podróżować sześć osób. Dwa miejsca do spania znajdują się w części dziobowej, dwa kolejne w tyle, pod kokpitem. Są też dwa miejsca w centralnej części mieszkalnej (po obniżeniu stołu w salonie i połączeniu go z dwoma dwuosobowymi kanapami).

Kabina jest otwarta, jasna i przestronna. Części sypialne oddzielono jedynie niskimi sklejkowymi ściankami. Toaleta i kambuz znajdują się na lewej burcie. W kambuzie mamy zlewozmywak, dwupalnikową kuchenkę gazową, lodówkę i kilka szafek. W toalecie, jedynym zamkniętym pomieszczeniu, zamontowano chemiczne WC i umywalkę ze słuchawką prysznicową. Na prawej burcie ulokowano jadalnię z dużym stołem i dwoma kanapami.

Stanowisko sternika znajduje się na zewnątrz, w kokpicie (na prawo od zejściówki). Regulowany fotel zamocowano na podwyższeniu – osoba prowadząca jacht ma z tego miejsca dobrą widoczność. Kokpit osłonięto laminatowym dachem, a stanowisko sternika dodatkowo owiewką łączącą nadbudówkę z dachem kokpitu. Dzięki tej owiewce sternik prowadzący jacht może rozłożyć mapy na dachu kabiny bez obawy, że zwieje je wiatr czy zamoczy deszcz. W kokpicie mamy także kanapy z wygodnymi oparciami wyłożone wodoodpornymi materacami. Pomieszczą się na nich wszyscy pasażerowie. A pod materacami, wzdłuż burt, znajdują się pojemne bakisty.

Łódź jest napędzana silnikiem zewnętrznym ukrytym w otwieranej studzience (możliwy jest również montaż silnika na pawęży). Możemy zamontować mały silnik, nawet o mocy 8 KM (zgodnie z przepisami osoby nie posiadające uprawnień motorowodnych mogą prowadzić łódź z silnikiem o mocy do 13,6 KM). Ważną cechą łodzi Calipso 23 jest bardzo małe zanurzenie – zaledwie 20 cm. To dobra wiadomość dla osób żeglujących po nieuregulowanych polskich szlakach rzecznych.

Dzięki swojej uniwersalności Calipso 23 jest łodzią nie tylko dla prywatnych armatorów lubiących komfort i wygodę, ale też dla firm czarterowych, pensjonatów, ośrodków wypoczynkowych i instytucji zajmujących się organizacją wypoczynku na wodzie.

Arek Rejs

Calipso 23	
Długość	7,3 m
Szerokość	2,8 m
Waga	1500 kg
Zanurzenie	0,20 m
Zbiornik wody	160 l
Liczba osób	6
Silnik	od 8 KM do 20 KM
Cena	98 000 zł netto

Calipso 23 z osłoniętym kokpitem.

FOT. CALIPSO YACHT

B&G

PARKER POLAND

www.parker.com.pl

Zeus Touch

Nowy, rewelacyjny ploter nawigacyjny

RAZEM TWORZYMY STANDARDY.

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

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

5 YEAR B&G Advantage SERVICE

www.bandg.com

WIODĄCA MARKA NA RYNKU MARINE AUDIO

FUSION

OFICJALNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

PARKER POLAND

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

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

PRO TREK

by CASIO

JEŻELI POTRZEBUJESZ POKAŻE NAWET CZAS

CASIO PRO TREK PRW-3000 MOUNT ROLLESTON

Funkcje:
:: WAVE CEPTOR multiband 6 :: TOUGH SOLAR :: Stoper 1/100 sek.
:: Timer :: Kompas cyfrowy :: Termometr :: Barometr
:: Wysokościomierz :: Czas światowy :: 5 alarmów
:: Automatyczne podświetlenie Super-Illuminator
:: Wodoszczelność 10 ATM.

POTRÓJNY SENSOR 3 GENERACJI

		POTRÓJNY SENSOR 2 GENERACJI	POTRÓJNY SENSOR 3 GENERACJI
	minimalna podziałka zakresu	5 m	1 m
Pomiar wysokości	częstotliwość pomiaru	5.0 sek.	1.0 sek.
	dokładność pomiaru	2%	0,3%
Pomiar ciśnienia	dokładność pomiaru	2%	0,3%
Pomiar kierunku	maks. czas pomiaru	30 sek.	60 sek.

DOKŁADNIEJSZE POMIARY + 95% mniejszy sensor + 90% mniejszy pobór mocy