CZARTER KROK PO KROKU - PORADNIK MAGAZYNU „WIATR"

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

PAŹDZIERNIK
LISTOPAD 2016

VENDÉE GLOBE

Mistrzostwa samotników

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

BAVARIA 37 CRUISER
Jacht dla rodzin i firm czarterowych

KAROL JABŁOŃSKI
Skromność jest przereklamowana

BARTEK CZARCIŃSKI
Przerwany rejs jachtu „Perła"

METS TRADE 2016

15-16-17 LISTOPADA
RAI AMSTERDAM
HOLANDIA

NAJWIĘKSZE NA ŚWIECIE TARGI

SPRZĘTU I WYPOSAŻENIA JACHTOWEGO

W AMSTERDAMIE SPOTKASZ CAŁY ŚWIAT

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

SYP SUPERYACHT PAVILION

CMP CONSTRUCTION MATERIAL PAVILION

MYP MARINA & YARD PAVILION

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

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

METSTRADE.COM

ORGANIZATOR: rai AMSTERDAM

SPONSOR: ICOMIA International Council of Marine Industry Associations

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

OFICJALNE WYDAWNICTWO: IBI International Boat Industry

OFICJALNE WYDAWNICTWO SYP: The Superyacht Report

OFICJALNE WYDAWNICTWO MYP: Marina World www.marinaworld.com

W sezonie 2017 w Marinie Delphia mamy przyjemność zaproponować Państwu czarter jachtów motorowo-spacerowych:

NAUTIKA 1150 V NAUTIKA 1100 R

HORIZON 1150

REZERWACJA:
BARBARA GRZEMPCZYŃSKA
T +48 22 420 35 05
M + 48 668 868 226
E czarter@delphiayachts.pl

MARINA DELPHIA
Przełom 24, 80-643 Gdańsk
T +48 58 303 62 53

Wiatr i Woda w Katowicach na dobry początek.

Zapraszamy na spotkanie z Bartkiem Czarcińskim

Tej jesieni żeglarze i motorowodniacy po raz pierwszy spotkają się w Katowicach – w piątek 4 listopada zadebiutują Śląskie Targi Sportów Wodnych Wiatr i Woda. Jakie będą? Hala imponująca, powierzchnia targowa niemal w całości zarezerwowana, największe polskie stocznie na liście wystawców, Henri Lloyd sponsorem, TVP3 Katowice patronem medialnym – jeśli nie zabraknie zwiedzających, impreza będzie najważniejszym wydarzeniem jesiennego sezonu.

Na stronie internetowej targów (www.wiatriwoda.pl) znajdziecie listę wystawców oraz harmonogram wydarzeń. Już pierwszego dnia, w piątek 4 listopada, magazyn „Wiatr" zaprosi targowych gości na spotkanie z Bartkiem Czarcińskim, 29-letnim żeglarzem z Kalisza, który na początku października przerwał samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Z targowej sceny Bartek opowie o wypadku jachtu „Perła" oraz o akcji ratowniczej na dalekich wodach południa. Odpowie też na pytania słuchaczy. Takiej okazji nie można przegapić! Relacja Bartka także w tym wydaniu „Wiatru": „Kil patrzył w niebo. Maszt złamany tuż nad bomem. Pod pokładem obraz nędzy i rozpaczy. Dryfkotwę wyrzuciłem z rufy – łódź ustawiła się z falą i wiatrem. Zanim zabrałem się za stawianie takielunku awaryjnego, wróciłem do środka walczyć z wodą. Ale to była syzyfowa praca. Wszystko wskazywało na to, że mam dziurę w kadłubie".

W programie katowickich targów są także inne ciekawe wydarzenia. Michał Korneszczuk poprowadzi seminarium o trymowaniu żagli. Krzysztof Baranowski będzie zachęcał do lektury swej nowej książki. Piotr Tarnacki opowie o żegludze katamaranem ze skrzydłami wodnymi. Jerzy Raducha zaprosi do Szczecina na The Tall Ships' Races 2017. A Paweł Kowalski, trener kadry polskich deskarzy, podsumuje występ naszych zawodników w Rio de Janeiro.

Zaledwie tydzień po katowickiej wystawie, odbędą się targi Boatshow w Łodzi – początek imprezy w piątek 11 listopada. Organizator obiecał, że zobaczymy ponad 100 jachtów żaglowych i motorowych. Wspólnie z przedstawicielami firm odzieżowych przygotował strefę mody – rabaty na wybrane modele odzieży żeglarskiej mogą sięgać nawet 60 proc. Co dalej? Prosto z Łodzi jedziemy do Amsterdamu, gdzie już we wtorek 15 listopada rozpoczną się targi METS – największa na świecie wystawa promująca osprzęt, technologie i trendy.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: MORGAN LAGRAVIÈRE NA JACHCIE „SAFRAN" / FOT. JEAN MARIE LIOT / DPPI

11 205 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru". Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.

www.wiatr.pl

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

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

FOT. JEAN MARIE LIOT / DPPI

Tanguy De Lamotte testuje odzież i kamizelkę ratunkową z Decathlonu przed wyścigiem Vendée Globe.

Kamizelka ratunkowa z uprzężą Tribord LJ900.

Kamizelki z Decathlonu na każdą okazję

Projektanci marki Tribord nie zapominają o bezpieczeństwie na pokładzie i nad wodą – w sklepach Decathlon oraz na www.decathlon.pl znajdziecie kamizelki ratunkowe i asekuracyjne w dobrych cenach. Dla dorosłych i dzieci. Dla żeglarzy oceanicznych oraz dla początkujących sterników. Przedstawiamy przykładowe produkty (na wszystkie producent udziela dwuletniej gwarancji).

Automatyczną kamizelkę ratunkową z uprzężą Tribord LJ900 (150 N) testował Tanguy De Lamotte, francuski skipper, partner techniczny Decathlonu, ambasador organizacji charytatywnej Initiatives Cœur, uczestnik okołoziemskich regat Vendée Globe i Barcelona World Race oraz wyścigu załóg dwuosobowych Transat Jacques Vabre. Kamizelka (399,99 zł) ma wbudowaną uprząż oraz pas krokowy. Krój gwarantuje dużą swobodę podczas żeglugi i prac pokładowych. W chwili zamoczenia, pastylka solna rozpuszcza się w wodzie i uwalnia wyzwalacz, który przebija nabój ze sprężonym CO_2. Gaz w kilka sekund wypełnia pomarańczową komorę powietrzną, zapewniając wyporność 150 N.

Aby przygotować kamizelkę do ponownego użycia, należy wypuścić powietrze, złożyć komorę, zapiąć zewnętrzną powłokę oraz wymienić nabój i pastylkę solną (instrukcję znajdziecie w zestawie zamiennym – 39,99 zł).

Na małe łódki sportowe, do regat i rekreacyjnej żeglugi, a także na kajaki i deski SUP, polecamy wyjątkowo lekką kamizelkę asekuracyjną BA 50 N (cena: 54,99 zł) lub model o większej wyporności BA 100 70 N (119,99 zł).

Z kolei na Mazurach, na trenerskiej motorówce oraz podczas zatokowej i przybrzeżnej żeglugi, doskonale sprawdzają się nowatorskie uniwersalne kamizelki asekuracyjne Izeber – teraz dostępne także w rozmiarach dziecięcych. Wyglądają, jak pikowane kurtki puchowe bez rękawów – są eleganckie, doskonale odszyte i niedrogie (199,99 zł). Izeber to bez wątpienia najbardziej wszechstronna kamizelka asekuracyjna, jaką kiedykolwiek zaprojektowano – spełnia normę 50N, ale jest także dwustronną kurtką z zamkiem, chroniącą przed wiatrem i chłodem.

Kamizelka ma wygodną stójkę przylegającą do szyi oraz kieszenie: po stronie pomarańczowej są dwie boczne zapinane na suwak, natomiast po drugiej – dwie boczne zapinane na zatrzask oraz piersiowa z pionowym zamkiem. Miękkie wypełnienie wypornościowe wykonano z polietylenu. Mieszanka tworzywa z płytek i mikrogranulek zapewnia też ochronę termiczną. Materiał zewnętrzny umożliwia ześlizgiwanie się wody z powierzchni tkaniny. Podobnie jak wszystkie kamizelki asekuracyjne, Izeber wymaga od użytkownika umiejętności pływania i ustabilizowania pozycji z głową ponad wodą. Po starannym wypłukaniu kamizelki w słodkiej wodzie i wysuszeniu, należy ją przechowywać w suchym i ciemnym miejscu. Do czyszczenia możemy użyć pralki (temperatura: 30 stopni Celsjusza). Nie należy suszyć kamizelki w suszarce automatycznej, a jedynie na wieszaku.

45 sklepów Decathlon oferuje sprzęt i odzież do ponad 70 sportów. Ideą firmy jest dostarczanie technicznych produktów w dobrych cenach. Więcej informacji o kolekcji żeglarskiej na stronie www.decathlon.pl.

Kamizelka asekuracyjna dla najmłodszych sterników.

Najtańszy model na każdą okazję.

FOT. DECATHLON (4)

HORYZONT
Jeszcze nigdy nie był tak blisko

2016

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

HORYZONT

BIG SPLENDOUR

EKSKLUZYWNA OFERTA 2016

S 330 C 330 F 530

SEALINE

OSZCZĘDZASZ
47.510 €
do cena brutto
tylko od LIPCA do SIERPNIA

OSZCZĘDZASZ
20.361 €
do cena brutto
tylko od WRZEŚNIA do PAŹDZIERNIKA

CHARTER INWESTMENT

SOFUN YACHTS & CHARTER

GWARANCJA FINANSOWANIA 0%

PKO Leasing

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

GO BEYOND

NAWIGUJ TWOJE OBNIŻKI

NIGDY NIE JEST ZA WCZEŚNIE BY ZAPLANOWAĆ SEZON 2017.
Już teraz zamów nowe żagle: im wcześniejsze zamówienie, tym korzystniejsza oferta.
Nie czekaj - skontaktuj się z nami: info@pl.northsails.com

WRZ PAŹ LIS GRU

northsails.com

NORTH SAILS

Setki prawie gotowe do startu

„Igus" na targach Wiatr i Woda w Gdyni.

Szkolenie z ratownictwa w zatoce.

Trwają ostatnie przygotowania do regat Setką przez Atlantyk. Do wyścigu zgłoszono aż 35 łodzi, jednak do startu zakwalifikowano zaledwie pięciu samotników oraz dwie załogi dwuosobowe. Ponadto w rejs przez Atlantyk, ale poza klasyfikacją, wyruszą cztery kolejne jachty. Pozostali nie zdążyli zbudować łodzi lub nie wypełnili wymogów regulaminu. Start zaplanowano na 11 listopada. Czy ktoś poprawi rezultat Szymona Kuczyńskiego, który cztery lata temu płynął z portugalskiej miejscowości Sagres na Martynikę 44 dni? Żeglarze podkreślają, że miejsce na mecie nie jest sprawą najważniejszą. Liczy się przede wszystkim udział i bezpieczna żegluga na Karaiby.

W sierpniu łodzie klasy Setka prezentowano na targach Wiatr i Woda. Wielu uczestników spotkało się także w Górkach Zachodnich, gdzie mogli sprawdzić sprzęt konkurentów. Do końca września należało wykonać ostatnie poprawki i odbyć rejs kwalifikacyjny. Wśród uczestników są żeglarze, dla których wyścig będzie pierwszą atlantycką próbą. Są też doświadczeni sternicy: Arek Pawełek przed laty przepłynął Atlantyk pontonem „Cena strachu", a Olek Hanusz sklejkową łodzią z otwartym pokładem „King of Bongo" (teraz popłynie w parze z Adamem Hamerlikiem).

Z pomocą setkowiczom pospieszyła stocznia Dephia Yachts, która zorganizowała transport jachtów do Portugalii i pokryła jego koszty. Przez Europę pojedzie sześć łodzi zakwalifikowanych do wyścigu oraz dwie towarzyszące.

Lista startowa: samotnicy – Arkadiusz Pawełek („Quark"), Piotr Czarniecki („Atom"), Lech Stoch („Giga"), Michał Sacharuk („Aussie"), Robert Puchacz „Atinna", załogi dwuosobowe – Adam Hamerlik i Aleksander Hanusz („Still Crazy II"), Kacper Kania i Zbigniew Kania („Nerwus").

Marek Słodownik

Pakowanie przed daleką podróżą.

Fot. Marek Słodownik (2)

reklama

Wypadek „Perły” Bartka Czarcińskiego

Bartek Czarciński, 29-letni żeglarz z Kalisza, przerwał na początku października samotny rejs dookoła świata szlakiem Henryka Jaskuły, czyli z Polski do Polski, bez zawijania do portów. Do wypadku „Perły” doszło u progu Oceanu Indyjskiego. Przedstawiamy relację Bartka spisaną po powrocie do kraju oraz artykuł wysłany do redakcji z południowego Atlantyku, w którym żeglarz dzieli się swymi wrażeniami z 85 dni morskiej żeglugi.

***

To była jedna ze spokojniejszych nocy na pokładzie „Perły”. Wieczorem 3 października wiało 25, 30 węzłów i z każdą godziną podmuchy słabły. Więc to nie wiatr był moim przeciwnikiem, choć wiał ze wschodu, czyli w dziób. Na Atlantyk chciał mnie cofnąć prąd Agulhas. Żeglowałem daleko na południu, by możliwie najmniej mi przeszkadzał, ale i tak jego prędkość dochodziła do czterech węzłów. Płynąłem więc pod prąd i pod wiatr z prędkością około trzech węzłów (nad dnem). Rozważałem kilka wariantów. Postanowiłem stanąć w dryf z dryfkotwą. Cofałem

Bartek Czarciński na pokładzie „Perły”.

się, ale przynajmniej wolno. Ktoś może pomyśleć, że pozbawianie łodzi prędkości manewrowej jest nierozsądne, jednak gdy fala powoli maleje, a wiatr stopniowo traci siłę, nic nie przemawia przeciw tej metodzie.

Nastała głęboka noc. Czytałem i pisałem do około 22.00. Przez cztery godziny obserwowałem, jak łódź zachowuje się na fali. Żadne bryzgi nie wpadały do kokpitu i żadna fala nie urządziła sobie spaceru po pokładzie. Łódka utrzymywała kurs około 50 stopni do kierunku fal. Wcześniej kilka razy testowałem różne ustawiania łódki względem fal. Na Atlantyku, gdy wiało ponad 50 węzłów, wysokie fale nie robiły na „Perle” wielkiego wrażenie. Co pół godziny sprawdzałem, czy warunki się nie zmieniają. Wschodni wiatr miał słabnąć, a później miało wiać z zachodu. Prognoza się sprawdzała – z każdą godziną wiatr był spokojniejszy, a fale wydawały się mniejsze. Gdy około 5.45 kolejny raz wstałem, zdążyłem tylko zerknąć przez okno. No i stało się. Niespodziewany huk i okna nadbudówki zamieniły się w akwarium. Jacht się przewrócił. Kałuża pod nogami zaczęła się powiększać. Woda dostała się do środka wywietrznikami pokładowymi, które były otwarte, bo przecież na pokład przez całą noc nie weszła ani jedna fala. Zastanawiałem się, dlaczego łódź nie chce się odwrócić. Postanowiłem wyjść na zewnątrz – zabrałem kurtkę, torbę ewakuacyjną i kamizelkę. Kil patrzył w niebo, a dookoła nie było dużych fal. Wreszcie jacht się odwrócił. Maszt złamany tuż nad bomem. Pod pokładem obraz nędzy i rozpaczy. Zacząłem pompować wodę. Po kilku chwilach membrana pompy zęzowej pękła, więc chwyciłem wiadro. Ale wody nie ubywało. ▶

HENRI LLOYD

NOWOCZESNA A ZARAZEM KLASYCZNA ODZIEŻ NA KAŻDĄ OKAZJĘ

Zapraszamy do naszych sklepów firmowych :

Kontakt: Brodnica, ul.Mazurska 9, tel. (56)49 822 64,
e-mail:hlbiuro@henrilloyd.com.pl

Toruń, PDT, ul. Rynek Staromiejski 36/38,
Gdynia, C.H. Klif, Al. Zwycięstwa 256,
Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34,
Poznań, Galeria Malta, ul.Maltańska 1,
Sochaczew, ul. Warszawska 33 c,
Szczecin ul. Przestrzenna 11,
Warszawa, MODO, ul. Łopuszańska 22,
Wrocław, D.H. RENOMA, ul. Świdnicka 40

WWW.HENRILLOYD.PL

Przy pomocy fału i kabestanu, wciągnąłem maszt na pokład i przywiązałem do relingu. Dryfkotwę wyrzuciłem z rufy – łódź ustawiła się z falą i wiatrem. Zanim zabrałem się za stawianie takielunku awaryjnego, wróciłem do środka walczyć z wodą. Ale to była syzyfowa praca. Wszystko wskazywało na to, że mam dziurę w kadłubie. Co dalej? Zacząłem analizować prognozy pogody. Przez najbliższe kilkanaście godzin wiatr miał słabnąć, aż do zera. A później miało wiać z zachodu z siłą do 40 węzłów. Nie chcąc ryzykować życia i angażować służb ratowniczych w trakcie sztormu, podjąłem decyzję o ewakuacji. Do Kapsztadu zabrał mnie statek, który przepływał nieopodal. Musiał zboczyć z kursu i nadłożyć około 160 mil.

85 dni na pokładzie

Ocean Atlantycki bez dwóch zdań wygrywa ze wszystkimi morzami, po których pływałem. Woda ma tu powalający kolor i to bez względu na to, czy świeci słońce, czy mamy pełne zachmurzenie. Jest po prostu niebieska. Jak w katalogach biur podróży reklamujących wakacje w ciepłych krajach. Zanim jednak trafiłem na Atlantyk, w trzy miesiące przepłynęliśmy z „Perłą" kawałek Bałtyku, Sund, Kattegat, Skagerrak, Morze Północne i Kanał Angielski.

Wody europejskie

Zacznijmy od trudności, jakie napotkałem po starcie ze Świnoujścia. Zmęczenie, kłopoty ze snem, słabe wiatry, silne prądy, mgły, duży ruch statków... Gdy patrzę na to z perspektywy Atlantyku, gdzie zaledwie co kilka, kilkanaście dni widywałem inną jednostkę, można powiedzieć, że wody północnej Europy to Marszałkowska w godzinach szczytu. Ruch jest dużo większy niż 37 lat temu, gdy tą trasą płynął „Dar Przemyśla" Henryka Jaskuły, ale za to jest dobrze zorganizowany. Statki pływają po ustalonych trasach i łatwo przewidzieć ich ruch. Do tego mamy odbiorniki AIS, które w wielu przypadkach rozwiewają nasze wątpliwości.

AIS jednak nie ochroni nas przed kolizją, gdy nie będziemy go monitorować. Choć odbiorniki systemu, oraz coraz dokładniejsze radary, znacznie zwiększyły bezpieczeństwo małych jednostek, to i tak wciąż najważniejszy w tej układance jest człowiek. No, więc jak tu spać? Jak żyć w samotnym rejsie? Nie jest to łatwe zadanie. Na Bałtyku drogę szybkiego ruchu spotykamy w cieśninie Sund, ale Kattegat to już autostrada. Są tam dwa główne tory, a dookoła wcale nie ma zbyt dużo miejsca do halsowania. Gdy dochodzą mgły, robi się jeszcze ciaśniej.

Nigdy wcześniej nie przepływałem jednocześnie cieśnin, Morza Północnego i Kanału Angielskiego. Dotąd robiłem to w różnych rejsach i w odstępach czasu. Tym razem mogłem porównać trudności w żegludze po obu tych ruchliwych akwenach. Z perspektywy małego jachtu bez silnika, trudności akwenów stopniowałbym tak (od najłatwiejszego do najtrudniejszego): Atlantyk, Bałtyk, Morze Północne, Kanał Angielski, Sund, Kattegat i Skagerrak oraz Cieśnina Kaledońska (Strait of Dover).

Dlaczego okolice Dover okazały się dla mnie najtrudniejsze? Wszystko przez brak wiatru i bezlitosne prądy pływowe. Gdy dookoła jest dużo miejsca, prądy – nawet silne – nie są straszne. Gdy wieje wiatr, to płyniecie tam, gdzie zaplanowaliście. Jedynie żeglując pod wiatr, przy silnym przeciwnym prądzie, kręcicie się półwiatrami przez sześć godzin. Problemy zaczynają się wtedy, gdy żagle – jedyny napęd (nie licząc pagaja) – przestają działać. W dzień sprawnie udało mi się dopłynąć pod port Dover i przejść wszystkie trasy promów kursujących tu praktycznie bez przerwy. Plan był prosty: przeciąć ten cały galimatias i rzucić kotwicę za Dover, pod angielskim brzegiem. Jednak trzeba mieć na czym dopłynąć pod ten brzeg, a tu ktoś wyłączył wiatr i prąd zaczął mnie cofać na pożarcie promom. Nawet nie potraficie sobie

reklama

wyobrazić, jak byłem na siebie wściekły. Tak dobrze szło z wiatrem i prądem, ale zachłanność w końcu doprowadziła do stresujących sytuacji. Trzy razy przecinałem trasy promów, w tym dwa razy bez wiatru, niesiony prądem z prędkością do czterech węzłów.

Bezsenność

Na europejskich wodach spałem na dwa sposoby. Jak było miejsce i warunki, stawałem w dryf i spałem dwie, trzy, niekiedy cztery godziny, budząc się co pół lub co godzinę, by sprawdzić sytuację. W dryfie „Perła" nie przekraczała prędkości dwóch, trzech węzłów i była przewidywalnym obiektem do minięcia przez innych użytkowników morza. Stawanie w dryf było jedynym sensownym rozwiązaniem na tak ruchliwym akwenie. Traciłem mile, ale w mniejszym stopniu ryzykowałem zdrowie i życie. Kilkunastominutowe drzemki można stosować na krótszych rejsach, ale mając przed sobą tygodnie i miesiące – ta metoda nie działa. Jedynie przy bardzo słabych wiatrach, gdy prędkość nie przekraczała trzech węzłów, pozwalałem sobie na krótkie drzemki. Nigdy jednak nie robiłem tego dwie noce z kolei.

Po bezsennej nocy pod Dover, ratowałem się kilkuminutowymi drzemkami. Jednak nie w koi, tylko w kokpicie, siedząc. Gdybym się położył na miękkim materacu, to pewnie bym się wyłączył na trzy godziny, a wtedy obudziłoby mnie uderzenie o dno angielskiego brzegu albo zderzenie z rozjeżdżającym mnie statkiem. Dlatego musiałem sobie stworzyć jak najmniej komfortowe warunki do drzemek. To działa!

Na Atlantyku sytuacja jest zupełnie inna – spałem po osiem, dziesięć godzin. Raz zdarzyło mi się spędzić w koi aż 12 godzin. Jak w kołysce. Bez większego trudu budziłem się co pewien czas, by sprawdzić kurs i zerknąć, czy ktoś jest w pobliżu. Nieczęsto spotykałem kogoś na tych szerszych wodach. Na palcach dwóch rąk mógłbym policzyć statki, które widziałem od wyjścia z Kanału Angielskiego, po równik. A na palcach jednej ręki te jednostki, które spotkałem na Atlantyku południowym. Tu bardzo pomocny jest aktywny reflektor radarowy, który informuje o obecności radarów, zanim jeszcze AIS obejmie statek swym zasięgiem.

Żywność i woda

Jedzenie jest jednym z najważniejszych elementów pokładowego życia. Musi być urozmaicone, kaloryczne i smaczne. Po trzech miesiącach na morzu mogę powiedzieć, że jedzenie liofilizowane spełnia wszystkie te wymagania. Dzisiaj wiem, że bez utraty wagi, osłabienia, czy kulinarnej monotonii, można przeżyć trzy miesiące, jedząc niemal wyłącznie potrawy pozbawione wody. Dodatkami do dań obiadowych i zup były suszone owoce oraz słodycze. Poza tym wypijałem 1,5 litra wody dziennie. Miałem ręczną odsalarkę połączoną z mineralizatorem. Przez godzinę mogłem wyprodukować pięć litrów wody. Zabrałem w rejs 480 litrów, a odsalarką starałem się uzupełniać zapasy. Dzięki temu wiozłem ze sobą pokaźny balast, który dobrze wpływał na właściwości nautyczne łódki.

Łączność ze światem

Dzięki wsparciu urzędu miejskiego w Kaliszu, mogłem korzystać z łączności satelitarnej. Na pokładzie miałem antenę do satelitarnego internetu, który nie jest szybki, ale pozwala przesyłać wiadomości tekstowe i pobierać mapy pogodowe. Prawie codziennie odbierałem prognozę, więc mogłem dobrze zaplanować żeglugę. Miałem też mądre głowy na lądzie (małżonkę i kolegów żeglarzy: Mateusza Kosteckiego i Roberta Krasowskiego) – pomagali mi wybierać najkorzystniejszą trasę. Oczywiście nie zawsze udaje się trafnie zaplanować kurs, niemniej w ciszy stałem zaledwie kilka razy i nigdy nie dłużej niż 12 godzin. Dzięki internetowi byłem też w stałym kontakcie z kapitanem Henrykiem Jaskułą. Bo przecież nie wypłynąłem w poszukiwaniu samotności. Wypłynąłem z ciekawości wodnego świata i oceanów południa.

Bartek Czarciński

„Perła" wypływa ze Świnoujścia. Na burcie zdjęcia osób, które wsparły rejs. Fot. Anna Czarcińska

Bałtyckie szachy na trasie Bitwy o Gotland. Czy narodzi się Bitwa o Bornholm?

FOT. MAREK WILCZEK (2)

Jacht „Hobart", najszybszy w tegorocznej bitwie, pokonał trasę w trzy doby, cztery godziny i 50 minut.

Trofea Bitwy o Gotland – Delphia Challenge.

Mirosław Zemke (jacht „Hobart") pierwszy przekroczył metę tegorocznych regat samotników Bitwa o Gotland – Delphia Challenge i zwyciężył w grupie ORC. Trasę o długości 500 mil dookoła szwedzkiej Gotlandii pokonał w trzy doby, cztery godziny, 50 minut i osiem sekund. Godzinę i 45 minut dłużej żeglował Jerzy Matuszak na „Dancing Queen" (obie najszybsze jednostki to jachty niemieckiej marki Dehler). Jerzy Matuszak wygrał grupę open. W klasyfikacji ORC 2 pierwszą lokatę zajął Jacek Zieliński (jacht „Quick Livener" – drugi w klasyfikacji łącznej ORC i ORC 2).

Nagrodę imienia Edwarda „Gale" Zająca, przyznawaną zawodnikowi, który ostatni przekracza linię mety (za wytrwałość w walce z trudami jesiennej bałtyckiej żeglugi), otrzymał Tomek Ładyko (jacht „Double Scotch"), który najdłużej zmagał się z trasą regat – pięć dób, 11 godzin, 18 minut i 39 sekund. – Jestem zadowolony, bo nie miałem żadnych kłopotów technicznych – mówił Tomek. – Płynąłem, jak pozwalał jacht. Skoczek to starsza i cięższa konstrukcja, potrzebuje więcej wiatru. Postanowiłem, że jeżeli w środę nie minę boi Salvorev, to wracam, bo w poniedziałek musiałem być w pracy. Udało się!

Na metę piątej edycji bałtyckiego wyścigu dotarło 22 samotnych żeglarzy. – Po raz pierwszy Bitwę o Gotland rozegrano przy zmiennej pogodzie – mówi Krystian Szypka, dyrektor i organizator regat. – Dotąd wszystkie edycje były siłowe: zawodnikom towarzyszyły silny wiatr i duża fala, a jachty osiągały spore prędkości, często żeglując

JANMOR

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

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

Andrzej Kopytko na jachcie „True Delphia”. Fot Marek Wilczek (2)

na granicy wytrzymałości takielunku. W tym roku prym wiedli taktycy, bo warunki były zmienne – od flauty do sześciu stopni w skali Beauforta. Trzeba było opracować dobrą strategię i rozkładać siły. Bardzo się cieszę, że zawodnicy pomagali sobie w trakcie rywalizacji. Gdy ktoś zgłaszał przez radio, że jest zmęczony i musi chwilę odpocząć, sternicy najbliższych jachtów obserwowali go uważniej. Bitwa o Gotland to nie tylko walka o zwycięstwo, ale też wspaniała żeglarska atmosfera. Dzięki gościnności gospodarzy, niezwykła regatowa wioska w Marinie Delphia przez kilka dni tętniła życiem. Wszyscy wrócili do niej zadowoleni. Nawet ci, którzy mieli kłopoty techniczne. Maciej Muras i Asia Pajkowska prawie cały czas sterowali ręcznie, bo posłuszeństwa odmówiły autopiloty. Tomek Ładyko stanął pod Gotlandią, ale walczył dzielnie do końca (chyba nikt wcześniej nie pokonywał trasy Bitwy o Gotland tak długo). Dla nas, organizatorów, najważniejsze jest to, że wszyscy wrócili zdrowi. Wielu zawodników deklaruje ponowny start za rok.

– Niektórzy żeglarze, w tym także uczestnicy wyścigu dookoła Gotlandii, doceniając dobrą organizację regat i świetną atmosferę, namawiają nas, byśmy przeprowadzili podobne regaty na Pomorzu Zachodnim – dodaje Krystian Szypka. – Pomysł z pewnością wart jest przemyślenia i dyskusji. Być może w przyszłym sezonie lub za dwa lata odbędzie się pierwsza Bitwa o Bornholm...

Milka Jung

Pełne wyniki regat znajdziecie na stronie www.bitwaogotland.pl.

Bitwa o Gotland to nie tylko walka, ale też wspaniała żeglarska atmosfera.

NOWOCZESNE
LEKKIE, OSZCZĘDNE I PIĘKNE

DF20A LEAN BURN

THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

Silniki zaburtowe Suzuki **DF20A, 15A i 9,9B** to zaawansowane technologicznie czterosuwy przeznaczone do szerokiej gamy łodzi. Są pierwszymi tego typu silnikami wyposażonymi w układ wtrysku paliwa nie wymagający akumulatora.

Dodatkowo, opatentowany przez Suzuki układ Lean Burn Control zapewnia wyjątkowo niskie zużycie paliwa oraz niską emisję zanieczyszczeń.

W ofercie także wersje z mechanizmem odchylania sterowanym elektrycznie, z układem zdalnego sterowania oraz z rumplem.

www.marine.suzuki.pl

SUZUKI

Way of Life!

Skromność jest przereklamowana

Nakładem wydawnictwa Edipresse Książki ukazały się wspomnienia Karola Jabłońskiego, najbardziej utytułowanego polskiego żeglarza zawodowego. Na łamach „Czarodzieja wiatru" z Karolem rozmawia Wojciech Zawioła, prezenter wiadomości sportowych w TVN i TVN24. W swych pytaniach nie ukrywa, że dopiero poznaje tajniki żeglarstwa, ale widać też dociekliwość i zaciekawienie niezwykłą postacią. A Jabłoński? Tu wielkiego zaskoczenia nie ma. Karol rysuje siebie w takich barwach, w jakich znamy go od lat – jest bezkompromisowy, pewny siebie, krytyczny i odważny w osądach. Chcąc zachęcić czytelników do lektury całego wywiadu, przedstawiamy fragmenty, w których żeglarz wspomina niebezpieczną sytuację z regat klasy Swan 45, krętą drogę do zawodowstwa, początki życia na obczyźnie, pracę na igrzyskach w Atlancie oraz rewolucję w Pucharze Ameryki (śródtytuły i skróty pochodzą od redakcji).

WSPOMNIENIE GROZY

Zagrożenie życia?

Wiele razy o nim słyszałem od kolegów, ale sam przeżyłem tylko raz (…). Regaty na relatywnie małym jachcie klasy Swan 45, w Capri, mistrzostwa Włoch. Absolutnie nie podobał mi się skład załogi, na który, niestety, nie miałem wpływu. Znalazł się w niej właściciel, który sterował, jego znajomy i ktoś z rodziny. Ja miałem tylko jednego zaufanego człowieka, jeszcze z Pucharu Ameryki, dziobowego (...). Zauważyłem chmurę, która zmierzała w naszym kierunku. Wiadomo było, że przyniesie ona jeszcze silniejszy wiatr i zmianę jego kierunku. Poinformowałem załogę, że wkrótce będziemy musieli zrzucić duży żagiel, code 0, i postawić w jego miejsce małego foka. Jednak przygotowania do manewru trwały dłużej niż się spodziewałem. W tym czasie przyszła chmura i walnęło wiatrem. Zrzucanie żagla wymykało się spod kontroli. Musiałem pójść do przodu, żeby pomóc załodze. I wtedy nastąpiła seria błędów, w wyniku której traciliśmy code 0. Nie było szansy na wciągnięcie go do kokpitu, bo był już cały za burtą. Wydałem zatem komendę „Puścić wszystkie szoty i fał!", żeby żagiel mógł swobodnie zostać w wodzie, a jacht płynąć dalej z normalną prędkością. Jednak wracając na swoją pozycję, miałem już okręcony szot wokół buta, czego nie zauważyłem. W ułamku sekundy, pociągnięty z niesamowitą siłą, znalazłem się wśród wielkich fal. Jacht odpływał z dużą szybkością, zaś owinięty wokół mojej nogi szot powoli wyciągał się przez wszystkie bloczki zamocowane na pokładzie, paląc mój sztormiak, spodnie i skórę. Poczułem ogromny ból poniżej kolana i przez chwilę pomyślałem, że jeżeli na końcu liny jest węzeł, to nie przeleci ona przez bloki, a zatrzyma się gwałtownie. I po nodze. Myślałem gorączkowo, czym mógłbym ucisnąć udo i nie stracić zbyt dużo krwi (…). Przydały się godziny pływania wpław przy dużej fali, co robiłem regularnie, mieszkając jeszcze w Walencji. Ta umiejętność pozwoliła mi zachować spokój i dopłynąć do jachtu, mimo że nie przyszło mi to łatwo. Dystans był spory, a nogą nie mogłem ruszać. Najgorsza jednak była świadomość, że to dopiero początek regat, po zakończeniu których czekało mnie wiele kolejnych. Obawiałem się, że konieczność wyleczenia nogi zmusi mnie do zrobienia sobie dłuższej przerwy. Na szczęście okazało się, że nadal mogę startować.

Karol Jabłoński. Fot. Robert Hajduk

O DRODZE DO ZAWODOWSTWA

Z obcinania kadrowego (z niezrozumiałych dla mnie powodów) nic sobie nie robiłem, bo miałem oszczędności jeszcze z pracy w Niemczech. Jeździłem motocyklem javą i volkswagenem polo. Myślę, że to mogło boleć działaczy (…).

Skąd na to wszystko miałeś?

Babcia dostawała rentę, do samochodu dołożyła trochę. A ja jeździłem regularnie do Niemiec i kopałem rowy, myłem samochody. Jako student wyjeżdżałem na miesiąc, żeby zarobić 1800, 2000 marek i wracałem. W PRL to był potężny pieniądz.

Byłeś zaradny.

Raczej tak, bo życie nauczyło mnie zaradności. Praktycznie już jako czternastolatek byłem niezależny finansowo; zawodnikowi kadry narodowej należało się stypendium i tzw. kadrowe. Pamiętam, że jak miałem szesnaście lat, wysokość tych świadczeń przewyższała zarobki mojego taty. Choć w przeliczeniu było to warte zaledwie trzydzieści marek niemieckich.

Nikt mi niczego w życiu nie podarował, musiałem wszystko wywalczyć i wypracować swoimi rękami. Ludzie pytają, komu zawdzięczam to wszystko. Oczywiście, pamiętam o wielu osobach, które mi bardzo pomogły. Nie osiągnąłbym tego wszystkiego sam. Ale to nie jest tak, że ktoś mi cokolwiek

podał na tacy. Musiałem zapieprzać. Jasne, że nikt mnie do tego nie zmuszał; wiedziałem, że aby coś mieć, muszę pracować, i to bardzo ciężko. W trakcie krótkich wypadów do Niemiec harowałem po szesnaście godzin dziennie. Chciałem w krótkim czasie zdobyć kasę, nie zważałem na zmęczenie. Później, kiedy już pracowałem w stoczni jachtowej, wstawałem o czwartej rano, pracowałem do drugiej, jadłem obiad, o wpół do czwartej po południu ruszałem na rower albo do siłowni, bo trzeba było łapać kondycję. Pokonywałem 40, 60 kilometrów, po powrocie szybki prysznic, kolacja i spanie. Czasami musiałem odrobić urlop bezpłatny wzięty na żeglowanie, więc pracowałem dłużej. Na wiele regat nie pojechałem, bo wykorzystałem już płatny urlop, a za żeglowanie jeszcze nikt mi nie płacił. Musiałem pracować, żeby mieć na życie. Droga do żeglarstwa zawodowego była bardzo kręta, długa i stroma. Łatwo było z niej zboczyć.

O POCZĄTKACH W NIEMCZECH

Jakie były początki na zachodzie?

Należało uregulować sprawy formalne, a później zadbać o lepszy byt, bo świadczenia socjalne, które otrzymywaliśmy były bardzo mizerne. Nie po to w końcu wyjechaliśmy, żeby klepać biedę! (Śmiech). Pracowaliśmy w firmie, która produkowała części samochodowe, a mieszkaliśmy w bloku dla przesiedleńców z Polski. Mieliśmy tam z Izą pokój z kuchenką i lodówką. Łazienka była wspólna, gdzieś daleko na dole. Ale najważniejsze było, że w ogóle mamy gdzie mieszkać. Wiedzieliśmy, że to stan przejściowy, że musimy złapać grunt pod nogami. Każdego dnia w drodze do pracy przejeżdżaliśmy obok domu Willy'ego Illbrucka. Naturalnie nie wiedziałem jeszcze wtedy, że on tam mieszka. ▶

W międzynarodowym towarzystwie Karol Jabłoński czuje się, jak ryba w wodzie. Fot. Robert Hajduk

Skojarzyłem to miejsce po kilku latach, kiedy byłem już sternikiem na jachcie „Pinta", a Willy zaprosił mnie do siebie. Co za niesamowita sytuacja...

Jeszcze przed wyjazdem nawiązałem kontakt z niemieckimi bojerowcami – zimą, na mistrzostwach Europy w Szwecji. Opowiedziałem im o swoich planach, że jak wszystko dobrze pójdzie, latem będę już w Niemczech. Zapytałem, czy mi pomogą. Harald Stuertz poprosił, żeby dać mu znać. „Przyjeżdżaj" – powiedział po prostu, kiedy zadzwoniłem. Załatwił mi pracę w żaglowni. Mieszkanie wynajęliśmy z Izą u burmistrza, również żeglarza. Potem dołączył do nas z Leverkusen Jarek Błaszkiewicz, a kilka miesięcy później z Kolonii do Steinhude przeniósł się Kuba Schneider z żoną Violettą i małym synem Martinem. Byliśmy pierwszymi Polakami-przesiedleńcami w tej małej miejscowości (…).

Teraz aż się nie chce wierzyć, że tak było. Te procedury...

Moja ciotka wyjechała na początku lat 70., jak większość Mazurów, którzy po wojnie zostali u siebie. Zostawiła duże gospodarstwo. Jeździłem do niej od czasu do czasu, żeby sobie dorobić. Cała moja rodzina, moi przodkowie, pochodzą z Mazur, dokładnie z okolic Mrągowa. Ci, co znają historię Polski, wiedzą doskonale, że te tereny należały do Prus Wschodnich i aż do zakończenia II wojny światowej posługiwano się tutaj językiem niemieckim i mazurskim dialektem. Moja Oma, czyli babcia, nauczyła się mówić po polsku dopiero jako trzydziestolatka. Ja, jako rodowity Mazur z Ostpreussen, mogłem po wyjeździe bez przeszkód złożyć wniosek o niemieckie obywatelstwo. I dostałem je. Bez tego dokumentu trudno byłoby zacząć cokolwiek (...).

Cały czas na niemieckim paszporcie? Miało to zapewne niebagatelne znaczenie...

Jestem przekonany, że nie zrobiłbym takiej kariery na polskim, i to z przyczyn czysto formalnych. Na początku lat 90. zadzwonił znajomy żeglarz z Hamburga. „Karol, pojedziesz z nami do Japonii, bo nam trymer grota zachorował?" – zapytał. A do regat był tydzień. Oczywiście, że się zgodziłem. Czekałem na takie okazje. Tyle że z polskim paszportem nie miałbym takich możliwości. Miewałem okresy, że miesiąc żeglowałem w Nowej Zelandii, potem przelot do USA, później do Austrii. Jako Polak nie nadążałbym z wizami. Życie ułożyło się tak, jak miało się ułożyć.

À propos obywatelstwa. Moja córka już dziesięć lat mieszka w Hiszpanii. Skończyła tam medycynę, rozpoczęła specjalizację. Po takim czasie można się ubiegać o obywatelstwo hiszpańskie, ale w jej przypadku – ma już dwa obywatelstwa: niemieckie i polskie – musiałaby z któregoś zrezygnować. Na pewno nie z polskiego (...).

O PRACY NA IGRZYSKACH W ATLANCIE

Pamiętasz kto zaproponował ci tę pracę? Chodziło chyba głównie o Mateusza Kusznierewicza?

Chodziło o zawodników kadry olimpijskiej, którym miałem pomóc w przygotowaniach do igrzysk. Nie pamiętam, kto był inicjatorem i jak do tego doszło. Mateusz gonił wtedy czołówkę światową w klasie Finn. Był tym, w którym pokładano największe nadzieje medalowe. Dlatego najwięcej czasu spędzałem, pomagając właśnie jemu, choć starałem się również zachowywać przegląd sytuacji w innych klasach. Doradzałem intensywnie trenerom i zawodnikom. Mateusz szedł przebojem, miał talent i dobre zaplecze finansowe. Wcześniej wygrał mistrzostwa świata w klasie OK Dinghy, co świadczyło, że miał ogromny potencjał, tyle że wiele elementów trzeba było usystematyzować. Poza tym był bardzo otwartym zawodnikiem. Można było z nim fachowo porozmawiać na wiele tematów, co przyśpieszało progres. Do tego nie miał wtedy odpowiedniego trenera. W sezonie olimpijskim spędziliśmy ze sobą bardzo dużo czasu na różnych regatach, bardzo pracowicie. Prawie nie było mnie w domu.

Masz poczucie, że złoty medal Mateusza w Atlancie to również twój medal?

Żeby nie popaść w przesadną skromność...

Skromność jest przereklamowana.

Gdyby mnie tam nie było, Mateusz by tego medalu nie zdobył. I tyle. (…) Już w Savannah, przed rozpoczęciem rywalizacji, podczas rozmów z faworytami w klasie Finn, zauważyłem, że są jacyś nieobecni, inaczej niż zwykle konstruują zdania, tracą wątek. Byli totalnie „pod prądem". Pomyślałem wtedy, że to właśnie nasza ogromna szansa. Zawodnicy do igrzysk przygotowują się intensywnie dwa lub trzy lata; dla nich to cel numer jeden, gdy wszystko inne schodzi na dalszy plan. Między innymi dlatego odczuwają spotęgowaną presję związaną z rangą imprezy i często tego ciężaru nie potrafią unieść. Moim zadaniem było umiejętne zdjęcie go z barków Mateusza. Dbałem przede wszystkim o to, żeby zrelaksował się odpowiednio, mógł ze mną pogadać o wszystkim, efektywnie się wysypiał, zamiast leżeć w łóżku i rozmyślać. Dbałem o to, by miał opracowaną strategię na wyścig, plan na cały dzień.

To była ciężka praca. Zaczynałem dzień o szóstej rano, a kończyłem o dwudziestej albo i jeszcze późnej. Prognozy pogody w ogóle się nie sprawdzały i trudno było na nich bazować. Mówiłem zawodnikom, żeby skoncentrowali się na obserwacji ruchu chmur, bo to od niego zależy, co wydarzy się z wiatrem. Mieli kontrolować niebo, nie rywali. Mateusz genialnie technicznie potrafił żeglować „na pełnym", czyli z wiatrem, więc tłumaczyłem, że nawet jeżeli po pierwszej halsówce okrąży górny znak jako siódmy czy ósmy, nie ma tragedii, bo z wiatrem będzie w stanie nadrobić. I żeby się nie zagotował. „Zachowaj chłodną głowę, obserwuj chmury i wiatr, żebyś zawsze wiedział, jak uplasować się względem rywali i gdzie popłynąć" – gadałem. I kilka razy fajnie to zagrało, Mateusz wykorzystał atuty. Rywale nie wytrzymywali presji, w tych bardzo skomplikowanych warunkach popeł-

niali spore błędy, plasując się na gorszych miejscach. A Mateusz wypełnił założenia perfekcyjnie. Dokonał rzeczy niemożliwej i zdobył złoty medal (…).

A po igrzyskach? Mimo ogromnej zasługi jakoś pominięto mnie przy, powiedzmy delikatnie, gratulacjach. O nagrodach nie wspominając. Okazało się, że oficjalnie trenerem Mateusza był jego ojciec. A mnie chodziło wyłącznie o docenienie tego, co zrobiłem. Tymczasem okazało się, że Karola Jabłońskiego w ogóle nie było.

Czy to oznacza, że Mateusz nie wymieniał cię w gronie tych, którym zawdzięcza zwycięstwo?

Tak naprawdę to wtedy nie miałem czasu interesować się takimi rzeczami. Zrobiłem robotę, której się podjąłem, i wróciłem do mojej rodziny i pracy. Przez długi czas nic nie słyszałem od Mateusza; kontakt się urwał. Później ktoś mi powiedział, że on celebrował złoty medal wśród sporej liczby gości. I trochę się zdziwiłem, że nie zaprosił mnie na tę uroczystość

O PUCHARZE AMERYKI

Po co było zmieniać formułę Pucharu Ameryki? Było tak pięknie, prestiżowo, a tu nagle wywrócenie wszystkiego do góry nogami.

Najwidoczniej dla wielu było za wolno. To stąd, raczej niefortunna, zmiana na katamarany, degradująca, nie tylko w mojej opinii, America's Cup. Dziś eliminacje do regat odbywają się na 45-stopowych katamaranach, czyli długości 15 metrów. Załogi są sześcioosobowe. Jest szybkość, wyścigi dobrze wyglądają w telewizji. Ale to nie to, impreza niedorastająca tej z dużymi dostojnymi jachtami do pięt. Z powodu radykalnych zmian z rywalizacji wycofał się właściciel Prady Patrizio Bartelli, do którego należał team Luna Rossa. Uważał, że eliminacje i finał powinny się odbywać na jednostkach 65-stopowych. Gdy zapadła inna decyzja, zrezygnował. Łatwo zrozumieć jego racje – on potrzebował dużego, spektakularnego i prestiżowego jachtu, ostatecznie katamarana, żeby odpowiednio reklamować swoją renomowaną firmę. Te mniejsze nie spełniały najwyraźniej jego oczekiwań.

Widowiskowość match racingu na katamaranach, z natury mniej zwrotnych, jest zupełnie inna niż na jachtach, na których ścigaliśmy się my. Tam szła walka o milimetry. Były tysiące zagrań taktycznych, w fazie przedstartowej i po starcie. Takie szachy na wodzie, tyle że na ruchomej szachownicy, gdzie do zmiany pozycji figur potrzebna była skoordynowana praca załogi. Bardzo liczył się żeglarski kunszt. Teraz jest inaczej. Zupełnie inaczej. Technologia to 95 procent zwycięstwa. Oczywiście, katamarany są szybkie i być może dla wielu kibiców, znających się mniej na żeglarstwie, atrakcyjniejsze, ale ta szybkość ogranicza jednocześnie możliwości taktyczne. To inna specyfika ścigania się, którą nazywam „jazdą na zegary". Nie żebym nie kochał takiego żeglowania, bo na bojerach rozwijamy prędkości dwa, trzy razy większe niż katamarany osiągną kiedykolwiek. Jestem zresztą jednym z najszybszych sterników również na wodzie. Tak przynajmniej się o mnie mówi (śmiech).

A nie wydaje ci się, że to nieodwracalny kierunek zmian?

Wielkie rzeczy, również w sporcie, dewaluują się, niestety. Żeglarstwo się zmienia i zdecydowanie idzie w kierunku szybkości. Ale jeżeli chodzi o Puchar Ameryki, to uważam, że lepszy efekt mógł zostać osiągnięty na jachtach jednokadłubowych o wielkości osiemdziesięciu stóp. Załoga składająca się 15, 18 osób miałaby procentowo dużo większy udział w sukcesie. I byłoby więcej żeglarstwa, więcej taktyki i emocji. Takie jachty rozwijałyby prędkość 20, 30 węzłów, byłyby równie, jak katamarany, atrakcyjne dla oglądających. Często ścigam się na podobnych jednostkach i to jest naprawdę żeglarstwo przez duże Ż.

Rozmawiał Wojciech Zawioła

ICOM IC-M25EURO unosi się na wodzie.

Radiotelefony UKF made in Japan

Radiotelefon IC-M323G z DSC i odbiornikiem GPS.

Transponder AIS MA-500TR.

Japońską firmę ICOM Incorporated z Osaki, założoną przez Tokuzo Inoue, tworzą eksperci od bezprzewodowej komunikacji – od 1954 roku wytwarzają radia do komunikacji lądowej, morskiej i lotniczej, a także urządzenia nawigacyjne. Firma ICOM szczyci się jakością swych wyrobów – nigdy się nie zdecydowała, by produkcję urządzeń przenieść do kraju, w którym są niższe koszty. Radia ICOM kupują amatorzy i profesjonaliści, na przykład Departament Obrony Stanów Zjednoczonych oraz United States Marine Corps (Korpus Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych znany jako Marines). Produkty ICOM trafiają do ponad 80 krajów świata, firma ma międzynarodową sieć sprzedaży oraz liczne punkty serwisowe, a także spółki zależne w Niemczech, Australii, Hiszpanii, Chinach i USA.

Oferta ICOM także w Polsce jest bardzo bogata. W żeglarskim sklepie internetowym www.SailStore.pl znajdziecie na przykład ręczny radiotelefon UKF ICOM IC-M25EURO (cena: 799 zł). Jest smukły i lekki. Ma duży ekran i wbudowaną baterię litowo-jonową, która zasila urządzenie nawet przez 11 godzin ciągłej pracy (można ładować przez port USB). Radio ma wodoszczelną obudowę – przez 30 minut może przebywać na głębokości metra. ICOM IC-M25EURO unosi się na wodzie, a migająca dioda ułatwia odnalezienie urządzenia (funkcja float'n'flash). Dioda uruchamia się automatycznie po wpadnięciu radia do wody i działa nawet wtedy, gdy jest wyłączone. Poza tym wystarczy wcisnąć dwa przyciski, by urządzenie – emitując odpowiednie dźwięki – usunęło wodę z obudowy (funkcja AquaQuake).

Spośród radiotelefonów stacjonarnych, warto zwrócić uwagę na model IC-M323G z DSC i odbiornikiem GPS w promocyjnej cenie 1244 zł (ceny innych modeli stacjonarnych radiotelefonów japońskiego producenta: od 1052 zł). IC-M323G ma wodoszczelną obudowę i funkcję osuszania. Jest wyjątkowo łatwy w obsłudze – posiada kierunkowe klawisze, wielofunkcyjne pokrętło i duży czytelny wyświetlacz. Po odebraniu komunikatu DSC z innej jednostki, radiotelefon przekazuje go do urządzeń nawigacyjnych (pojawi się na wyświetlaczu plotera). Współpracuje też z nowoczesnym transponderem AIS ICOM MA-500TR – transmisja komunikatów DSC do wybranej jednostki odbywa się bez ręcznego wybierania numeru MMSI (po wybraniu kursorem właściwej jednostki wduszamy przycisk DSC).

Transponder AIS MA-500TR kosztuje 2463 zł. Jest wodoszczelny i ma czytelny wyświetlacz – nie musimy go łączyć z innymi urządzeniami. Nadaje informacje o naszym jachcie i odbiera komunikaty o innych jednostkach (nadaje i odbiera informacje z urządzeń klasy B oraz klasy A podlegających konwencji SOLAS). Podłączony do systemu audio, w razie niebezpieczeństwa uruchomi alarm dźwiękowy. Obiekty mogą być wyświetlane na ekranie transpondera, plotera i laptopa.

Więcej informacji urządzeniach firmy ICOM oraz o wszystkich elementach jachtowych instalacji, a także cennik produktów, na stronie www.SailStore.pl (polecamy korzystanie z wyszukiwarki zamieszczonej na stronie sklepu).

Radiotelefon ICOM z 1970 roku.

Siedziba firmy ICOM w Japonii.

FOT. ICOM INCORPORATED

SailStore.pl

Największy wybór elektroniki i elektrotechniki jachtowej w Polsce

KOMUNIKACJA

ICOM

NOWOŚĆ!

Najcieńszy na świecie ręczny radiotelefon z DSC.

Zestawy szkoleniowe stosowane przez UKE, ISSA i wiodące ośrodki szkoleniowe.

ELEKTROTECHNIKA

SILENTWIND · victron energy · philippi · SUNWARE

Pozyskiwanie, magazynowanie i zarządzanie energią na Twoim jachcie.

NAWIGACJA

Wiodące marki elektroniki. SIMRAD · LOWRANCE · B&G · FURUNO · Raymarine

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

SKAUT

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

Kłopoty z ogrzewaniem.
Jak niedrogo naprawić urządzenie?

Przed regeneracją i po: palnik ogrzewania...

...i silnik modelu AT 2000.

Silnik ogrzewania D4S.

Systemy firm Webasto i Eberspaecher, które ogrzewają nasze jachty, busy i samochody kempingowe, 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 nowsze systemy, montowane na przykład w autach ciężarowych, wyświetlają komunikat przypominający o okresowym włączeniu ogrzewania.

Ale co robić, jeśli 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. Odradzamy próby samodzielnej naprawy – jest to zwykle mało skuteczne i na dodatek może być 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 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. – Naprawa w naszej firmie to nie tylko czyszczenie. Rozbieramy urządzenie na najmniejsze części i wymieniamy wszystkie zużywające się elementy: w silnikach łożyska, szczotki, szczotkotrzymacze i komutatory, natomiast w palnikach – wkłady oraz kominki. Poza tym silniki są starannie wyważane, gdyż ma to wpływ na ich żywotność

Kotpol zajmuje się profesjonalną regeneracją od ponad 12 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.

REGENERUJEMY CZĘŚCI DO OGRZEWAŃ POSTOJOWYCH
W JACHTACH ORAZ ŁODZIACH MOTOROWYCH
serwis 83 371 54 66, serwis@kotpol.pl
regeneracja 83 371 54 65, kotpol@kotpol.pl
www.kotpol.pl

KOTPOL
ROK ZAŁOŻENIA 1985
P.U.H.P. KOTPOL Tadeusz Kot
21-560 Międzyrzec Podlaski, ul. Kościuszki 80

OFERUJEMY:

- regenerację części zamiennych do ogrzewań firm Webasto i Eberspächer
- dostawę części zamiennych nowych po konkurencyjnych cenach
- naprawy całych ogrzewań częściami nowymi i regenerowanymi
- naprawy ogrzewań dostarczonych przesyłką kurierską - po weryfikacji uszkodzeń i uzgodnieniu ceny usługi ogrzewanie jest naprawiane i odsyłane

KOTPOL WIATR
11.2016
KUPON RABATOWY
Z tym kuponem rabat na regenerację części lub naprawę ogrzewania
10%

METSTRADE to kilka hal w centrum kongresowym RAI Amsterdam...

...oraz najnowsze materiały, technologie i trendy.

Polski pawilon na METSTRADE.
Izba zaprasza członków na stoisko

Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty podpisała porozumienie z firmą RAI Amsterdam, organizatorem targów METS (Marine Equipment Trade Show). Po raz pierwszy na słynnej wystawie promującej osprzęt, technologie i trendy powstanie polski pawilon. Swe produkty i usługi przedstawią między innymi: Delphia Yachts, Model-Art (stocznia z Ostródy), Troton (farby jachtowe Sea-Line), PPH Demex (okucia i obróbka metali), BWP Skórkiewicz (elementy ze stali nierdzewnej i kwasoodpornej), Star Investments (akcesoria i części dla branży motorowodnej) oraz Bohamet (okna, obudowy okienne, drzwi i systemy automatyki okiennej).

Oczywiście nie zabraknie stoiska Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty. W październiku zarząd organizacji zaprosił do udziału w wystawie swych członków. Mogą oni przekazać na stoisko materiały promocyjne (drukowane oraz w wersji elektronicznej) wraz z informacjami o najważniejszych produktach i usługach. Mogą również zaplanować emisję filmu reklamowego na urządzeniu zainstalowanym na stoisku albo przedstawić markę podczas spotkania z zagranicznymi dziennikarzami (16 listopada). Dostępne będzie także aktualne wydanie katalogu izby (w języku angielskim) przedstawiające prawie wszystkich jej członków.

METSTRADE to kilka hal w centrum kongresowym RAI Amsterdam, 19 narodowych pawilonów, ponad 1450 wystawców z 50 państw oraz około 22 000 zwiedzających ze 112 krajów świata – głównie specjalistów, szefów produkcji i zaopatrzeniowców poszukujących nowych produktów i rozwiązań. W Amsterdamie spotyka się cały nautyczny biznes – fachowcy i przedsiębiorcy chcący poznać najnowsze trendy i technologie. Choć wystawcy nie prezentują gotowych jachtów, znajdziemy tam wszystko, co niezbędne do ich produkcji.

Wystawa pomieści 19 narodowych pawilonów.

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

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

Więcej informacji o targach METS na stronie internetowej www.metstrade.com. Zarejestruj wizytę i odwiedź wystawę za darmo.

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

FOT. WWW.METSTRADE.COM

Bavaria 37 Cruiser ma 11,3 m długości. Waży 15,5 tony. Ma ciekawą linię, prostokątne okna w burtach i charakterystyczną rufę z ogromną platformą.

Bavaria 37 Cruiser. Jacht dla rodzin i firm czarterowych

Kilka dni żeglowaliśmy po Morzu Jońskim jachtem Bavaria 37 Cruiser (rocznik 2015) – najnowszym modelem z niemieckiej stoczni Bavaria Yachtbau. O rejsie, ciekawym akwenie i przyjaznych greckich portach pisaliśmy we wrześniowym wydaniu „Wiatru". Dziś więcej o łodzi – nieźle zaprojektowanej i świetnie wyposażonej – idealnej dla rodzin i firm czarterowych.

Bavaria 37 Cruiser ma ciekawą linię z wyraźnie wyniesioną nadbudówką, nowoczesnymi prostokątnymi oknami w burtach i wieloma otwieranymi lukami pokładowymi, które doskonale przewietrzają i doświetlają wnętrze (luki mają żaluzje przeciwsłoneczne i moskitiery). Załogi chwalą wygodny kokpit z dwoma kołami sterowymi oraz otwieraną rufę, która zamienia się w ogromną platformę kąpielową. Pod pokładem możemy mieć dwie lub trzy kabiny. Na greckich wodach testowaliśmy łódź dla siedmiu osób w standardowej wersji dwukabinowej – w dziobówce mogą spać dwie osoby – koja wypełnia tu całą przestrzeń między burtami, poza tym mamy jaskółki, dwie pojemne szafy na ubrania oraz obniżone tapicerowane siedzisko. Na ogromnej koi w rufowej kabinie mogą spać kolejne dwie lub nawet trzy osoby (na przykład żona z dwójką dzieci). Tu także mamy jaskółki, szafę i ławeczkę. Są jeszcze dwie burtowe koje w mesie – proste, długie i szero-

W kambuzie i mesie jest aż dziewięć okien, w tym siedem otwieranych luków.

Pojemne szafy i szeroka koja w dziobówce.

FOT. BAVARIA YACHTBAU (4) MAGAZYN „WIATR" (6)

kie – można ściągnąć oparcia, postawić je na podłodze wzdłuż koi i w ten sposób mocno poszerzyć miejsce do spania.

W mesie jest aż dziewięć okien, w tym siedem otwieranych luków z żaluzjami i moskitierami. Zamontowano rozbudowane punktowe oświetlenie oraz nastrojowe lampki w podcieniach jaskółek. Poza tym jest mnóstwo szafek i schowków. Pośrodku stoi duży składany prostokątny stół z dwoma szufladami (dłuższy bok stołu ustawiono prostopadle do osi łodzi). Na prawej burcie – kambuz z dwupalnikową kuchenką gazową na kardanie, piekarnikiem, głęboką lodówką i dwukomorowym zlewozmywakiem. Natomiast na lewej – porządne stanowisko nawigacyjne z otwieranym blatem i tapicerowanym siedziskiem. Właśnie dlatego lubimy łodzie tej wielkości z dwoma kabinami – producent nie musi budować trzeciej, więc nie musi jednocześnie zmniejszać łazienki i rezygnować ze stołu nawigacyjnego. W łazience mamy osobny przedział prysznicowy zamykany przezroczystymi drzwiczkami, toaletę z elektryczną spłuczką oraz umywalkę.

Cały kokpit łodzi pokryto drewnem tekowym. Zamiast zwykłej sztorcklapy, mamy eleganckie przeszklone drzwiczki dwuskrzydłowe z grubą drewnianą ramą. Do otwartej platformy kąpielowej wkładamy drabinkę. Rufowy prysznic z ciepłą wodą uruchamiamy po każdej kąpieli w słonych wodach Morza Jońskiego. Przy solidnym rozkładanym blacie, z wewnętrzną skrytką i uchwytami na napoje, wygodnie usiądzie sześć osób. Do elektrycznego gniazda w kokpitowym stole wkładamy nastrojową nocną lampkę. Ogromny tent przykrywa cały kokpit – od pawęży po krawędź zejściówki. Osłania nas jeszcze wysoka szprycbuda (w trakcie żeglugi kładziemy ją na pokład, by poprawić widoczność). Pod siedziskami są bakisty – na lewej ▶

Przy prawym stanowisku sterowania zamontowano manetkę silnika oraz dodatkowe instrumenty i samoster.

Prysznic na platformie – frajda dla całej załogi.

Dwie osoby mogą spędzić noc na bardzo wygodnych kojach w mesie.

Dziobowa komora kryje łańcuch kotwiczny o długości 55 metrów.

Pokład dziobowy pomieści czteroosobowy ponton.

burcie ogromna i bardzo głęboka, na prawej dużo mniejsza i płytsza (na liny i inne drobiazgi).

W kokpicie mamy cztery kabestany oraz liny wyprowadzone przy zejściówce. Uruchamiamy ploter map, system AIS, autopilot – niezawodny podczas żeglugi pod żaglami oraz z włączonym silnikiem, sprawdzamy silnik Volvo Penta D1-30 oraz działanie dziobowego steru strumieniowego i elektrycznej windy kotwicznej. Genua sprawnie rozwija się ze sztagowego rollera, a grot płynnie wysuwa się z masztu. Zatem w drogę. Aby zablokować śrubę silnika w trakcie żeglugi pod żaglami, należy – zgodnie z instrukcją – ustawić manetkę w odpowiedniej pozycji (lekko do tyłu). Żeglując ostrym kursem przy wietrze o sile do dziewięciu, dziesięciu węzłów, osiągamy prędkość od 3,8 do 4,2 węzła. Gdy podmuchy się wzmagają do 15 węzłów – prędkość w bajdewindzie wzrasta do około 5,6 węzła. W półwietrze o sile 14 węzłów żeglujemy około 6,3 węzła, natomiast w baksztagu o sile 11 węzłów – od 5,9 do 6,2 węzła. Graniczna wartość prędkości, dla bezpiecznej i spokojnej rekreacyjnej żeglugi, to około siedem węzłów. Jak na cruisingową jednostkę turystyczną, z typowo czarterowym ożaglowaniem – przyzwoity wynik.

Bavaria 37 Cruiser to naszym zdaniem ciekawa propozycja dla armatorów i firm czarterowych poszukujących niedużej, ale wygodnej, solidnej i nowoczesnej łodzi z ciekawym wnętrzem. Zdecydowanie polecamy wersje dwukabinowe – z obszerną łazienką, wygodnym stanowiskiem nawigacyjnym oraz ogromną koją w rufowej kabinie (dokładając pod pokładem trzecią kabinę, znacznie więcej tracimy niż zyskujemy). Dwukabinowa Bavaria 37 Cruiser to naprawdę dobrze zaprojektowana jednostka dla siedmiu osób.

Krzysztof Olejnik

Polskim dystrybutorem jachtów Bavaria (żaglowych i motorowych) jest sopocka firma Yachts & Yachting. Spółka oferuje także jednostki innych marek: Dufour, Fountaine-Pajot, Grand Soleil, Catana i Greenline.

Genua na rolerze. Fały poprowadzono do kokpitu.

Standardowe zanurzenie: 1,95 m (wersja z krótszym kilem: 1,63 m).

ENGINEERED TO ENJOY.

CRUISER 37.

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE
NAVAL ARCHITECTS

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ
CENTRUM TESTOWE W SOPOCIE

YACHTS & YACHTING
TRÓJMIASTO: UL.PIASKOWA 3, 81-864 SOPOT
WARSZAWA: COSMOPOLITAN, LOKAL 175,
TWARDA 4, 00-105 WARSZAWA
T: 58.554.65.22 LUB 23
M: 600.003.268, 601.897.779
INFO@YACHTSANDYACHTING.PL

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

BAVARIA
SAILING

THE NEW CRUISER LINE: 33 | 37 | 41 | 41S | 46 | 51 | 56

WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

Flota nowych jachtów
BAVARIA i DUFOUR

3 bazy nad polskim Bałtykiem

WIFI na wszystkich jachtach

JACHT
CZARTER
BALTYK.PL

+48.606.906.210
czarter@jachtczarterbaltyk.pl
www.jachtczarterbaltyk.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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

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

HORYZONT
Jeszcze nigdy nie był tak blisko

2016

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

HORYZONT

29 32 34 38 42 46

DEHLER MISTRZOWSKI WYBÓR

Do końca Sierpnia!

100% RABAT

DO **47.540,** EUR cena brutto

Do końca Października!

75% RABAT

DO **35.655,** EUR cena brutto

Dehler

CHARTER INWESTMENT

SOFUN YACHTS & CHARTER

GWARANCJA FINANSOWANIA 0%

PKO Leasing

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

Czarter krok po korku.
Od pomysłu do zaokrętowania załogi

FOT. MAGAZYN „WIATR”

Morze Jońskie. Na kotwicowisku przy wyspie Paxos.

Jesień i zima to najlepszy czas na planowanie przyszłorocznych rejsów. Przedstawiamy czarterowy poradnik: dla debiutantów cenne wskazówki, dla doświadczonych załóg – repetytorium. W materiale znajdziecie informacje, które pomogą wybrać akwen, podpisać dobrą umowę, wykupić polisę ubezpieczeniową i przejąć jacht.

Dokąd płynąć?

Bałtyk, Chorwacja, Grecja, Turcja, a może Karaiby? Na początku starań o samodzielny rejs czarterowy musimy wybrać akwen. Skrzyknijcie załogę i wspólnie wybierzcie kierunek. Jeśli Bałtyk, to szukajcie firm czarterowych w Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu i Trójmieście. Czarter na zachodnim wybrzeżu pozwoli eksplorować niemiecką Rugię, duńskie wyspy Bornholm i Christiansø, południową Szwecję od Malmö po Karlskronę, duńską Zelandię i Kopenhagę oraz wybrzeże Niemiec od wyspy Fehrman po Hiddensee. Biorąc jacht z Trójmiasta, musimy pamiętać, że na zachodni Bałtyk mamy stąd kawał drogi i zwykle musimy żeglować pod wiatr, dlatego załogi wyruszające z Gdyni lub Gdańska często obierają kurs na północ (Olandia i Gotlandia) lub na północny wschód (Kłajpeda i Lipawa).

Na południu Europy wciąż najpopularniejsza jest Chorwacja. Na wschodnim wybrzeżu Adriatyku możemy żeglować w zaciszu licznych wysp, cumując w zatokach lub doskonale wyposażonych (choć nie tanich) marinach. Sporo osób wybiera Grecję – przede wszystkim Cyklady (przestrzeń, mnóstwo wody do żeglugi i niezłe wiatry) oraz Morze Jońskie (raczej łagodna i przewidywalna aura oraz stosunkowo niewielkie odległości między portami). Na tych akwenach turystyka czarterowa kwitnie od lat – główne bazy znajdują się w Atenach (dzielnica Kalamaki), na wyspach Paros, Mykonos i Kos na Cykladach oraz w miastach Korfu i Lefkada na Morzu Jońskim. Duże znaczenie dla czarterowego biznesu w tych regionach Grecji mają dogodne połączenia lotnicze i promowe. Karaiby to z kolei najbardziej dostępny i bodaj najtańszy egzotyczny region – przede wszystkim

tel. 501 432 371

NOWE JACHTY Hanse – produkcja 2017

CZARTERY JACHTÓW
SEZON 2017
FIRST MINUTE DO
-35%
WWW.PUNT.PL
PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

z uwagi na niższe ceny jachtów i duży wybór jednostek. Dla porównania – w Tajlandii łodzi jest mało i są droższe.

Gdzie rezerwować jacht?

Polscy żeglarze czasami eksperymentują. Zamawiają łodzie bezpośrednio u zagranicznych firm czarterowych z Chorwacji czy Grecji albo testują internetowe wyszukiwarki jachtów. Jednak z naszych doświadczeń wynika, że najlepiej rezerwować jacht za pośrednictwem polskich agencji czarterowych. Po pierwsze, w każdej sprawie możemy porozmawiać z polskimi fachowcami (mailowo, telefonicznie, w biurze lub na targowym stoisku). Z zagranicznymi operatorami, którzy mają na głowie dziesiątki jachtów w różnych portach i setki pośredników na całym świecie, kontakt bywa utrudniony. Po drugie, lepiej negocjować cenę przy wsparciu wyspecjalizowanej agencji, niż samemu. Po trzecie, krajowi pośrednicy mają dostęp do baz jachtów kilku lub nawet kilkunastu armatorów oraz najświeższe informacje o aktualnych promocjach. Wyspecjalizowana agencja sprawdzi dla nas wszystkie łodzie dostępne na wybranym akwenie i doradzi wybór (jachty różnią się wielkością, marką, liczbą kabin, rocznikiem i wyposażeniem).

Ile to kosztuje?

Cena najmu łodzi zależy od wielkości jednostki, daty produkcji oraz wyposażenia. Na przykład za tygodniowy czarter w Chorwacji ośmioosobowego jachtu Bavaria 38 Cruiser z 2008 roku zapłacimy od 910 euro wczesną wiosną i późną jesienią do 2760 euro w lipcu oraz w pierwszej połowie sierpnia. Z kolei za większą i młodszą o kilka lat łódź Sun Odyssey 439 (rocznik 2014, dziesięć koi) zapłacimy od 1430 euro wczesną wiosną i późną jesienią do 4280 euro w lipcu oraz w pierwszej połowie sierpnia. Polskie agencje udzielają zniżek sięgających nawet 35 proc. Na największe możemy liczyć w ofercie first minute (od października do stycznia) oraz w ofercie last minute (tuż przed czarterem). Można też polować na okazje – specjalne ceny na niektóre jednostki oferowane przez armatorów za pośrednictwem krajowych pośredników.

Przed zaokrętowaniem zapłacimy jeszcze 95 euro za końcowe sprzątanie lub od 150 do 400 euro za tzw. transit log (zwykle ta opłata obejmuje sprzątanie jachtu po rejsie). Armator pobierze też zwrotną kaucję w wysokości od 1500 do 2000 euro (najczęściej obsługa portu blokuje kwotę na naszej wypukłej karcie kredytowej, a po zdaniu jachtu – anuluje transakcję). Niektóre firmy oferują usługę ubezpieczenia kaucji. Jeśli chcemy zabrać w rejs zaburtowy silnik do pontonu – za wypożyczenie zapłacimy od 70 do 80 euro na tydzień. Załogi, które nie czują się na siłach, by samodzielnie dowodzić jednostką, mogą wynająć lokalnego skippera – tu należy się liczyć z wydatkiem od 100 do 250 euro za dzień (plus wyżywienie). Warto rozważyć wynajęcie skippera z Polski, gdyż taki wariant, nawet doliczając koszty jego podróży, może się okazać tańszy.

Samolotem, samochodem, czy autokarem?

Jak dotrzeć do naszego portu? Jeśli płyniemy na Bałtyk – nie ma problemu. Ale jeżeli wyruszamy na południe, trzeba trochę pokombinować. Do Chorwacji najkorzystniejsze połączenia lotnicze prowadzą przez Berlin, Monachium i Warszawę. I niestety za bilet zapłacimy ponad tysiąc złotych. Nasz krajowy przewoźnik oferował bilety na koniec chorwackiego sezonu w cenie około 1,5 tys. zł od osoby. Dlatego wiele załóg wybiera podróż samochodem (Chorwacja ma doskonałe autostrady) lub autokarem (474 zł w obie strony). Autokar kursuje od końca kwietnia do końca września. ▶

własna flota jachtów
www.jachtchorwacja.pl
jachtchorwacja.pl
reklama

reklama

Z Warszawy do Zadaru jedzie niemal dobę (planowy wyjazd o 9.00, planowy przyjazd do Zadaru następnego dnia o 7.00). Autokar jedzie także dalej do kolejnych chorwackich miejscowości: Sukošan, Biograd, Szybenik, Primosten, Rogoznica, Trogir i Split.

Lepsze i tańsze połączenia samolotowe mamy z Grecją. Polskie Linie Lotnicze LOT proponują bilet do Aten za około 750 zł. Z kolei Ryanair oferuje loty na wyspy Morza Jońskiego za około 500 zł (z Warszawy i Poznania). Załogi, które we wrześniu rezerwowały bilety lotnicze do Chorwacji na przyszłoroczną majówkę, płaciły w liniach Ryanair 618 zł, natomiast w Polskich Liniach Lotniczych LOT – 525 zł (połączenia z Warszawy).

Warto zwrócić uwagę, że w Chorwacji rejsy czarterowe odbywają się od soboty do soboty, natomiast w Grecji, u niektórych armatorów, można przejąć jacht w dowolnym dniu tygodnia i w dowolnym go zwrócić. Dzięki temu łatwiej znajdziemy dogodne połączenie lotnicze.

Podpisanie umowy czarterowej

Wszelkie formalności związane z najmem jachtu możemy załatwić, nie wychodząc z domu. Umowę przesłaną mailem należy podpisać, zeskanować i odesłać do agencji. Znajdziecie w niej między innymi dokładny termin czarteru (wraz z godziną zaokrętowania i wyokrętowania), informację o płatnościach i kaucji, wskazówki dotyczące organizacji rejsu i prowadzenia dziennika jachtowego oraz zapisy związane z kwalifikacjami kapitana i co-skippera. Na przykład w Grecji kapitan musi mieć patent jachtowego sternika morskiego, natomiast co-skipper co najmniej patent żeglarza. Jeśli druga osoba nie ma wymaganego dokumentu, zostanie poproszona w porcie o pisemne poświadczenie swych żeglarskich umiejętności. Firmy chorwackie wymagają dodatkowo licencji radiooperatora UKF.

W niektórych krajach (na przykład we Francji) armatorzy nie wymagają żadnych patentów, wystarczy przedstawić dokumenty potwierdzające nasz żeglarski staż, na przykład poświadczenia odbytych rejsów. Z kolei na przykład w Chorwacji uznawany jest dodatkowo stopień Voditelj Brodice – po uzyskaniu tego patentu zdobywamy uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych oraz posługiwania się radiem UKF na wszystkich chorwackich wodach (skany naszych patentów przesyłamy mailem do agencji, z którą podpisujemy umowę).

W załączniku e-maila otrzymacie jeszcze formularz ułatwiający stworzenie listy załogi – należy go wypełnić i odesłać do agencji pośredniczącej. W kolejnej korespondencji, już po zaksięgowaniu opłaty za czarter, otrzymacie podstawowe informacje o porcie, w którym odbierzecie jacht (wraz z telefonem i adresem mailowym do menadżera bazy) oraz boarding pass, czyli kartę pokładową upoważniającą do przejęcia jednostki.

Ubezpieczenia

W dokumentach jachtu powinniście odszukać ubezpieczenie jednostki. Polisa chroni łódź i jej wyposażenie „od zagrożenia ogniem, ryzyka morskiego, kolizji i w zakresie OC od wszelkich strat i zniszczeń przekraczających 2000 euro”. Oznacza to, że czarterujący będzie zwolniony od obciążeń wymienionych w polisie, jeśli straty lub zniszczenia nie będą spowodowane przez rażące zaniedbania lub umyślne niedopatrzenia. Agencje pośredniczące zalecają wykupienie własnego ubezpieczenia skippera i załogi – takie polisy oferują dwie specjalistyczne firmy: Pantaenius i Yacht-Pool. Umowy zawierane są na rok, ochrona działa w trakcie wszystkich naszych rejsów i na każdym akwenie dostępnym w firmach czarterowych. Oczywiście warto również wykupić niedrogie turystyczne ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków.

Przejęcie jachtu. Na co zwracać uwagę?

Ważne, by nie przejmować jachtu w pośpiechu i uważnie sprawdzać elementy wyposażenia, zaznaczając je na liście, którą będziemy podpisywać. Dokładnie przeglądamy żagle, wszystkie rogi i liki, poszukując ewentualnych uszkodzeń, czy choćby przetarć. Kontrolujemy ożaglowanie, systemy rolowania lub refowania oraz działanie knag, kabestanów i korb. Niezwykle ważne dla bezpieczeństwa żeglugi jest sprawdzenie olinowania stałego oraz ściągaczy i ich za-

Jacht Hanse 345 z kołobrzeskiej firmy czarterowej SoFun. Fot. Krzysztof Olejnik

bezpieczeń. Warto uważnie obejrzeć burty, dziób, rufę, listwę odbojową, słupki relingów oraz kosze – każde zauważone uszkodzenie należy zgłosić armatorowi i wpisać do protokołu. Chodzi o to, by ewentualne rysy, pęknięcia czy wgniecenia, które odziedziczymy po poprzednich załogach, nie poszły na nasze konto podczas zdawania jednostki. Zwracamy uwagę na gniazda słupków pokładowych oraz ewentualne uszkodzenia linek w miejscu przechodzenia przez stójki.

Sprawdzamy klapy zejściówki i zamki oraz kluczyki do jachtu. A także wszystkie otwierające się okna i bulaje, kontrolując stan uszczelek, zawiasów i zamknięć. Niektóre luki mają wysuwane moskitiery i zasłony przeciwsłoneczne – oceńmy ich stan. Sprawdzamy też materace, zwracając uwagę na ewentualne zabrudzenia, rozdarcia, czy przypalenia. Wiele ważnych elementów wyposażenia znajduje się pod kojami i pod podłogami. Zanim załoga rozłoży rzeczy osobiste, warto zobaczyć, co się kryje w zakamarkach łodzi.

Dość istotnym punktem jest przegląd instalacji wodnych. Szukamy zaworów burtowych i dennych odcinających instalacje i sprawdzamy ich działanie. Każda toaleta, zlewozmywak, umywalka, instalacja zęzowa i chłodzenie silnika to od jednego do dwóch zaworów. Pamiętajmy, że uszkodzenie instalacji grozi zalaniem jachtu, więc sprawne działanie zaworów jest konieczne.

Zęza powinna być sucha i czysta, woda może znajdować się jedynie w studzience ssaka pompy zęzowej. Można przetestować działanie pompy elektrycznej i ręcznej. Podniesienie podłóg pozwala też ocenić stan śrub i sworzni balastowych. Nie powinno tu być żadnych luzów, laminat i żelkot wokół śrub nie może być popękany. Zęza komory silnika powinna być sucha i czysta. Również okolice wyjścia wału z dna. Warto sprawdzić poziom oleju. Przydadzą się informacje o pojemności zbiornika paliwa, o maksymalnych obrotach bezpiecznych dla silnika oraz o obrotach najbardziej ekonomicznych. W protokole przejmowania jachtu można wpisać motogodziny. Pamiętajmy też, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić, czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę.

Nie zapomnijcie o kontroli akumulatorów. Na łodzi znajdziecie akumulator startowy silnika, serwisowy do świateł i nawigacji oraz akumulatory do obsługi steru strumieniowego i windy kotwicznej. Włączniki baterii często znajdują się w kabinach – należy zwrócić na nie uwagę wszystkim członkom załogi. Odszukajcie główny bezpiecznik 230 V i zapytajcie o zapasowe bezpieczniki. Sprawdźcie też przeznaczenie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej.

W rufowej części kokpitu jest zakręcana osłona skrywająca końcówkę trzonu steru, ▶

Święty spokój z OC skippera za kilkadziesiąt euro na rok

Przygotowując się do chorwackiego rejsu, skompletowałam przewodniki, mapy wybrzeża, zainstalowałam aplikacje pogodowe, aplikacje do nawigacji i zaplanowałam trasę. Kilka dni przed wyjazdem czułam, że jestem przygotowana. Ale by spać spokojnie, postanowiłam dodatkowo wykupić ubezpieczenie OC skippera.

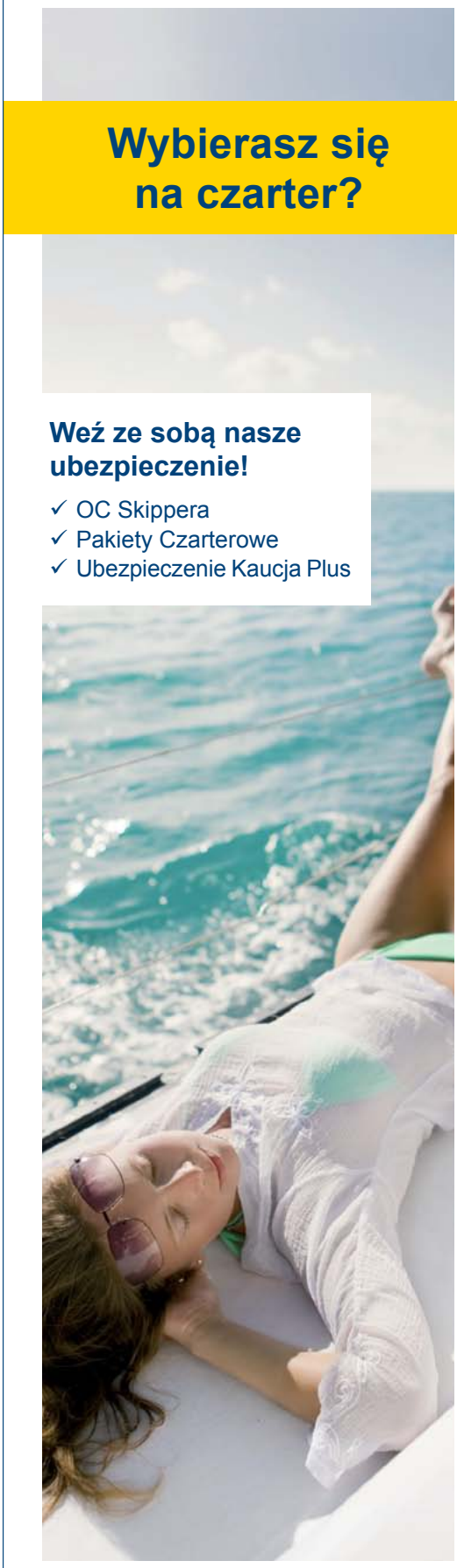
Na morzu nie wszystko zależy od nas. Niedoświadczona załoga, błąd ludzki, złe warunki pogodowe, źle przygotowane nabrzeże w marinie – każda z tych rzeczy może nas zaskoczyć. Zwykle nie jesteśmy sami. Obok pływają inne jachty z kapitanami o różnym doświadczeniu. W Chorwacji mariny są zatłoczone. Niekiedy manewrujemy obok dużych luksusowych łodzi wartych miliony euro. Poza tym, jako skipper, jestem odpowiedzialna nie tylko za sprzęt, ale przede wszystkim za załogę.

Wybrałam polisę firmy Pantaenius, o której czytałam na łamach „Wiatru" i którą wykupił wcześniej znajomy. W ofercie dostępna jest polisa dla skipperów prywatnych oraz zawodowych. Wybrałam wariant podstawowy dla skippera prywatnego i jachtów o długości do 17 metrów. Za 71 euro otrzymałam polisę obowiązującą na całym świecie, przez rok, na kwotę 6 mln euro – w razie uszkodzeń mienia lub wypadku osoby trzeciej, na przykład członka załogi (łączny pojedynczy limit dla obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia). Poza tym, w razie szkód osobistych, mogę liczyć na ochronę w wysokości 3 mln euro (maksymalna odpowiedzialność dla obrażeń ciała na osobę). Z kolei w wypadku szkód finansowych, otrzymałam ochronę w wysokości 250 tys. euro. Gdy czarterowanym jachtem uszkodzimy na przykład kuter rybacki, jego właściciel może wystąpić nie tylko z roszczeniami związanymi z naprawą kutra, ale także związanymi z utratą zarobków w trakcie remontu (szkody finansowe).

Moje ubezpieczenie obejmuje nie tylko jacht, ale także ponton oraz inne sprzęty wodne znajdujące się na pokładzie. Co daje taka polisa? Ubezpieczenie jest wypłacane, gdy szkody nie mogą być pokryte z ubezpieczenia jachtu (zapewnia je armator). Poza tym, OC skippera zapewni ochronę, gdy uszkodzenia jachtu będą na tyle poważne, że nie będzie on mógł wypłynąć w kolejny rejs (w takiej sytuacji skipper pokrywa koszty utraconych dni czarterowych).

Ubezpieczenie obejmuje nie tylko skippera, ale też całą załogę. Ponadto odszkodowanie otrzymamy za koszty mogące powstać w wyniku ewentualnego aresztowania jachtu oraz za szkody związane z zanieczyszczeniem środowiska. Warto pamiętać, że tego typu polisa nie pokrywa utraty kaucji. Wyjątkiem jest sytuacja, gdy doszło do tzw. rażącego niedbalstwa ze strony dowodzącego jachtem. Od utraty kaucji można się zabezpieczyć, ale należy ponieść dodatkowy koszt (ponad 100 euro). Moja polisa OC skippera odnowi się automatycznie po 12 miesiącach (na kolejny rok). Okres wypowiedzenia wynosi trzy miesiące.

Kamila Ostrowska



PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia
Nautica Nord · ul. Gradowa 11
80-802 Gdańsk · Tel. +48 58 350 61 31

pantaenius.pl

FOT. SHUTTERSTOCK.COM

Chorwacja. Urocze kameralne miasteczko Primošten.

a w bakiście – rumpel awaryjny. Warto sprawdzić, jak się go montuje i używa w razie awarii głównego napędu płetwy. A na kole sterowym zaznaczcie położenie w pozycji „zero” – to ułatwi operowanie sterem wszystkim członkom załogi.

Po włączeniu silnika, sprawdzamy działanie steru strumieniowego. Najczęściej przy stanowisku nawigacyjnym lub w kabinie rufowej znajdują się włącznik akumulatorów i bezpiecznik przeciążeniowy. Zapytajcie o długość łańcucha. Skontrolujcie sposób połączenia łańcucha z kotwicą oraz z solidnym okuciem w komorze. Można opuścić całą długość łańcucha, by sprawdzić czy nie jest poskręcany. Kontrola windy elektrycznej polega na wypróbowaniu pilota po włączeniu silnika. Można też sprawdzić zwalnianie ręczne windy łańcucha (ważna rzecz w przypadku wyczerpania akumulatorów lub awarii silnika windy). W kokpitowej bakiście odszukajcie drugą kotwicę (najczęściej Danfortha) z krótkim łańcuchem i liną. Sprawdźcie, czy tratwa ratunkowa jest połączona z jachtem linką do uruchamiania, zwracając uwagę na datę atestowania tratwy i zwalniaka hydrostatycznego.

Odnajdujemy gaśnice, koc gaśniczy i toporek. A także kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne, od razu dopasowując je do wszystkich członków załogi. Sprawdzamy zamocowane kół ratunkowych i możliwość ich szybkiego użycia. A także pławkę świetlną – po ustawieniu żarówką do góry, powinna się zaświecić. Warto się upewnić, czy jest starannie przymocowana do koła. Liczymy wszystkie środki pirotechniczne, sprawdzając ich stan i datę przydatności. Zapoznajemy się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB i pytamy o datę ostatniego testowania baterii. Odnajdujemy róg mgłowy, kule, stożki sygnalizacyjne i latarkę. A także zapasowe baterie (czasem warto mieć własne). Koniecznie sprawdźcie działanie świateł nawigacyjnych. Na koniec przeglądamy resztę osprzętu: odbijacze, cumy, bosak. Sprawdzamy ponton wraz dulkami, wiosłami i pompką. Zaglądamy do skrzynki z narzędziami, do apteczki oraz sprawdzamy wyposażenie podstawowych zestawów naprawczych do elektryki, żagli, pontonu, instalacji gazowych i wodnych. Pamiętajmy też, że na jachtach czarterowych powinny się znajdować instrukcje do wszystkich urządzeń i instalacji.

Przejmując jacht, warto się upewnić, o której godzinie trzeba wrócić do portu wyokrętowania oraz gdzie znajduje się najbliższa stacja, w której uzupełnimy zbiornik paliwa.

Konsultacja: Piotr Siedlewski, kapitan z poznańskiego klubu Navigare, instruktor żeglarstwa PZŻ.

Trendy w czarterach

Jak się zmienia polski rynek czarterowy? Czego oczekują klienci? O krótką analizę poprosiliśmy Macieja Olszewskiego z agencji Blue-Sails.

Przede wszystkim zauważamy rosnącą świadomość polskich załóg – klienci zdobyli już spore doświadczenie na różnych jachtach i akwenach, dlatego poszukując ofert, wiedzą czego chcą. Zwykle oczekują komfortu. Wybierają więc większe i wygodniejsze jednostki, dobrze wyposażone, często pytają o katamarany. To oczywiście sprawia, że rosną budżety rejsów czarterowych.

Najlepiej się sprzedają jachty nowe, czyli roczne lub dwuletnie. Ale pamiętajmy, że także dziesięcioletnia łódź, zadbana i dobrze wyposażona, pozwoli na bezpieczną i komfortową żeglugę.

Oczekiwania klientów, nie tylko z Polski, widać w czarterowych flotach. Coraz częściej spotykamy jachty o długości 34 lub 37 stóp z dwoma kabinami. Czasem nawet większe jednostki mają tylko dwie kabiny. To właśnie ukłon w stronę załóg oczekujących komfortu i przestrzeni pod pokładem. Klienci wyruszający na dalekie egzotyczne akweny pytają o klimatyzację, generator prądu, a nawet o odsalarkę. I nie są to pytania niezasadne. Na przykład w Tajlandii, gdzie łódź może być nawet dwa razy droższa od podobnej jednostki na Karaibach, odsalarki są niezbędne, gdyż na tym akwenie są duże trudności z uzupełnieniem zbiorników poza macierzystą bazą czarterową.

Spośród kierunków najczęściej wybieranych latem, pierwsze miejsce niezmiennie zajmuje Chorwacja. Na drugiej pozycji jest Grecja. A później – można by rzec – przepaść. Trzecią lokatę, ale z dużą stratą do liderów, zajmują Włochy. Turcja, która moim zdaniem ma jedno z najciekawszych wybrzeży w basenie Morza Śródziemnego, właściwie wypadła z gry. Po niedawnych niepokojach i ostrzeżeniach naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, czartery w Turcji prawie przestały się sprzedawać. Nie miałbym dużych obaw przed prywatnym rejsem w tym kraju, ale klientów w tej chwili nie namawiamy na ten kierunek.

Zimą prym wiodą Karaiby – głównie Martynika (dla załóg oczekujących większych wrażeń żeglarskich) oraz Brytyjskie Wyspy Dziewicze (dla tych, którzy wolą spokojniejszą żeglugę w zaciszu wysp). Bilety lotnicze na Martynikę (z przesiadką w Paryżu) można upolować już za około 2 tys. zł. Jachty także są w dość przystępnych cenach. Dlatego na rynku czarterów egzotycznych, pozycja Karaibów jest niezagrożona.

Maciej Olszewski

Ubezpieczyciel pozwał skippera. Żąda 285 tys. euro – jak się bronić?

Wydarzenie sprzed kilku miesięcy. Doświadczony skipper, który przepłynął w życiu tysiące mil, zarezerwował katamaran marki Lagoon na wyspie Phuket, skąd wraz z załogą wyruszył eksplorować najbardziej malownicze zakątki Tajlandii. Jednak z powodu drobnej awarii silnika, przerwał rejs i zatrzymał się w zatoce Phra Nang Cave. Serwisanci z firmy czarterowej obiecali szybką naprawę usterki. Znając lokalne warunki, poradzili kapitanowi przycumować jacht do boi. Załoga zrobiła klar na pokładzie, zeszła na ląd i udała się na kolację. W tym czasie wiatr zaczął się wzmagać. Mimo to, nikt się nie spodziewał, że łódź zacznie dryfować do brzegu i już nie uda jej się uratować. Jednostka pchana wysokimi falami wysztrandowała – jacht został całkowicie zniszczony (uznano, że doszło do szkody całkowitej).

Jak mogło się to wydarzyć? Łódź przycumowano liną o średnicy trzech centymetrów, a jednak się zerwał. Podczas dokładniejszych oględzin ustalono, że cuma została przecięta. Jacht był ubezpieczony w niemieckim towarzystwie, więc skipper mógł być spokojny o wypłatę odszkodowania. Wkrótce rzeczywiście zostało ono wypłacone. Jednak później ubezpieczyciel armatora zgłosił się do skippera z roszczeniem finansowym, twierdząc, że jacht został pozostawiony bez opieki. Firma zażądała zwrotu 285 tys. euro – kwoty wypłaconej armatorowi.

Skipper miał ubezpieczenie OC wykupione w firmie YACHT-POOL. Początkowo nie wiedział, co dokładnie obejmuje polisa. Wykupił ją za namową przedstawiciela agencji czarterowej. Zrobił to, choć nie sądził, że może mu się przydać – ma przecież niemałe doświadczenie. Co się wydarzyło później? Eksperci z firmy YACHT-POOL przeanalizowali sprawę i uznali, że skipper nie dopuścił się rażącego niedbalstwa, więc powinno wystarczyć jachtowe ubezpieczenie armatora. Mimo to, zapewnili skipperowi doświadczonego prawnika, pokryli jego honorarium oraz koszty procesowe. O tym, czy roszczenie ubezpieczyciela jest uprawnione – zadecyduje sąd.

Czego może nas nauczyć ta historia? Wyruszając w czarterowy rejs, nie zawsze zdajemy sobie sprawę ze wszystkich niebezpieczeństw – a czyhają one nawet na doświadczonych kapitanów. Tym samym nie doceniamy szerokiego zakresu specjalistycznych polis dla skipperów. Odpowiedzialność za szkody, których wartość przekracza wysokość kaucji, ubezpieczyciel armatora ponosi wyłącznie w przypadku zwykłego niedbalstwa. Jeśli zostanie stwierdzone rażące niedbalstwo, przeciwnikiem skippera w sporze nie jest już armator, lecz ubezpieczyciel armatora, który ma interes w tym, aby winę zrzucić na kapitana. W takich przypadkach skipper potrzebuje odpowiedniej obrony. Ten sam problem może wystąpić w przypadku szkód osobowych wyrządzonych załodze – prawnym przeciwnikiem kapitana staje się ubezpieczyciel poszkodowanego. Warto zatem rozważyć wykupienie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej skippera.

Katamaran marki Lagoon na kotwicowisku w Tajlandii. Fot. Marek Słodownik

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

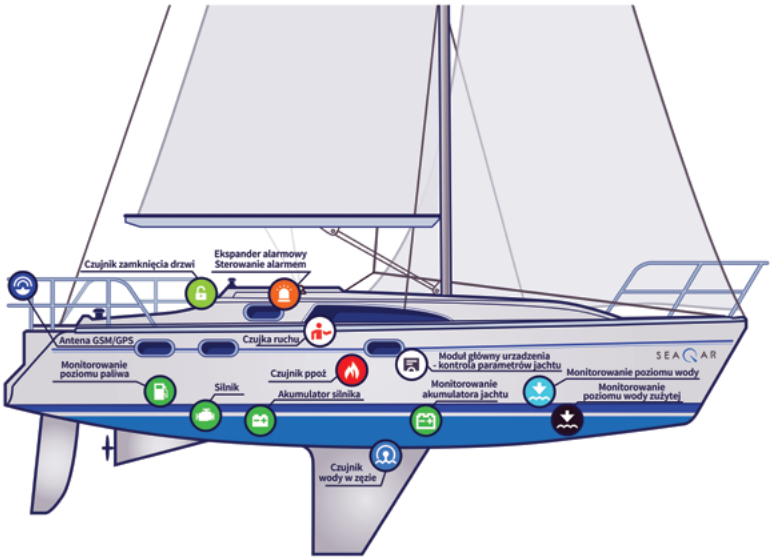
casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

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

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

Zdalny monitoring jachtów SeaQAR.
Nowość dla armatorów i firm czarterowych



SeaQAR monitoruje i rejestruje parametry jednostki, jej położenie, a w sytuacji awaryjnej – wysyła SMS.

SeaQAR to nowe polskie urządzenie, które działa jak czarna skrzynka zamontowana na pokładzie. Monitoruje i rejestruje parametry jednostki, jej położenie, a w sytuacji awaryjnej – wysyła SMS. Mózg urządzenia komunikuje się z czujnikami (np. wody w zęzie). Dodatkowo można do niego podłączyć moduły poziomu wody użytkowej, wody zużytej, poziomu paliwa, a także moduły alarmowe zawierające czujniki ruchu, otwartych drzwi, czy pożaru.

Zdalny system monitoringu pozwala obserwować i rejestrować parametry istotne dla kondycji jachtu. System poinformuje właściciela, gdy załoga będzie korzystać z łodzi w niedozwolony sposób (na przykład żeglując z włączonym silnikiem przy zbyt dużym przechyle) lub wydarzy się sytuacja grożąca zniszczeniem jachtu (pożar) lub jego utratą (kradzież) albo po prostu będą potrzebne informacje o kursie, prędkości, czy położeniu jachtu.

– Dzięki mobilnej aplikacji właściciel ma stały dostęp do danych, w każdej chwili może sprawdzić kurs i prędkość łodzi, skontrolować działanie silnika, czy stan akumulatorów. Ma to szczególne znaczenie dla armatorów łodzi czarterowych – podkreśla Elżbieta Sarzyńska zajmująca się rozwojem produktu.

W internetowej aplikacji SeaQAR, dostępnej także na urządzeniach mobilnych (wszystkie systemy operacyjne) użytkownik widzi mapę z czytelnym układem wskaźników. Urządzenie może informować, ostrzegać i alarmować w sytuacji krytycznej (wysyłając SMS).

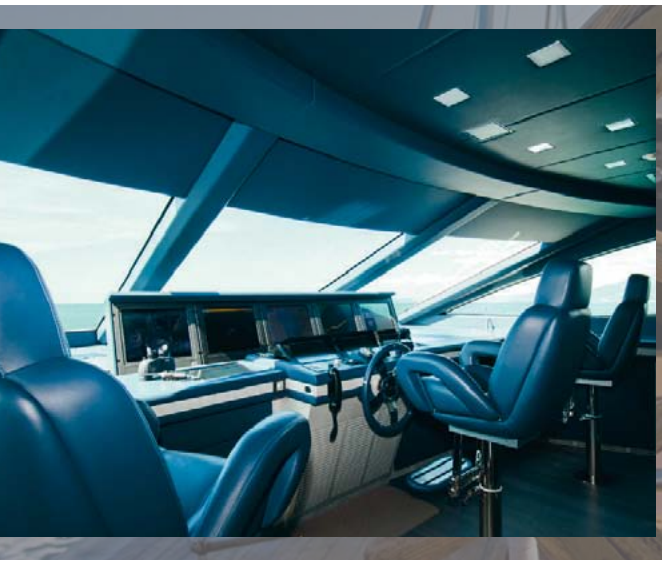
Wiadomości SMS informujące o niebezpiecznych sytuacjach wysyłane są na dwa dowolne numery telefonów. Dla jednego z nich można ustalić rodzaj przesyłanych powiadomień oraz wybrać dni lub tygodnie, kiedy dane będą wysyłane. Dzięki temu osoba czarterująca jacht może korzystać z systemu w ograniczonym zakresie i w wybranym czasie (na przykład tylko podczas swojego rejsu czarterowego).

SeaQAR ma hermetyczną obudowę z odpornymi złączami. Po zainstalowaniu na jachcie urządzenie jest niewidoczne i trudne do wyłączenia przez nieuprawnione osoby. Poza tym jest energooszczędne i ma dodatkowe niezależne źródło zasilania. Jak informuje producent, wkrótce SeaQAR będzie mieć kolejne funkcje podnoszące komfort i bezpieczeństwo żeglug – na przykład kontrolę parametrów silnika, pomiar parametrów meteo, głębokości, czy rejestrację uderzeń.

Więcej informacji o zdalnym monitorowaniu jachtów na stronie www.seaqar.com.

SEAQAR

I-yacht monitoring system



Zdalny monitoring jachtów!

Rejestrator SeaQAR Basic umożliwia zdalny dostęp do istotnych parametrów jachtu:

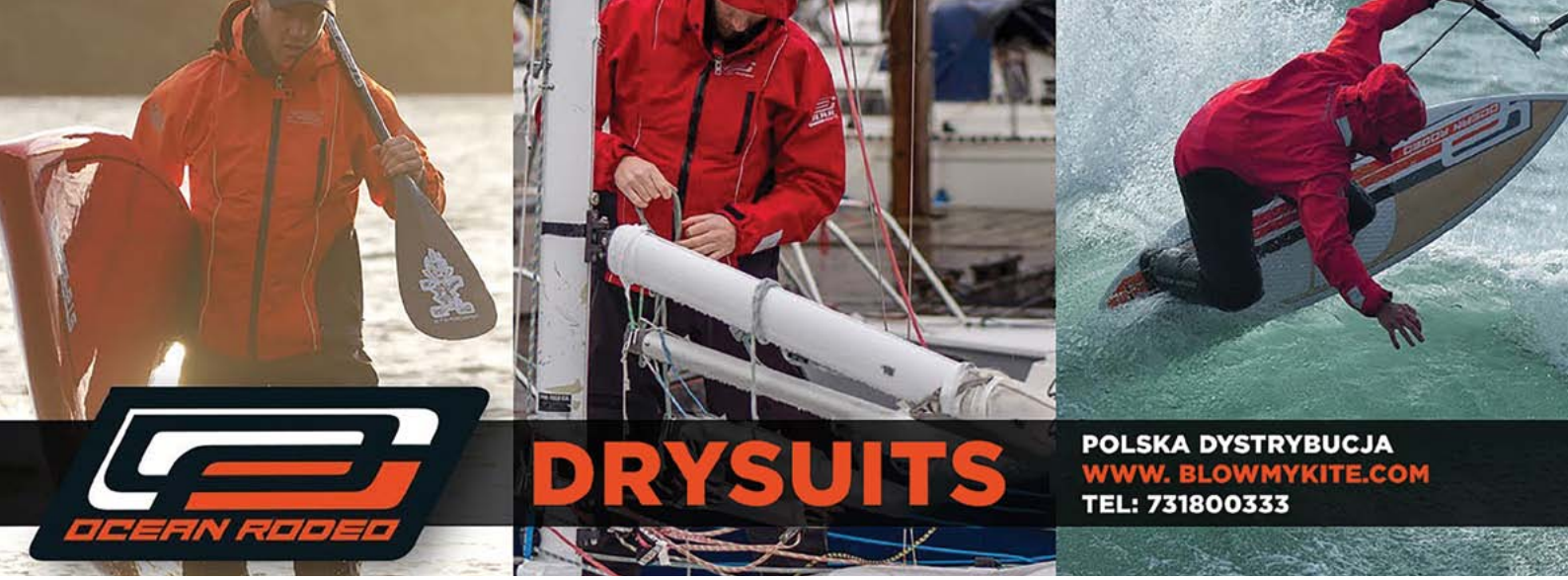
Położenie na mapie
Poziom stanu akumulatorów
Prędkość
Poziom paliwa w zbiorniku
Status silnika on/off
Kurs
Poziom wody zużytej
Poziom wody czystej

Wysyła alerty SMS o niebezpiecznych sytuacjach:

Pracujący silnik w nadmiernym przechyle
Pożar na jachcie
Przerawnie bariery Geofence
Woda w zęzie
Włamanie

I masz swój jacht pod kontrolą!

www.seaqar.com



Mistrzowie powiększają kolekcje medali

Mistrzostwa Polski w klasach olimpijskich rozegrano w Górkach Zachodnich. W regatach uczestniczyło 195 zawodników z 40 klubów i dziewięciu krajów (Polska, Białoruś, Izrael, Litwa, Norwegia, Rosja, Szwecja, USA i Wielka Brytania). Mistrzowskie tytuły obronili: w klasie RS:X Zofia Klepacka (YKP Warszawa), w klasie Laser Kacper Ziemiński (Pogoń Szczecin), w klasie 470 Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek Gliszczynska (Pogoń Szczecin / ChKŻ Chojnice) oraz Maciej Sapiejka i Adam Krefft (Pogoń Szczecin), a w klasie 49er – Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (AZS AWFiS).

Z polskich olimpijczyków, którzy rywalizowali w Rio de Janeiro, zabrakło jedynie mistrza sprzed roku Piotra Myszki, który dzień przed imprezą po raz trzeci został ojcem. W zawodach nie brał też udziału Paweł Tarnowski (ubiegłoroczny mistrz Europy) przechodzący rehabilitację po operacji barku. W klasie RS:X zwyciężył 20-letni Radosław Furmański (DKŻ Dobrzyń nad Wisłą), który przed rokiem był trzeci, a teraz – pod nieobecność dwóch groźnych konkurentów – zdobył swój pierwszy złoty medal w kategorii seniorów. Drugie miejsce zajął 37-letni Przemysław Miarczyński (SKŻ Ergo Hestia Sopot), a trzecie 22-letni brat Radosława, Dawid Furmański (DKŻ).

Zofia Klepacka wywalczyła swój czwarty tytuł z kolei. – Wśród seniorek dotąd zawsze wygrywałam, nawet w 2013 roku, niespełna dwa miesiące po urodzeniu córki Marysi – mówi Zofia. – Nie startowałam w mistrzostwach Polski tylko dwukrotnie: gdy byłam w ciąży z synem Marianem (2009) i gdy przeszkodziła mi choroba (2012). Srebro zdobyła Maja Dziarnowska (SKŻ Ergo Hestia), a brąz Agnieszka Bilska (GKŻ Gdańsk). Dopiero piątą pozycję zajęła Małgorzata Białecka (SKŻ Ergo Hestia), uczestniczka igrzysk i aktualna mistrzyni świata.

W klasie 470 pań triumfowały Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek Gliszczynska. To już ósmy tytuł sterniczki Pogoni Szczecin. Pierwsze cztery złote medale wywalczyła z Jolantą Ogar (dziś reprezentuje barwy Austrii), dwa kolejne z Natalią Wójcik, a dwa ostatnie – z Irminą. Wśród mężczyzn zwyciężyła druga załoga klasyfikacji generalnej: Maciej Sapiejka i Adam Krefft.

Piotr Kula odzyskał tytuł mistrza Polski w klasie Finn. Zawodnik GKŻ Gdańsk wygrał aż osiem z dziesięciu wyścigów. To już jego szósty złoty medal mistrzostw Polski w karierze. Drugi był ubiegłoroczny mistrz – Mikołaj Lahn. Skutecznym finiszem popisał się Łukasz Lesiński, który w wyścigu medalowym wyprzedził Sebastiana Kalafarskiego.

W klasie Laser Radial najlepsza była Białorusinka Tatiana Drozdowska, która na igrzyskach w Rio de Janeiro zajęła 19. miejsce. Tytuł mistrzyni kraju przypadł Agacie Barwińskiej (MOS Iława). Druga była najlepsza wśród juniorek Magdalena Kwaśna (ChKŻ Chojnice), a trzecia – Anna Weinzieher (AZS UW Warszawa).

W klasie Laser Standard po raz czwarty z kolei wygrał Kacper Ziemiński (Pogoń Szczecin). Wyprzedził Filipa Ciszkiewicza (MKŻ Arka Gdynia) i klubowego kolegę Tadeusza Kubiaka. – Rywale zrobili duży postęp. Widać, że młodzi zawodnicy mają spory potencjał i jeśli będą się przykładać do treningów, sporo mogą osiągnąć. Zdobyłem złoto, choć wystartowałem bez przygotowań. Po igrzyskach kompletnie nic nie robiłem, nie spojrzałem nawet na wodę – przyznał Ziemiński. Bezkonkurencyjni byli Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (AZS AWFiS Gdańsk) – ósma ekipa igrzysk w Rio w klasie 49er. Zdobyli swój czwarty tytuł mistrzów Polski z kolei. W ostatnim wyścigu srebrny medal wywalczyli Przemysław Filipowicz i Jacek Piasecki (AZS AWFiS / SKŻ Ergo Hestia), a na trzecie miejsce spadli Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki (SKŻ Ergo Hestia).

Kacper Ziemiński zdobył tytuł mistrza Polski w klasie Laser...

...a Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński w klasie 49er.

FOT. JACEK KWIATKOWSKI (2)

Nowy model optimista. Czy będzie szybszy od konkurentów?

Optimisty ze stoczni Sport-Sails Center pływają na wszystkich kontynentach. Fot. Artur Palka

Firma Sport-Sails Center, największy w kraju producent łodzi klasy Optimist, wprowadziła na rynek nowy model – kadłub Blue 2 wytwarzany metodą wtrysku RTM. Technologia wtryskowa Resin Transfer Moulding wykorzystywana jest w produkcji laminatów o dużych gabarytach. Żywiczne spoiwo wtłaczane jest do form tak długo, póki nie zacznie wypływać z otworów kontrolnych na brzegach form (oznacza to, że zbrojenie zostało w całości przesycone). Inspiracją do stworzenia nowego Blue 2 było zamówienie, które wpłynęło do firmy od jednego z zagranicznych klientów. Producent sięgnął też po doświadczenia zaprzyjaźnionego żeglarza z Nowej Zelandii, który tajniki konstrukcyjne zgłębiał między innymi w Pucharze Ameryki. – Chodziło o maksymalne wykorzystanie przepisów klasowych International Optimist Dinghy Association – mówi Sławomir Baranowski ze stoczni Sport-Sails Center. – Skrzynia mieczowa jest w najniższym miejscu. Na rufie kadłub jest maksymalnie szeroki, a na dziobie – możliwie najwęższy. Wypukłość w części dziobowej, zarówno na samym dziobie, jak i na szerokiej pokładowej listwie odbojowej, jest większa, niż w modelach innych producentów – tu również w pełni wykorzystano przepisy IODA. Także przednią ławeczkę oraz stopę masztu, do której mocowane jest okucie masztowe, maksymalnie wyniesiono ku górze. Do września tego roku halę produkcyjną opuściło około 20 egzemplarzy takich optimistów – dodaje Sławomir Baranowski.

Baza firmy Sport-Sails Center mieści się w Rytlu, 16 km na wschód od Chojnic, tuż przy szosie nr 22 prowadzącej w kierunku Tczewa i Trójmiasta. W szkutniczym warsztacie, z którym sąsiaduje magazyn osprzętu i okuć, łódki przygotowuje się do odbioru lub wysyłki. Optimisty (modele Blue-Blue, Blue Magic oraz Blue 2) są tu wyposażane w zbiorniki wypornościowe, okucia steru, pięty masztu, bloczki marki Harken, gumy do miecza oraz pasy balastowe. Produkcja laminatów odbywa się w miejscowości Żalno (23 km od siedzimy firmy). W kilku obszernych pomieszczeniach szkutnicy przygotowują dziesiątki form, budują pokłady i dna, a nawet płetwy sterowe i mieczowe, a później dokładnie ważą każdy element i wygrzewają laminaty w suszarni, w której temperatura osiąga 70 stopni Celsjusza.

Sport-Sails Center jest jednym z największych w Europie dostawców klasowych łodzi regatowych. Stocznia ma kilkunastu dystrybutorów – od Australii, przez Rosję, po Stany Zjednoczone. Oprócz optimistów wytwarza cadety, dwudziestki oraz olimpijskie finny i siedemdziesiątki, a nawet kadłuby klasy 505. Łodzie wyruszają z Rytla do Australii i Nowej Zelandii, do Chin, Japonii, Malezji i Korei Południowej oraz oczywiście do większości krajów Europy. Łódki najpierw pakowane są w wielkie kartony, a następnie do kontenerów podstawianych przez firmę spedycyjną.

Sport-Sails Center co roku wytwarza około 500 kadłubów klasy Optimist (szkutnicy pracują na kilkunastu formach). Stocznia specjalizuje się między innymi w dostawie regatowych flot na imprezy najwyższej rangi – na przykład na mistrzostwa Europy klasy Optimist.

Sławomir Baranowski przed laty budował jachty w znanej hamburskiej stoczni łodzi regatowych Ziegelmayer. Po kilku latach przeniósł część produkcji do Polski, a po kilku kolejnych – rozpoczął szkutniczą budowę pod własną marką. Od dekady optimisty znad Brdy co roku wygrywają mistrzostwa Europy. Na ostatnich mistrzostwach świata ekipa USA wywalczyła na nich złoto w regatach drużynowych. Medale mistrzostw świata i Europy młodzi żeglarze zdobywają także na polskich łodziach klasy 420 i 470. Na mistrzostwach świata klasy Cadet w pierwszej dziesiątce było aż osiem polskich łódek. Kiedy Sport-Sails Center dostarcza jachty czarterowe dla organizatora mistrzowskich imprez klasy Optimist, zwykle większość nie wraca do Polski – tuż po ostatnim wyścigu znajdują nabywców i jadą do domów wraz z uczestnikami regat.

Nowe modele Blue 2 produkowane są metodą wtrysku RTM. Fot. Krzysztof Olejnik

Regaty były ważnym punktem lokalnych pikników.

Pierwszy medal od mistrza Piotra Myszki.

Windsurfingowe zajęcia prowadzono w Sopocie, Gdańsku, Warszawie i Kaliszu.

Czwarty rok z Energa Sailing.
4000 dzieci poznało żeglarski świat

Z okazji czwartej edycji Narodowego Dnia Sportu, w 10 miastach zorganizowano pikniki i regionalne finały programu Energa Sailing. Organizatorzy – PZŻ i Grupa Energa – przygotowali na początku października sporo atrakcji. Fani żeglarstwa brali udział w grach i zabawach, poznawali sprzęt i sztukę wiązania węzłów oraz kibicowali najmłodszym sternikom rozgrywającym regaty wieńczące tegoroczny sezon. Były też spotkania z najlepszymi polskimi żeglarzami, kadrowiczami Energa Sailing Team Poland. Projekt zrealizowano dzięki wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Pikniki zgromadziły żeglarzy w Szczecinie, Gdyni, Sopocie, Gdańsku, Olsztynie, Poznaniu, Warszawie, Wrocławiu, Kaliszu i Krakowie. Właśnie w tych miastach od marca do października realizowano program edukacyjny Energa Sailing oraz szkolenie najmłodszych adeptów naszego sportu w klasie Optimist i windsurfingu. – Narodowy Dzień Sportu był świetną okazją, by zaprezentować efekty szkolenia i jednocześnie zachęcić kolejne grupy dzieci do rozpoczęcia przygody – mówi Maciej Szafran, trener PZŻ do spraw rozwoju i upowszechniania żeglarstwa.

Trening z Gosią Białecką.

W tegorocznej edycji programu Energa Sailing udział wzięło prawie 1000 dzieci w wieku od 7 do 11 lat. We wszystkich czterech dotychczasowych edycjach projektu uczestniczyło około 4000 młodych żeglarzy. W listopadzie animatorzy programu Energa Sailing docierają do szkół w każdym z dziesięciu ośrodków – dzięki wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki w otwartych lekcjach żeglarstwa weźmie udział 13 000 dzieci. Uczniowie zobaczą łódź klasy Optimist i deskę windsurfingową, otrzymają też garść niezbędnych informacji na temat nauki żeglowania w programie Energa Sailing.

W piątek 2 grudnia, podczas gali Polskiego Związku Żeglarskiego, poznamy nazwiska sportowców, którzy w przyszłym roku będą tworzyć żeglarską kadrę narodową we wszystkich kategoriach wiekowych. Podczas gali przedstawiciele klubów z całego kraju odbiorą żagle ufundowane przez Grupę Energa – wsparcie sprzętowe ośrodków żeglarskich to jeden z kluczowych elementów programu Energa Sailing.

reklama

FOT. ENERGA SAILING

To nie rekin z żółtą płetwą, lecz burtowe skrzydło wodne jachtu „Safran”. Fot. Jean Marie Liot / DPPI

29 żeglarzy w Vendée Globe

Żeglarze z dziesięciu państw rozpoczną w Les Sables-d'Olonne okołoziemski wyścig samotników Vendée Globe (non stop dookoła trzech przylądków). To już ósma edycja tych regat. Dotąd zaledwie 83 żeglarzy dotarło do mety. Najszybsi spośród 29 śmiałków pokonają trasę w około 80 dni. Nie wolno korzystać z pomocy zespołu lądowego, ani zawijać do portów. Na pokład można zabrać dziewięć żagli (grot, trzy sztaksle, grot sztormowy, spinaker, genaker i reacher). Przed startem każdy uczestnik odbył szkolenie medyczne – podczas wyścigu zawodnicy sami zszywają rany, przeprowadzają drobne zabiegi dentystyczne, jeden ze skipperów przyszył sobie nawet fragment języka (wyposażenie zestawu medycznego to aż 120 pozycji). Domem żeglarzy jest jacht o długości 18 metrów. Jednak pomieszczenie mieszkalne to zaledwie kilka metrów kwadratowych z fotelem, stołem nawigacyjnym, elektroniką i kambuzem mniejszym niż na wielu mazurskich jachtach. Woda pitna z odsalarki. Żadnych rarytasów – dawno minęły czasy konserw i wina, dziś w menu dominują dania liofilizowane. François Gabart powiedział po ostatnich regatach, że już na równiku męczyła go myśl o pierwszym posiłku na stałym lądzie. Pula nagród wynosi 600 tys. euro, a zwycięzca otrzyma czek na 150 tys. euro.

Morgan Lagravière w imponującym kokpicie swojej łodzi. Fot. Jean Marie Liot / DPPI

Gdy w 1989 roku rozgrywano pierwszą edycję Vendée Globe, organizatorzy nie byli pewni, czy ktoś pokona samotnie okołoziemski szlak w ekstremalnych regatach. Zwyciężył wówczas Francuz Titouan Lamazou (żeglował 109 dni). W 2013 roku najszybszy był jego rodak François Gabart – opłynął świat w 78 dni, choć pokonał trasę dłuższą o jedną czwartą. W każdej kolejnej edycji regat skipperzy notują dłuższe przebiegi, gdyż na coraz szybszych jachtach stosują coraz odważniejsze warianty taktyczne. Poza tym walka staje się niezwykle wyrównana – w 1997 roku zdobywca drugiego miejsca przypłynął na metę ponad tydzień po zwycięzcy, natomiast w ostatniej edycji ta różnica wynosiła zaledwie trzy godziny.

Regulamin wyścigu jest prosty: zawodnicy startują 6 listopada w Les Sables-d'Olonne, muszą lewą burtą minąć trzy słynne

przylądki i wrócić do francuskiego portu. W ostatnich latach wprowadzono ograniczenia – organizator ustawia wirtualne bramki, które zamykają akwen żeglugi i tym samym hamują zapędy żeglarzy gotowych płynąć krótszą trasą przez niebezpieczne wody dalekiego południa.

Aby zaprojektować i zbudować jacht oraz wystartować w Vendée Globe, trzeba wydać ponad pięć milionów euro. Podczas ostatniej edycji rekordziści z zespołu Banque Populaire mieli nawet większy budżet. Chcąc wystartować na łodzi używanej, raczej bez szans na końcowy sukces, trzeba zebrać nie mniej niż pół miliona euro. Zespoły wydają pieniądze na remont i wyposażenie jachtu, honoraria dla członków zespołu, ubezpieczenie, wpisowe do regat (około 20 tys. euro), składkę członkowską organizacji IMOCA, prowiant, sesje zdjęciowe i serwis prasowy. Jean Le Cam już dwa lata temu zapowiedział start w Vendée Globe, ale ostatniego sponsora pozyskał dopiero z końcem września. Sébastien Destremau złamał maszt podczas próby technicznej i jego start stanął pod znakiem zapytania. Nowy dostał od anonimowego darczyńcy – pod jego bazę podjechała ciężarówka z węglowym masztem wartym 80 tys. euro. Do dziś nie wiadomo, kto był tak szczodry, ale tropy prowadzą do Michela Desjoyeaux, dwukrotnego zwycięzcy Vendée Globe. Podobnych gestów solidarności nie brakowało w przeszłości. W 2008 roku, podczas jednej z ostatnich prób przed startem, łódź Alexa Thomsona zderzyła się z kutrem i została poważnie uszkodzona. Do akcji wkroczyli członkowie kilku zespołów, którzy przez trzy doby naprawiali jacht Alexa, by ten mógł z nimi rywalizować.

Najstarszym żeglarzem tegorocznej edycji jest 66-letni Amerykanin Rich Wilson, zaś najmłodszym – 23-letni Szwajcar Alan Roura. W stawce nie ma kobiet. Aż pięciu uczestników ma za sobą trzy starty w Vendée Globe (Bertrand de Broc, Jean-Pierre Dick, Alex Thomson, Vincent Riou i Jean Le Cam). Sześciu dwukrotnie stawało na starcie. Aż 14 żeglarzy to skipperzy debiutujący w wyścigu, ale nie można powiedzieć, że nie ma wśród nich kandydatów do zwycięstwa.

Jeśli Lagravière wykorzysta potencjał swego jachtu, będzie walczył w czołówce. Fot. Jean Marie Liot / DPPI

Do czołowych miejsc aspirują przede wszystkim sternicy najnowszych jachtów: Alex Thomson na „Hugo Boss", Jean-Pierre Dick na „StMichel-Virbac", Morgan Lagravière na „Safranie", Sébastien Josse na „Edmond de Rothschild" oraz Armel Le Cléa'h na „Banque Populaire". Jednostki najnowszej generacji mają nie tylko uchylny kil, ale także burtowe skrzydła wodne, dzięki którym łódź unosi się nad wodą i przyspiesza. Na jachcie „Maître CoQ" skrzydła przymocowano do kadłuba starszej konstrukcji (dawna „Foncia"). Ale czy systemy z hydroskrzydłami zagwarantują sukces? Niekoniecznie, gdyż nie wiadomo jak sobie poradzą na wymagających wodach południa.

Najcięższym jachtem w stawce jest „Bureau Vallée" ważący 9,3 tony. Najlżejszym, według oficjalnych danych, „No Way Back" (7,5 tony). Niestety nie podano masy jachtów „100% Natural Energy", „PRB" i „Safran". Podobno odchudzony „PRB" Vincenta Riou waży zaledwie 7 ton, ale nikt nie chciał tej informacji potwierdzić.

Dość nietypowym uczestnikiem Vendée Globe będzie Francuz Jeff Pellet, który decyzją jury nie został dopuszczony do startu (nie odbył wymaganego rejsu kwalifikacyjnego). Jeffa wspiera bardzo wiele lokalnych przedsiębiorstw – każde z nich wykupiło cegiełki warte 700 euro. Żeglarz sprzedał dom i zamieszkał w firmie. A kiedy skończyły się pieniądze, sprzedał także firmę. Wpłacił wpisowe, a pozostałe pieniądze przeznaczył na przygotowanie jachtu. Nie został przyjęty do wyścigu, odrzucono jego odwołanie, ale powiedział, że i tak popłynie. To nie pierwszy taki przypadek w historii regat. 20 lat temu Raphaël Dinelli także nie został przyjęty do wyścigu, a mino to wystartował. Jego ekspedycja zakończyła się wywrotką na Oceanie Indyjskim i brawurową akcją ratowniczą australijskiej marynarki wojennej.

Marek Słodownik

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

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

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

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

Nowy Parker 770. Nie tylko na weekend i nie tylko dla wędkarzy

Nawet na wysokich i krótkich falach łódź żegluje z prędkością ponad 30 węzłów.

PARKER 770 WEEKEND	
Długość	7,69 m
Szerokość	2,50 m
Zanurzenie (bez silnika)	0,34 m
Waga (bez silnika)	1850 kg
Zbiornik paliwa	140 l
Zbiornik wody	40 l
Załoga	7 osób
Kategoria CE	C
Silnik do 250 KM lub 2 x 115 KM	

Obroty silnika (rpm)	Prędkość (węzły)
670	1,1
1000	3
1500	5
2000	6,2
2500	7,4
3000	8,1
3500	11
4000	13,9
4500	20
5000	25
5500	28,5
5900	31,8

Parker 770 Weekend to najnowsza łódź stoczni Parker Poland z linii kabinowych jachtów rodzinnych. Choć ma wiele udogodnień dla miłośników morskich połowów, nazwanie jej jedynie łodzią wędkarską, to zdecydowanie za mało. 770 Weekend uzupełnia flotę – jest nieco mniejsza od łodzi Parker 800 Weekend i Parker 800 Pilothouse oraz wyraźnie większa od modeli Parker 660 Weekend, Parker 660 Pilothouse i Parker 660 Open. Nową łódź testowaliśmy w Zatoce Gdańskiej po targach Wiatr i Woda, na których cieszyła się sporym zainteresowaniem zwiedzających.

Do kabiny prowadzą duże przesuwane drzwi.

Wysokie burty oraz solidne relingi w dachu kabiny i wokół pokładu dziobowego, dają poczucie bezpieczeństwa i komfortu. Testowany model zamówił miłośnik wędkowania, więc w kokpicie, na pierwszy rzut oka, dominują burtowe uchwyty na wędki. Mamy też dodatkowe stanowisko sterowania oraz duży rufowy zbiornik na przynętę. W standardowej wersji, zamiast zbiornika montowana jest trzyosobowa kanapa zajmująca całą rufę. Jej boki są składane z obu stron, co ułatwia wejście z platform rufowych. Cała przestrzeń pod podłogą to duży schowek podzielony na kilka mniejszych boksów. Dodatkowym wyposażeniem są składane kanapy, które chowają się w ścianach kokpitu. Wspomniane zewnętrzne stanowisko sterowania znajduje się na prawej stronie nadbudówki, przy wejściu do kabiny. Jest na tyle duże, że można tu zamontować mniejszy plotter lub echosondę. Armator z pewnością doceni tę sterówkę w upalny słoneczny dzień oraz podczas wędkowania – prowadząc łódź, będzie mógł jednocześnie doglądać połowów.

Do kabiny wchodzimy przez szklane przesuwane drzwi. Na prawej burcie, tuż przy wejściu, jest niewielki aneks kuchenny z lodówką, zlewozmywakiem i jednopalnikową kuchenką. Idąc dalej, wzdłuż prawej burty, trafiamy na główne stanowisko sterowania. Kanapa po lewej stronie ma przekładane oparcie – można tu usiąść przodem lub tyłem do kierunku żeglugi.

W kokpicie zamontowano uchwyty na wędki i duży rufowy zbiornik na przynętę.

Po obniżeniu stołu, powstaje dodatkowe dwuosobowe łóżko.

Dwa stanowiska sterowania: wewnętrzne w kabinie i zewnętrzne w kokpicie.

Parker 770 Weekend z silnikiem Mercury Verado o mocy 200 KM.

W dziobowej sypialni wygodnie przenocują dwie osoby. Kolejne dwie mogą obniżyć stół na lewej burcie – po połączeniu go z dwoma kanapami powstaje szerokie łóżko (stół możemy rozstawić także w kokpicie). Drzwi na prawej burcie, w dziobowej części sypialnej, prowadzą do toalety.

Stanowisko sterowania jest dość proste, ale wszystkie wskaźniki niezbędne do bezpiecznej żeglugi są dobrze widoczne. Nawigację ułatwiają duży plotter, wygodny regulowany fotel oraz duże okna otaczające całą kabinę. Siedząc za sterem, zawsze mamy dobrą widoczność we wszystkich kierunkach, a przy bardzo ostrych skrętach, możemy prowadzić obserwację także przez przeszklony otwierany dach. Łodzią możemy wygodnie sterować zarówno siedząc, jak i stojąc.

Testowany Parker 770 Weekend napędzany był silnikiem Mercury Verado o mocy 200 KM. Przy wysokiej krótkiej fali rozpędziliśmy łódź do blisko 32 węzłów (przy maksymalnych obrotach 5900 rpm). Szybka żegluga w takich warunkach oczywiście nie należy do najprzyjemniejszych, zwłaszcza gdy płyniemy pod wiatr. Trudno uniknąć mocniejszych uderzeń kadłuba o fale, ale jacht radził sobie z morzem bardzo dzielnie. Przyjemniej było podczas żeglugi z prędkością 20, 25 węzłów (obroty: ponad 4500 rpm). Teraz, nawet płynąc pod fale, uderzenia były słabo odczuwalne, natomiast poziom hałasu – znikomy.

Parker 770 Weekend to solidna, dzielna i bardzo bezpieczna jednostka. Wysokie burty kokpitu i jego duża powierzchnia zapewniają bezpieczeństwo wędkarzom oraz rodzinom podróżującym z dziećmi. Ten niewielki, ale wygodny jacht, jest bardzo uniwersalną jednostką.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

TARGI Z DOBRĄ MARKĄ

POLAND BOATSHOW ŁÓDŹ

11-13 listopada 2016

WWW.BOATSHOW.PL

XVIII TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

ORGANIZATOR INTERSERVIS® BIURO TARGÓW

Prawdziwy bolid. Mimo solidnego obciążenia, Bella 700 Bow Rider osiągnęła prędkość ponad 43 węzłów.

Nowa łódź marki Bella

Bella 700 Bow Rider to najnowsza i największa łódź otwarto pokładowa marki Bella (powstaje w fińskiej stoczni Bella-Veneet Oy, tej samej do której należą dwie inne znane marki – Flipper i Aquador). Autorem wszystkich łodzi Bella, w tym również modelu 700 BR, jest norweski projektant Espen Thorup, który szczyci się tym, że częściej podróżuje łodzią, niż samochodem, więc doskonale zna oczekiwania armatorów.

Bella 700 BR ma zaledwie siedem metrów. Czy poza wygodnymi kanapami, systemem audio, niewielką lodówką i masztem do holowania narciarza, można coś jeszcze zmieścić na tak niewielkiej łodzi? Okazuje się, że można. I to całkiem sporo.

Na pokład możemy bezpiecznie wejść burtą, przez dziób, gdzie zamontowano solidny kosz dziobowy, lub przez rufę – korzystając z niewielkich platform znajdujących się po obu stronach silnika. Otwarty pokład dziobowy otaczają wygodne szerokie kanapy. Dodatkowy materac (wyposażenie standardowe) może wypełnić wolną przestrzeń – powstaje wtedy duże łóżko. Możemy tu wypoczywać nawet podczas szybkiej żeglugi, gdyż jesteśmy otoczeni wysokimi burtami i niewielkimi stalowymi relingami. Są tu także uchwyty na napoje oraz duże bakisty, a pod stopniem dziobowym – łatwo dostępny schowek na cumy.

Z dziobowego kokpitu przechodzimy ku rufie w osi jachtu – między dwoma konsolami (sternika i nawigatora). Podczas żeglugi to przejście może być zamknięte owiewką i przeźroczystymi drzwiczkami. W głównym kokpicie właściwie nie odczuwamy wtedy podmuchów wiatru, nawet podczas szybkiej żeglugi. Frontowa ściana lewej konsoli kryje niewielki składany stolik z dwoma uchwytami na napoje. Można też otworzyć całą frontową ścianę konsoli, by wejść do obszernego schowka, który pomieści nawet chemiczną toaletę. Kolejny schowek, ale już znacznie mniejszy, znajduje się w prawej konsoli. Natomiast pod podłogą możecie przewozić narty wodne i wędki. Duże schowki są także pod kanapami kokpitu.

Z kokpitu przechodzimy na dziób w osi jachtu.

Sterówka jest prosta, ale nowoczesna. Centralną część deski rozdzielczej zajmują duży plotter i kierownica. Manetkę zamontowano po prawej stronie, na burcie. W desce rozdzielczej mamy jeszcze uchwyt na napoje, gniazdo 12V z USB oraz schowek w dolnej części panelu. Fotele sternika i nawigatora są obracane i mają unoszone siedziska. W kokpicie mamy jeszcze stolik oraz niewielki kambuz na prawej burcie – zamontowano tu lodówkę, zlewozmywak i jednopalnikową kuchenkę. Dodatkowym wyposażeniem kokpitu jest materac pozwalający połączyć kanapy i zbudować ogromne łóżko. Zwróćcie też uwagę na ciekawe kolory – zamiast stonowanych i jednolitych barw, producent sięgnął po pomarańcz i czerń.

Jak sprawuje się Bella 700 BR w akcji? Testowany egzemplarz napędzany był silnikiem Mercury Verado o mocy 250 KM. Na pokładzie pięć dorosłych osób. Zbiornik paliwa – pełny. Mimo solidnego obciążenia, łatwo osiągnęliśmy prędkość ponad 43 węzłów (przy maksymalnych obrotach 6180 rpm). Bella 700 BR dość długo wchodzi w ślizg, nawet z tak mocnym silnikiem. Gdy zadziera dziób, prowadzimy łódź stojąc lub korzystamy z unoszonego siedziska. Przy bardzo ostrych skrętach, spadają obroty i jacht traci prędkość. Później jednak sunie niczym po szynach. Łódź prowadzi się bardzo stabilnie i bezpiecznie. Przy lekkich skrętach, kadłub wpada w niewielki uślizg – taka jazda spodoba się miłośnikom pojazdów z napędem na tylną oś. Jeżeli marzycie o nowoczesnej i bezpiecznej łodzi typu bow rider, Bella 700 BR może być tą, której szukacie.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

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

Prawa konsola sternika...

...i lewa nawigatora.

BELLA 700 BOW RIDER	
Długość	7 m
Szerokość	2,60 m
Waga (bez silnika)	1400 kg
Zanurzenie	0,65 m
Zbiornik paliwa	199 l
Zbiornik wody	10 l
Załoga	9 osób
Kategoria CE	C
Silniki	od 115 KM do 300 KM

www.bandg.com

Czy kiedykolwiek zastanawiałeś się co jest przed Tobą?

NOWY ForwardScan® zapewni Ci spokój ducha.

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

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

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

Dostępny wyłącznie w:

Zeus² / Zeus² Glass Helm

PARKER POLAND

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

B&G

A Passion for Sailing

TRIBORD
DESIGNED BY WATER

KAMIZELKA IZEBER
199,99 zł

DWUSTRONNA

1 BEZRĘKAWNIK NA CO DZIEŃ

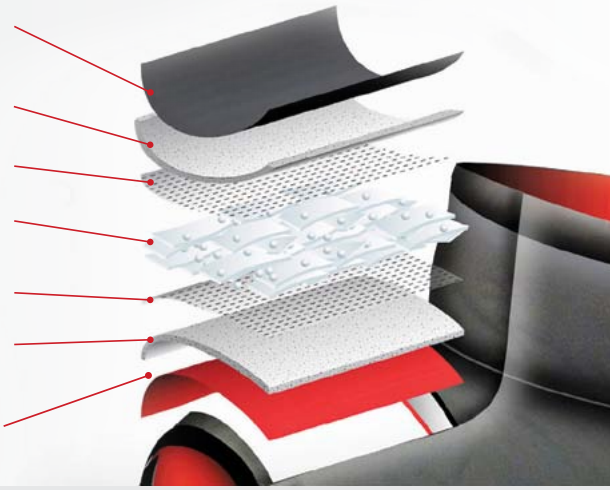
2 KAMIZELKA ASEKURACYJNA

izeber 50
FLOATING SYSTEM

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

Rozmiary:
S – 40-60 kg; M – 60-70 kg;
L > 70 kg; XL > 70 kg; XXL > 70 kg

Nr ref. 8309128, 8309013



PRODUKT DOSTĘPNY NA ZAMÓWIENIE W SKLEPACH DECATHLON ORAZ NA decathlon.pl KUPUJ ONLINE