

WIA TR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych LISTOPAD 2012



**ZBIGNIEW
GUTKOWSKI**

**Pierwszy Polak
w regatach Vendée Globe**

KUBA STRZYCZKOWSKI

W pogoni za marzeniem

ŻEGLUJMY PO BAŁTYKU

Kampania magazynu „Wiatr”

AQUADOR 28 HT

Polska premiera na Boatshow



Dwurdzeniowy procesor
oraz procesor graficzny



Ekran 5,7" TFT
z podświetleniem LED



Dostępne modele z kartografią
Navionics Silver



Praca jednostanowiskowa lub
sieciowa do 6 wskaźników



Zaawansowane funkcje
zarządzania paliwem



Wbudowany 50 kanałowy
odbiornik GPS



Opcjonalnie moduł echosondy,
ClearPulse 600W



Możliwość kontroli
pokładowego systemu audio



Idealny jako samodzielne
stanowisko na łodziach do 8 m

Duże możliwości

Kompaktowe wymiary

Wielofunkcyjne wskaźniki a65 oraz a67, z dotykowymi ekranami o przekątnej 5,7".
Szybkość i pełna funkcjonalność wskaźników Raymarine w kompaktowej formie.

- Przesuwanie map, zaznaczanie i nawigowanie – za dotknięciem palca.
Obsługa wspomagana przez intuicyjny interfejs użytkownika – LightHouse.
- Nowoczesna technologia LED o podwyższonej jasności – zapewnia obraz widzialny w pełnym słońcu.
- Procesor dwurdzeniowy oraz dodatkowy procesor graficzny.
- Tryb oszczędzania energii.



NEW

a Series | a65 & a67



Eljacht Elektronika i Elektrotechnika
Jachtowa

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



Raymarine®

INNOVATION • QUALITY • TRUST

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

Elektroniczny „Wiatr”

Magazyn „Wiatr”, od października drukowany w mniejszym formacie, można również wygodnie przeglądać i czytać na tabletach i smartfonach. Czasopismo pobieramy bezpłatnie i bez logowania.

Coraz częściej czytelnicy sięgają po „Wiatr” na tabletach, smartfonach i oczywiście na komputerach. W październiku redakcyjny licznik zanotował 7064 pobrań aktualnego numeru.

Wystarczy kliknąć i pismo otwiera się na ekranie w formacie PDF. Można pobrać aktualne wydanie lub dowolny numer z archiwum. Na naszej stronie internetowej znajduje się zakładka *Pobierz „Wiatr”*, która kieruje do wszystkich dotychczasowych wydań. Wybieramy okładkę i klikamy w ikonkę *Pobierz*. W kilka sekund można sprawdzić, o czym pisaliśmy przez trzy ostatnie lata, czyli od listopada 2009 roku, kiedy ukazał się pilotażowy numer „Wiatru”.

Przejryste archiwum pozwala wybrać egzemplarz według daty wydania, okładki lub wiodących tematów. Możemy sięgnąć do materiału o zagładzie „Daru Przemysła”, do obszernego artykułu wprowadzającego w świat leasingu jachtów czy do przewodnika po ubezpieczeniach dla wodniaków. Warto też odszukać nasze poradniki: jak wybrać sztormiak, jak wybrać kamizelkę pneumatyczną, dokąd wyruszyć w rejs jesienią i zimą (uwaga, wszystkie reklamy



zamieszczone w elektronicznym wydaniu linkują na strony naszych partnerów).

Dla wygody czytelników drukujemy powyżej kod QR. Za pomocą aplikacji zainstalowanej na tablecie lub smartfonie moż-



na go zeskanować i w ten sposób otworzyć stronę ze wszystkimi wydaniem magazynu w wersji elektronicznej. Zapraszamy do lektury e-wydań „Wiatru” wszędzie, gdzie jesteście – na pokładzie jachtu lub w tram-

waju, w Londynie i w Łądku-Zdroju... Kolejne wydanie „Wiatru” będzie świątecznym numerem datowanym na grudzień i styczeń. Magazyn ukaże się w pierwszym tygodniu grudnia.



Gdańsk: sailservice.pl
Gdynia: clipper.gd.pl
sail-ho.pl
Łódź: hals.sklep.pl
Poznań: sztormiaki.pl
Szczecin: bakista.pl
Warszawa: kevisport.pl

NAJLEPSI WŚRÓD NAJLEPSZYCH...



FOT. MAREK GALKIEWICZ



Sklep Żeglarski „RAKSA-OLSZTYN”

www.raksa.com.pl





RAKSA s.c.
ul. Olsztyńska 59
11-036 Gronity
tel. (89) 652-18-42
(89) 527-19-18
e-mail: sklep@raksa.com.pl

Teraz Bałtyk!

W tym numerze „Wiatru” rozpoczynamy publikację cyklu artykułów zachęcających do turystycznej żeglugi po Bałtyku. Bądźcie z nami na łamach i na naszym morzu.

W materiałach informacyjnych i reportażach z Morza Bałtyckiego, które znajdziecie w każdym numerze „Wiatru”, będziemy prezentować polskie wybrzeże, porty i przysta-



Zatoki Gdańskiej i na Zalew Szczeciński, czyli na akweny będące przedsiönkiem dużej wody. Oczywiście, gorąco zachęcamy, byście dzielili się swoimi bałtyckimi doświadczeniami – czekamy na wasze zdjęcia i relacje z rejsów.

W materiałach z cyklu „Żeglujmy po Bałtyku” chcemy zachęcać do bardzo rozważnej i odpowiedzialnej żeglugi po naszym morzu i podpowiadać, jak organizować bezpieczne turystyczne wyprawy, a także rejsy rodzinne – bez pokonywania długich tras i bez częstej żeglugi

nocą. W tym numerze przedstawiamy relację Kamili Ostrowskiej z wakacyjnego rejsu dookoła Zelandii, największej z duńskich wysp. Przez dwa tygodnie załoga nie straciła kontaktu wzrokowego z lądem, co dawało poczucie bezpieczeństwa i szansę na szybkie schronienie się w porcie w razie nagłego pogorszenia warunków na morzu. Autorka wraz z załogą przeplęnęła 430 mil i zawinęła do siedmiu portów w trzech krajach. Materiał „Dookoła Zelandii” znajdziecie na stronach 34-37.

ŻEGLUJMY PO BAŁTYKU

KAMPANIA MAGAZYNU WIATR

nie Bałtyku, przedstawimy nowe inwestycje i zaprosimy was na najważniejsze bałtyckie imprezy i regaty. Sprawdzimy ofertę firm czarterowych, a w relacjach z rejsów będziemy prezentować ciekawe trasy i wyjątkowe miejsca, które warto zobaczyć podczas morskiej podróży. Odwiedzimy więc Niemcy, Danię, Szwecję, a także wybrzeże wschodniego i północnego Bałtyku.

Zaprezentujemy nowości wydawnicze poświęcone Bałtykowi oraz zaprosimy do

Klepacka żeglarzem miesiąca

W internetowym głosowaniu czytelnicy „Wiatru” wybrali żeglarza października. Rywalizacja toczyła się między uczestnikami igrzysk olimpijskich Londyn 2012. Zofia Noceti-Klepacka (klasa RS:X) uzyskała 52,08 proc. głosów, a Piotr Kula (klasa Finn) – 47,92 proc. głosów.

Zofia Noceti-Klepacka dotrzymała słowa i sprzedała swój brązowy medal olimpijski przywieziony z Londynu. Pieniądze z licytacji medalu przeznaczono na pomoc

Zuzi Bobińskiej chorej na mukowiscydozę. Medal zakupił anonimowy darczyńca, który wpłacił najwyższą sumę – 40 tys. zł. Fundacja organizująca licytację przez pięć tygodni zebrała ponad 81 tys. zł. – Podczas igrzysk zdobyłam swoje wymarzone i najcenniejsze trofeum. Był to najcięższy wywalczony medal w mojej 16-letniej karierze sportowej. Wiem jednak, iż moje zmagania na wodzie nie są nawet porównywalne do walki, jaką codziennie z chorobą stoczyć musi Zuzia Bobińska, moja mała przyjaciółka i fanka – napisała Zośka Klepacka.

Piotr Kula podczas mistrzostw Polski w klasie Finn wygrał wszystkie wyścigi eliminacyjne. W sumie, podczas mistrzostw kraju rozegranych w ostatnich trzech latach, Piotr wygrał aż 20 wyścigów z rzędu. To wyjątkowe osiągnięcie. W tym roku dopłynął na drugiej pozycji dopiero w wyścigu medalowym, a całe mistrzowskie regaty wygrał z przewagą 11 punktów.

**Sprzedam lub wydzierżawię
jacht typu Bruceo
posiadający aktualną kartę bezpieczeństwa
na żeglugę oceaniczną.**

Zainteresowanych proszę o kontakt pod numerem tel.

602 745 805

Urodziny żaglowca

Niemal 400 osób wzięło udział w imprezie z okazji 20. urodzin żaglowca „Fryderyk Chopin”. Zabawa w warszawskiej tawernie „Korsarz” trwała do późnej nocy.

Aby wziąć udział w imprezie, należało się zarejestrować na stronie internetowej „Chopina” lub na Facebooku. Zaproszono też gości specjalnych, w tym Zygmunta Chorenia, konstruktora jednostki, oraz załogę, która przed dwudziestu laty żeglowała w pierwszych rejsach.

Spotkanie prowadził Tomasz „Emeryt” Lenard. Goście tawerny wysłuchali dwóch koncertów szantowych – wystąpiły zespoły Biały Patyk oraz Stara Kuźnia. Część załogi „Fryderyka Chopina” wykonała szantę „Na boi w Falmouth”, która upamiętnia losy statku po wypadku na Atlantyku.

Organizatorzy urodzinowej fety zorganizowali konkursy wiedzy o żaglowcu oraz fotograficzny, w którym prezentowano zdjęcia związane z „Chopinem” (zwycięzcy w nagrodę popłyną w rejs). Konkurovano też w śpiewaniu szant. A za najlepszy ko-

stium pirata można było otrzymać pamiątkowy kubek.

Atmosferę podgrzał występ akrobatyczny oraz pokaz tańca z ogniami. Była to niespodzianka przygotowana na urodziny żaglowca przez grupę, która miała okazję pływać na pokładzie „Chopina”. O północy na salę wjechał wielki tort symbolizujący trzy oceany. Na górze tortu zacumowała cukrowa replika „Fryderyka Chopina”. Po słodkiej uczcie goście wrócili na parkiet i tańczyli aż do końca imprezy.

„Fryderyk Chopin” to stalowy bryg (jeden z największych na świecie) zbudowany przez gdańską stocznnię Dora. Ma 55,5 m długości, 8,5 m szerokości, a jego maszty niosą żagle o powierzchni 1200 m kw. Na każdym z masztów jest sześć rei. Pod żaglami „Chopin” osiąga prędkość do 16 węzłów. Na pokładzie mogą żeglować 53 osoby, z czego 8 osób to stała załoga.

Pierwszy raz na morze żaglowiec wypłynął w 1992 roku i wziął udział w atlantyckich regatach Columbus, zajmując w nich trzecie miejsce. Zimą 2000 roku opłynął Amerykę Południową, sprawdzając się w ekstremalnych warunkach. W 2010 roku stracił maszty w trakcie rejsu przez Atlantyk. W 2011 roku „Chopina” kupiła firma 3Oceans. Nowy armator wyremontował jacht. Obecnie odbywają się na nim rejsy w ramach „Niebieskiej szkoły”, rejsy indywidualne, a także wyjazdy komercyjne organizowane na zamówienie.

Pod koniec października „Chopin” zmierzał kursem południowym ku Zatoce Biskajskiej. Zimą żaglowiec spędzi na Karaibach. Dokładny plan rejsów na najbliższe miesiące znajdziecie na stronie www.fryderykachopin.pl.

Kamila Ostrowska

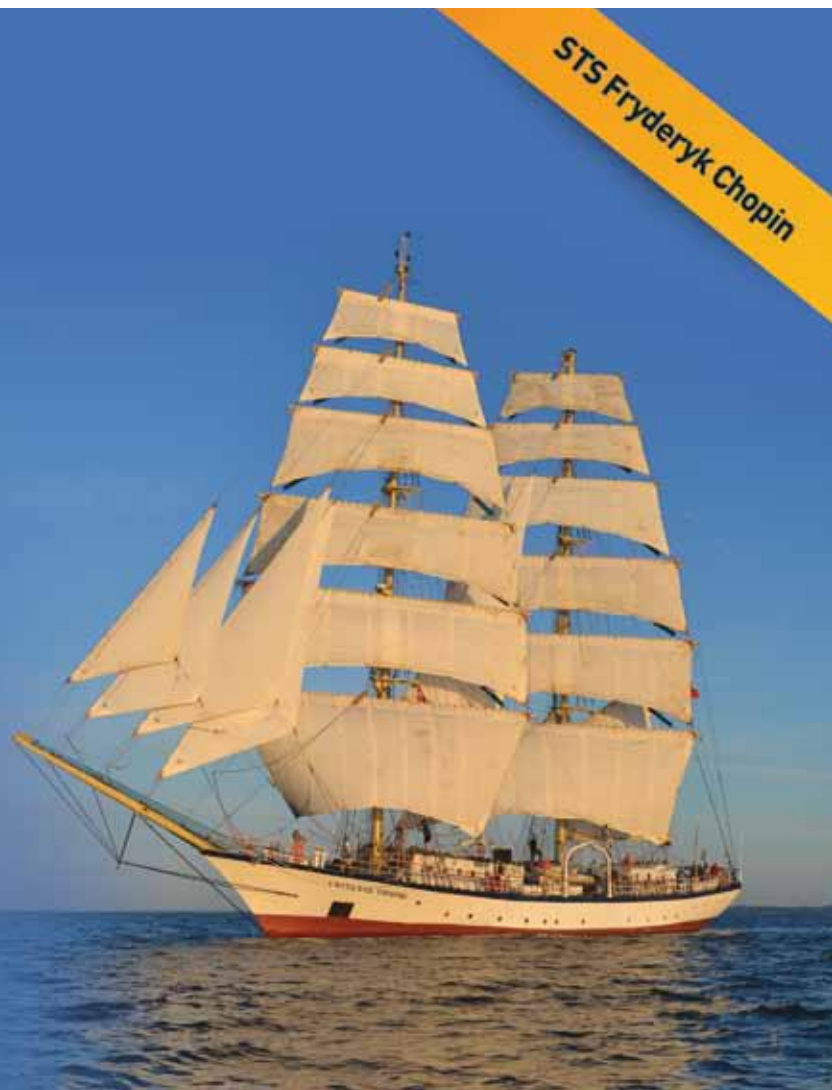


3 OCEANS zaprasza licealistów na Niebieską Szkołę

Dowiedz się więcej:

☎ +48 607 700 404 ✉ ns@3oceans.pl

www.niebieskaszkoła.pl



Przed drugą próbą

Roman Paszke podejmie drugą próbę pobicia rekordu w samotnej żegludze dookoła świata bez zawijania do portów trasą ze wschodu na zachód. Start z Las Palmas zaplanowano na połowę grudnia.



Paszke: „Determinacja jest większa niż przed rokiem”.

Fot. Paszke360.com

Pierwszą próbę Paszke podjął przed rokiem. Przez 24 dni przepłynął Atlantyk z Wysp Kanaryjskich do Argentyny. Katamaran „Gemini 3” miał wówczas za sobą jedną czwartą okołoziemskiej trasy, prognoza pogody dawała nadzieję na szczęśliwe kontynuowanie rejsu, a przylądek Horn wydawał się na wyciągnięcie ręki. Niestety, zawiódł jacht. Urwał się zbiornik paliwa, który przemieszczając się, uszkodził przewody paliwowe oraz znajdujące się w ich pobliżu przewody wody zaburtowej. Zniszczenia doprowadziły do wycieku paliwa oraz wlewania się wody. Paszke postanowił przerwać rejs i zawinąć do najbliższego portu znajdującego się w odległości 167 mil (Rio Gallegos).

Po ponad 24 godzinach żeglugi z uszkodzonym lewym pływakiem Paszke przyjął hol z motorówki pilotowej, która po czterech godzinach holowania w górę rzeki doprowadziła katamaran do portu. Armator pilotowego jachtu zażądał później dodatkowych opłat za akcję ratunkową (której w rzeczywistości nie prowadził) w wysokości 300 tys. USD. Decyzją lokalnego sądu jacht został zatrzymany i rozpoczęła się długa walka o jego uwolnienie. Po wielu prawnych potyczkach argentyński wymiar sprawiedliwości drugiej i trzeciej instancji uznał, że zatrzymanie polskiego jachtu było nieuprawnione, a roszczenia finansowe niezgodne z prawem.

– Przeżyłem horror. Straciliśmy mnóstwo czasu, nerwów i kilkadziesiąt tysięcy euro na opłaty związane z postojem jachtu, przelotami załogi i walką w sądzie – mówi Roman Paszke. – Dziś domagamy się odszkodowania na drodze prawnej, ale jednocześnie przygotowujemy jacht do kolejnego rejsu. Nie brakuje determinacji, jest ona nawet większa niż przed rokiem.

Jacht przygotowywano w Narodowym Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich oraz w Gdańskiej Stoczni Remontowej. – Po wyciągnięciu kadłuba z wody sprawdzono poszycie. Pomalowano dno farbą antyporostową. Wymieniono kilka elementów pokładowej elektroniki – wylicza Roman Paszke. – W ostatnich tygodniach trwały też prace przy wymianie

JANMOR

BOAT YARD POLAND www.janmor.com.pl

części takielunku stałego i ruchomego. Sprawdzono układy sterowe. Żagle „Gemini 3” wysłaliśmy do Danii – do przeglądu, naprawy, a w części także do reklamacji.

Katamaran podczas drugiej próby pobicia rekordu będzie miał mniejsze zbiorniki paliwa. Zamiast dwóch o pojemności 380 litrów (po jednym w każdym pływaku) pod pokładem będą teraz dwa zbiorniki o pojemności 140 litrów. Dzięki temu jacht z pełnymi zbiornikami będzie lżejszy o około 400 kg. Zlikwidowano tym samym ryzyko takiej samej awarii. Zakupiono także nowy oszczędny agregat prądowców.

Na początku listopada „Gemini 3” wyruszy do Francji, gdzie zaplanowano ostatnie prace przed startem, między innymi serwis elektroniki. W połowie grudnia Roman Paszke ma być gotowy do startu w Las Palmas.

Ostatni rekordzista, Francuz Jean-Luc Van Den Heede, trzykrotnie wyruszał po rekord na tej trasie. Dwukrotnie dotarł do Pacyfiku. Najpierw przyczyną niepowodzenia była awaria autopilotów. W trakcie drugiej próby złamał maszt. Trzeci, rekordowy, rejs z 2003 roku trwał 122 dni, 14 godzin i 3 minuty (właśnie ten rezultat



W połowie grudnia Roman Paszke ma być gotowy do startu.

Fot. Miłosz Poloch / Paszke360.com

chce poprawić Roman Paszke). Była to dla Jean-Luca ostatnia próba oceaniczna w karierze. Płynąc z Brestu do Brestu, pobił rekord prawie o miesiąc. Do dziś jego czas nie został poprawiony. Okołoziemską trasę z zachodu na wschód, wokół trzech

przylądków, pokonało non stop ponad 200 samotników. W ten sam sposób, ale w przeciwną stronę, Ziemię opłynęło zaledwie sześciu żeglarzy. Czy Roman będzie siódmym? Trzymamy kciuki!

Krzysztof Olejnik



Międzynarodowe Targi Przemysłu Jachtowego

26-29 września 2013

www.ARBOSpoland.com

Adam Miroński
tel. kom: +48 601 611 208
e-mail: AM@DEMUTH-group.com

Arena Ostróda
ul. Grunwaldzka 55, 14-100 Ostróda
tel. + 48 89 647 78 87, fax + 48 89 647 78 77
sekretariat@ARENAostroda.com
www.ARENAostroda.com



Bandera w górę

Po czterech latach remontu żaglowiec „Generał Zaruski” wraca do morskiej służby. Jeszcze w tym roku czekają go testy na wodzie, a wiosną wyruszy w pierwszy rejs.



Prezydent Bronisław Komorowski na pokładzie „Generata Zaruskiego”.

Fot. Grzegorz Pawelec / MOSiR

Po zwodowaniu kadłuba w lutym rozpoczęto zabudowę wnętrza. W marcu przestrzeń pod pokładem podzielono na pomieszczenia mesy, kubryku, kabiny kapitańskiej, bosmańskiej i kabin oficerskich. Wykonano dekora-

cyjny szalunek burtowy w drewnie mahoniowym. Pod koniec marca podpisano kontrakt na dostawę sprzętu elektronicznego. „Zaruski” otrzymał radar, odbiornik Navtex, AIS, GPS, wiatromierz, echosondę i telefon satelitarny. Kształcenie młodzieży

na tym jachcie ma polegać przede wszystkim na nauce tradycyjnej nawigacji, ale nowoczesna technika także na stałe zagościła na pokładzie.

Kolejny miesiąc poświęcono na prace nad instalacjami elektryczną i grzewczą oraz wykańczanie pomieszczenia siłowni. W maju przystąpiono do montażu mebli i wyposażenia. Na pokładzie pojawiły się nadbudówki. Początek lipca był na „Zaruskim” bardzo emocjonujący – przyszedł czas na postawienie masztów. Akcja trwała siedem godzin. Brali w niej udział prawie wszyscy zaangażowani w remont: pracownicy stoczni, szkutnicy, elektrycy, wolontariusze i pracownicy gdańskiego MOSiR. „Zaruski” zaczął wreszcie wyglądać jak żaglowiec.

Lato upłynęło na kolejnych pracach wykończeniowych. Zamontowano windę kotwiczną, zamocowano wszystkie okucia, świetliki, pokładówki. Na dziobie zainstalowano bukszpryt, który podkreślił linię jachtu. W sierpniu, podczas gdańskiego V Złotu Oldtimerów, zorganizowano wycieczkę do Gdańskiej Stoczni Remontowej, gdzie można było zwiedzić odbudowywany jacht. Przy tej okazji „Generał Zaruski” symbolicznie zacumował w Alei Oldtimerów – pamiątkową tablicę wmurowano w bruk ulicy Szafarnia przy Marinie Gdańsk.

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

UBEZPIECZENIA CZARTERU

odpowiedzialność cywilna skippera
ubezpieczenie od NNW
ubezpieczenie skippera od kosztów
ochrony prawnej
ubezpieczenie od konfiskaty
ubezpieczenie kaucji za czarter
ubezpieczenie od następstw
uszkodzeń w czarterze
ubezpieczenie od anulowania czarteru

oferuje więcej, koszty mniej

YACHT-POOL
U B E Z P I E C Z E N I A

...to więcej, jak tylko ubezpieczenie

UBEZPIECZENIA JACHTU

jacht-casko
jacht-OC

24 H SERWIS

NAJLEPSZE AGENCJE CZARTEROWE POLECAJĄ YACHT-POOL

Agantrus, Azymut, Błękitny Piotruś, charter.pl, Globtourist, Kubryk, Master Yachting, Otago Yacht, People Experience, Punt, Skaut

www.yacht-pool.pl

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

reklama



15-22 Stóp • the EDGE Żagłówka Motorowa • 27-38 Stóp
39-50 Stóp • Centralny Kokpit 45-50 Stóp

www.maan.pl



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



Ostatnim, dość skomplikowanym, zadaniem było umieszczenie „Zaruskiego” w suchym doku w celu montażu ostatnich elementów w części dennej kadłuba. Operację przeprowadzono w połowie września. Przy okazji dokonano konserwacji zewnętrznej. W końcu remontowany „Zaruski” stał w wodzie ponad pół roku. Po tych miesiącach kadłub był w bardzo dobrym stanie, więc załoga remontowa mogła położyć ostatnie warstwy lakieru.

Pod koniec września „Zaruski” z powrotem został zwodowany. Pod pokładem robiono ostatnie szlify. Miesiąc później, 30 października, na Targu Rybnym w Gdańsku odbyła się uroczystość podniesienia bandery. Na imprezę zaproszono około 200 gości honorowych, a banderę przekazał na pokład prezydent Bronisław Komorowski. Nowym kapitanem „Zaruskiego” został Jerzy Jaszczyk. Przy akompaniamencie orkiestry jacht zacumował przy Targu Rybnym. Z tej okazji prezydent Komorowski przybliżył zgromadzonym postać generała Mariusza Zaruskiego, jego zasługi dla Polski i budowy morskiej tradycji Gdańska.

– Zabudowa wnętrza przebiegła szybko i zgodnie z planem – mówi Krzysztof Dębski, koordynator projektu „Gdańsk ratuje Żagłowice”. – Najtrudniejszy był etap rekonstrukcji kadłuba. Z powodu bardzo poważnych zniszczeń prace się przeciągnęły – dodaje. Teraz

jest czas na świętowanie, ale przed „Zaruskim” jeszcze kilka formalności. Trzeba przeprowadzić testy silnika na wodzie, a także próbne rejsy pod żaglami. Jacht spędzi zimę w Marinie Gdańsk, a w kwietniu wypłynie w pierwsze rejsy szkoleniowe.

Żaglowiec został zbudowany w Szwecji w 1939 roku z inicjatywy generała Mariusza Zaruskiego. Do Polski zawinął po wojnie i służył wiele lat jako jednostka szkole-

niowa. Dalsze losy jachtu były dość trudne. W 2003 roku utracił klasę PRS. Od tamtego czasu popadał w ruinę. Dopiero w 2008 roku został kupiony przez Gdańsk i przekazany nowemu armatorowi, Miejskiemu Ośrodkowi Sportu i Rekreacji. Dzięki projektowi „Gdańsk ratuje Żagłowice” oraz liczным instytucjom i osobom wspomagającym inicjatywę, „Zaruski” odzyskał blask.

Kamila Ostrowska



Przed uroczystym podniesieniem bandery „Zaruski” zacumował przy hotelu Hilton. Fot. Grzegorz Pawelec / MOŚiR

Wrócili po śladach „Śmiałego”

Rejs jachtu „Polonus” dookoła Ameryki Południowej, na Antarktydę, Grenlandię i Islandię trwał 16 miesięcy i siedem dni. Pierwsze powitanie po powrocie do kraju odbyło się w Świnoujściu.



„Polonus” na krańcu świata. Nikt nie obiecywał, że będzie lekko...

Fot. Grzegorz Pilarczyk

W latach 1965-1966 „Śmiały” opływał Amerykę Południową. Ponad 45 lat później „Polonus” ruszył jego śladami. Rejs podzielono na 22 etapy. W maju 2011 roku oddano cumy w Szczecinie przy Wałach Chrobrego i rozpoczęła się długa morska przygoda. W tej niezwykle ekspedycji wzięło udział kilkunastu kapitanów i około 140 załogantów. Podczas jednego z etapów „Polonus” wyruszył ku Sztetlandom Południowym i Antarktydzie, a później, wzdłuż zachod-

niego wybrzeża Ameryki Południowej, zaczął się „wspinać” na północ. W drodze do kraju żeglował przez Karaiby, Kanadę, Grenlandię, Islandię i Wyspy Brytyjskie.

Do Świnoujścia jacht zbliżył się 5 października nad ranem. – Około 5.00 stanęliśmy przy wejściu burtą do nabrzeża – opowiada Piotr Mikołajewski, armator jachtu. – O 15.00 z błękitną wstęgą o długości 29,5 m i z banderami 23 odwiedzonych krajów ruszyliśmy do kei znajdującej się w pobliżu bosmanatu. I wtedy zdarzyło się coś, czego nikt z nas nie

planował. Przed naszym dziobem przedelfiował „Śmiały”. Było to zaskakujące, wzruszające i bardzo symboliczne zakończenie wyprawy. Śladem „Śmiałego” wpłynęliśmy do mariny i stanęliśmy za jego rufą.

W porcie na „Polonusa” czekał skromny komitet powitalny. Marek Słaby, członek Yacht Klubu Polskiego w Świnoujściu, przyniósł butelkę siwuchy, którą zdeponowała u niego załoga opuszczająca kraj przed 16 miesiącami. Następnego dnia jacht wyruszył do Szczecina, gdzie zacumował na przystani Centrum Żeglarskiego. Tu komitet powitalny był liczniejszy. Przybyli dziennikarze i uczestnicy poprzednich etapów. Żeglarze świętowali szczęśliwe zakończenie wyprawy w gościnnej tawernie sąsiedniego Campingu Marina.

„Polonus” to jacht typu Bruceo. Stalowy kadłub jest przystosowany do dalekiej żeglugi oceanicznej. Ma 14 m długości i żagle o powierzchni 80 m kw. Na pokładzie znajduje się pełne wyposażenie ratunkowe, kambuzowe i nawigacyjne. Do dyspozycji kapitana i załogi jest plotter, radar, telefon satelitalny, radiotelefon, system AIS, NAVTEX, trzy odbiorniki GPS, kompas satelitalny i magnetyczny, wiatromierz, echosonda, a także komplet map papierowych, tabele pływów i loce. Z takim sprzętem można płynąć w najdalsze zakątki świata. I takie właśnie rejsy realizuje armator jachtu Piotr Mikołajewski. Zanim „Polonus” wyruszył dookoła Ameryki Południowej, odwiedził między innymi Lofoty, Spitzbergen i Islandię.



expoSilesia

Sosnowiec



www.boatexpo.pl



8 - 10 lutego 2013

Targi Sprzętu Pływającego
i Sportów Wodnych

Targi Sprzętu Pływającego i Sportów Wodnych BOAT EXPO to przede wszystkim:

- nowoczesny pawilon o pow. 13 500 m² ▪ nieograniczone możliwości ekspozycji ▪ łatwy rozładunek ▪
- profesjonalna obsługa ▪ świetny dojazd ▪ największa Polska aglomeracja ▪ ogromna liczba pasjonatów sportów wodnych w zasięgu ręki ▪ rozwinięta infrastruktura do uprawiania sportów wodnych na licznych jeziorach i szlakach wodnych ▪

tereny targowe: Expo Silesia Sp. z o. o.
Braci Mieroszewskich 124
41-219 Sosnowiec

kontakt: Ludmiła Wolczuk - menager projektu
tel. 32 788 75 38, fax 32 788 75 22
e-mail: boatexpo@exposilesia.pl



POLAND
BOATSHOW
Łódź 16-18 listopada 2012

**ZAPRASZAMY NA TARGI
ŻEGLARSTWA I SPORTÓW
WODNYCH!**

 **385**



Hanse 

Dehler 

VA



Salon sprzedaży:
Szczecin, 78-800
ul. Przestrzenna 23
+48 508 341 633
info@hanseyacht.pl
www.hanseyacht.pl

Zatonął żaglowiec „Bounty”

Żaglowiec, który grał główną rolę w filmie „Wyspa skarbów” i występował w drugiej części „Piratów z Karaibów”, zatonął u wybrzeży USA. „Bounty” przegrał walkę z huraganem Sandy.

Żaglowiec płynął wzdłuż wschodniego wybrzeża USA – ze stanu Connecticut na Florydę. Huragan pustoszący Stany Zjednoczone zaatakował go około 150 km od wybrzeży Karoliny Północnej. Wiatr szalał z prędkością 65-75 km/h, a fale osiągały wysokość sześciu metrów. Fregata zaczęła nabierać wody. Awarii uległo zasilanie, przestał działać silnik oraz pompy. Załoga nadała sygnał SOS i zaczęła opuszczać pokład. Na ewakuację pozwoliły żeglarzom dwie łodzie ratunkowe. Do akcji wkroczyła straż przybrzeżna. Ratownicy podjęli z traw do śmigłowca 14 członków załogi. Ciało kobiety, która została zmyta przez fale do wody w chwili opuszczania pokładu, odnaleziono w pobliżu wypadku. 63-letni kapitan statku Robin Walbridge zaginął. Wciąż nie wiadomo, dlaczego HMS „Bounty” nie przerwał rejsu, gdy rozpoczęto

nadawać pierwsze ostrzeżenia o nadciągającym huraganie.

Oryginalny HMS „Bounty” został zbudowany w 1787 roku w Wielkiej Brytanii. Nosił nazwę „Bethia”. Miał przewozić sadzonki drzewa chlebowego dla robotników angielskich kolonii. Swoją sławę zawdzięcza buntowi załogi, który rozpoczął się w kwietniu 1789 roku u wybrzeży archipelagu Tonga. Kapitan, wraz z kilkunastoma lojalnymi marynarzami, został zmuszony do opuszczenia statku na siedmiometrowej szalupie. Buntownicy osiedlili się na wyspie Pitcairn wraz z uprowadzonymi z Tahiti kobietami.

Ta historia doczekała się aż pięciu ekranizacji. Jedną z nich jest film z 1963 roku z Marlonem Brandem. To na potrzeby tego obrazu zbudowano w Nowej Szkocji replikę okrętu. Po premierze filmu wytwórnia wykorzystywała go do promocji. Łódź opłynę-

ła Amerykę, wzbudzając podziw w portach. Później żaglowiec zakotwiczył na Florydzie na ponad 20 lat. Po dwóch dekadach jednostka trafiła wraz z majątkiem wytwórni filmowej do rąk kolejnego właściciela, który znów wysłał jacht w rejs wzdłuż wybrzeży kontynentu, by potem podarować go miastu Fall River. W 2001 roku jednostkę odkupił nowojorski biznesmen, który zainwestował w renowację jachtu 1,5 miliona dolarów i przywrócił mu życie.

Żaglowiec nadal służył przemysłowi filmowemu. W 1990 roku zagrał główną rolę w filmie „Wyspa skarbów” z Christianem Bale’em i Charltonem Hestonem, a w 2006 roku posłużył jako jeden z pirackich okrętów w drugiej części „Piratów z Karaibów”. W 2011 roku statek po raz pierwszy przypłynął na Bałtyk. Odwiedził Gdańsk i Świnoujście podczas zlotu żaglowców Baltic Sail.

Wspinaczka na Mount Ev

*Okoloziemski wyścig samotników Vendée Globe rozpocznie się 10 listopada we Francji.
To największe wyzwanie w oceanicznym żeglarskim regatowym.
Po raz pierwszy na starcie stanie Polak – Zbigniew Gutkowski.*



Ostatnie dni przed wyjazdem z Polski. Zbigniew Gutkowski podczas konferencji prasowej w Sopocie.

Fot. Paweł Wyszomirski / Energia Sailing

Dookoła świata, samotnie, bez postojów i bez pomocy ekip lądowych. Vendée Globe to wyścig nazywany Mount Everestem żeglarskim – taką wspinaczkę podejmują jedynie najlepsi i najodważniejsi. W tym roku na okoloziemską trasę wokół trzech słynnych przylądków (Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn) wyruszy 20 skipperów. Prawdopodobnie tylko połowa z nich dotrze do mety. W stawce jest jedna kobieta – Brytyjka Samantha Davies (czwarte miejsce w poprzedniej edycji regat). Po raz pierwszy w historii wyzwanie podjął żeglarz z Polski. „Gutek” stanął za sterem dobrego jachtu. Zdobyl go dzięki sponsorom i przychylności Alexa Thomsona, znanego brytyjskiego żeglarza, także biorącego udział w wyścigu. Podczas rejsu kwalifikacyjnego, który Zbyszek ukończył 30 września, nie eksploatując nadmiernie łódki, pokonał w ciągu doby ponad 400 mil.

Polski żeglarz nie jedzie na regaty ani po naukę, ani też w roli statysty. Będzie to już jego trzeci okoloziemski rejs, więc wierzymy, że zdola nawiązać walkę z najlepszymi. „Gutek” typuje, że wynik poniżej 90 dni pozwoli zająć miejsce na podium, a poniżej 100 dni – w pierwszej piątce. Aktualny rekord regat to 84 dni, trzy godziny i dziewięć minut. Ustanowił go w poprzedniej edycji Francuz Michel Desjoyeaux (jacht „Foncia”). Teraz obserwatorzy oczekują poprawienia tego rezultatu, a nawet pokonania magicznej granicy 80 dni. Denis Horeau, dyrektor wyścigu, uważa, że do mety można dotrzeć nawet w 76 dni. Zwycięzca spodziewany jest we Francji pod koniec stycznia.

W Vendée Globe wszystko jest wyjątkowe. Od 1989 roku, czyli od pierwszej edycji, nie zmieniono regulaminu i trasy. Start i meta zawsze są w tym samym miejscu,

we francuskiej miejscowości Les Sables d’Olonne. Przyjeżdżają tam zawodnicy, ich rodziny i kibice, członkowie zespołów brzegowych oraz uczestnicy poprzednich edycji regat. Wydarzenie, które jest wielkim świętem żeglarskim, relacjonuje prawie 500 dziennikarzy z całego świata.

Vendée Globe przyciąga najliczniejszą flotę jachtów. W poprzedniej edycji startowało 29 zawodników. To prawdziwa elita, ludzie ze sporym oceanicznym doświadczeniem, przeważnie z dużym dorobkiem sukcesów, ze świetnymi jachtami, silnym wsparciem technicznym i sporymi budżetami.

Przez trzy miesiące na morzu żeglarze będą walczyć w samotności z własnymi słabościami, brakiem snu, skrajnym zmęčeniem i zmienną aurą. Zawodnicy zdani są wyłącznie na siebie. Nie mogą korzystać ze wsparcia meteorologicznego ani z żadnej

erest



innej pomocy. Zawinięcie do portu w celu dokonania napraw lub skorzystania z usług lekarza oznacza dyskwalifikację. Dlatego jachty muszą być perfekcyjnie przygotowane, a ich wyposażenie wielokrotnie sprawdzone.

Za faworytów uchodzi trzech żeglarzy. Pierwszy to Francuz Jean-Pierre Dick, który ma na koncie sporo sukcesów w regatach oceanicznych. Dwukrotnie wygrywał Barcelonę World Race, był w czołówce ostatnich dwóch wyścigów Route du Rhum, a w poprzedniej edycji Vendée Globe płynął w czołówce, ale musiał się wycofać po zderzeniu z bryłą lodową. Jego „Virbac-Paprec 3” to jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie jachtów, Jean-Pierre trenuje na nim już od dwóch lat.

Drugim faworytem jest Francuz Vincent Riou płynący na „PRB”. Wygrał Vendée Globe osiem lat temu, a cztery lata później

przynano mu trzecie miejsce (ex aequo). Był to gest zadośćuczynienia za złamanie masztu podczas akcji ratowniczej, w której Vincent pośpieszył na pomoc rywalowi. Jego jacht to także doskonała jednostka. Trzeci pretendent do zwycięstwa to Szwajcar Bernard Stamm płynący na „Cheminées Poujoulat”. To także bardzo nowoczesna konstrukcja. Trudno oszacować szanse Marc Guillemota. Jego „Safran” jest bardzo lekką łodzią nowej generacji, której waga trzymana jest w tajemnicy. W poprzednich regatach Marc Guillemot był na tym jachcie trzeci, ale od tego czasu „Safran” został już dwukrotnie przebudowany i odchudzony. Z pewnością będzie bardzo groźny.

Na starcie zobaczymy też innych znanych skipperów. Brytyjczyk Mike Golding płynie w Vendée Globe po raz czwarty. Przed siedmiu laty dotarł do mety na trzeciej pozycji.

Teraz wraca na sprawdzonym jachcie i ma nadzieję na kolejny sukces. Po raz czwarty wystartuje również Szwajcar Dominique Wavre. Przed laty był piąty i czwarty, a ostatnich regat nie ukończył. Francuz Bertrand de Broc popłynie po raz trzeci, jego jacht cztery lata temu zajął drugie miejsce. Jean Le Cam, kolejny reprezentant Francji, także wystartuje trzeci raz. Stanie za sterem doskonałego jachtu, który należał do słynnego skippera Loicka Peyrona. Armel Le Cléac’h, drugi na mecie ostatnich regat, popłynie na „Banque Populaire”. Jérémy Beyou wystartuje na łodzi, która zwyciężyła w poprzedniej edycji i ustanowiła rekord. Ciekawi jesteśmy formy Alexa Thomsona. Brytyjczyk to żeglarz z wielkimi aspiracjami i sporym budżetem, ale na spektakularne sukcesy w świecie oceanicznych regat wciąż czeka.

Marek Słodownik





„Gutek” zaprezentował w Sopocie swój stary jacht w nowych barwach. „Energa 2” pędzi przez zatokę.

Fot. Robert Hajduk

Nowy jacht „Gutka”

Zbigniew Gutkowski wystartuje w Vendée Globe na jachcie, który cztery lata temu, pod nazwą „Hugo Boss”, zajął drugie miejsce w okołozimskich regatach załóg dwuosobowych Barcelona World Race.

Jacht Zbyszka Gutkowskiego zaprojektowano we francuskim biurze Finot-Conq Architectes Navals. Jednostka miała odnieść sukces w prestiżowym wyścigu Barcelona World Race (edycja 2007 – 2008). W tamtym czasie Francuzi zaprojektowali dwa podobne jachty: „Hugo Bossa” dla Brytyjczyka Alexa Thomsona oraz „DCNS” dla Francuza Marca Thiercelina. Pierwszy został zwodowany „Boss”. To dość niezwykła konstrukcja; solidna, ciężka, bardzo szeroka, z wysokim masztem i dużą powierzchnią żagli. Jej pierwszą załogę tworzyło dwóch doskonałych żeglarzy: Alex Thomson i Andrew Cape. Obserwatorzy uznawali ich za faworytów Barcelona World Race. Jacht płynął doskonale, ale z powodu awarii załoga musiała zawinąć do portu. Regulamin pozwalał na postój, więc Alex i Marc po naprawieniu łodzi ruszyli w dalszą drogę. Do mety dotarli

na drugim miejscu. Opłynęli świat w 94 dni i 17 godzin, ustępując o dwie doby i niespełna dziewięć godzin załodze Jean-Pierre Dick i Damian Foxall (jacht „Virbac Paprec 2”). Podczas tego rejsu nowy jacht „Gutka” ustanowił rekord, pokonując w 24 godziny ponad 500 mil. W dobę „Hugo Boss” przemierzył dokładnie 501,3 mili morskiej ze średnią prędkością 20,9 węzła.

JACHT „ENERGA”	
Długość	18,28 m
Szerokość	5,94 m
Zanurzenie	4,5 m
Masa	8,5 t
Maszta	28 m
Żagle	300 m kw. / 550 m kw.

Alex Thomson wystartował na tej łodzi w poprzednich regatach Vendée Globe (edycja 2008 – 2009). Niestety, kilka dni przed początkiem wyścigu jacht zderzył się ze statkiem handlowym, doznając poważnych uszkodzeń. Wydawało się, że to koniec planów, ale wtedy zdarzyło się coś równie nieoczekiwanego jak feralny wypadek. Brytyjski zespół brzegowy Thomsona poprosił o pomoc. Na wezwanie odpowiedziało sześć ekip przygotowujących się do Vendée Globe. Oddelegowały swoich ludzi, by pomogli naprawić „Hugo Bossa”. Prace trwały dzień i noc przez cztery doby. Ponad 20 osób robiło, co w ich mocy, by Alex mógł stanąć na starcie. I dokonało cudu. Uratowało rywala z opresji i w początkowej fazie regat Thomson mógł rywalizować o czołowe miejsca. Niestety, delaminacja kadłuba była tak rozległa, że

później Brytyjczyk nie mógł żeglować tak szybko, jak potrafi. Gdy na jachcie zaczęła szwankować elektronika, postanowił się wycofać z wyścigu.

Dzięki sponsorowi Alex kupił następny jacht, a później jeszcze jeden. Wciąż żeglował pod tą samą nazwą. Pierwszy „Hugo Boss” początkowo służył do rejsów promocyjnych. W 2011 roku został gruntownie zmodernizowany. W ubiegłym roku wystawiono go na sprzedaż. Cena wywoławcza: milion euro. Armator proponował także czarter łodzi na obecne regaty Vendée Globe za 660 tys. euro. Była to najwyższa cena za używany jacht, więc zainteresowanie nie było zbyt duże. Dziś łódź Zbyszka Gutkowskiego pływa pod polską banderą. Czy „Energa” ma szansę na dobry wynik w okołoziemskich regatach samotników? Tego nie wiemy. Wiemy natomiast, że „Gutek” wycisnie z tej łodzi, ile się da.

Alex Thomson wystartuje w Vendée Globe na jachcie zaprojektowanym przez amerykańskiego konstruktora Bruce’a Farra. Ta łódź nie ukończyła regat Barcelona World Race w 2007 roku (awaria steru) oraz poprzedniej edycji Vendée Globe (złamany maszt), a w 2009 roku została porzucona na Atlantyku podczas regat Transat Jacques Vabre. Odzyskano ją w czasie śmiałej akcji ratowniczej.

Pierwsze jachty regatowe o długości 60 stóp stanęły na starcie drugiej edycji regat BOC Challenge w 1986 roku. Szerokie kadłuby o dużej wyporności, wysokie maszty i ogromna jak na owe czasy powierzchnia ożaglowania czyniły z tych łodzi maszyny dla żeglarzy żadnych zwycięstw. W 1991 roku powstała organizacja IMOCA (International Monohull Open Class Association), która nadzoruje wysiłki sterników przygotowujących się do samotnych regat oceanicznych i dba o ich bezpieczeństwo. IMOCA przeprowadza obowiązkowe testy podnoszenia się jachtu przewróconego dnem do góry, ma surowe wymagania dotyczące wyposażenia, przeprowadza też szkolenia medyczne.

Przez ostatnie ćwierć wieku jachty klasy IMOCA Open 60 bardzo się zmieniły. Są szerokie (do 6,5 metra), jeszcze do niedawna miały niezwykle wysokie maszty (do 31,5 metra), powiększono też powierzchnię żagli (do 650 m kw.). Aktualne przepisy klasowe mówią między innymi o długości kadłuba (od 59 a 60 stóp), zanurzeniu (do 4,5 metra) i wysokości masztu (do 29 metrów). Konstruktorzy z kilkunastu biur projektowych od lat rywalizują, pragnąc stworzyć jacht idealny.

Kadłuby mają szerokość od 4,5 metra do 6,5 metra. Najcięższe jednostki ważą nawet

10,5 tony, ale większość waży od 8 do 8,5 tony. „Safran”, pierwsza jednostka nowej generacji, ma płetwę balastową z tytanu. Podobno waży zaledwie 7,5 tony, niektóre źródła podają jeszcze mniejsze wartości. „Virbac-Paprec 3”, ważący 7,8 tony, to jacht chyba najbardziej zaawansowany technologicznie. „Macif”, najmłodszy z całej stawki, waży 7,7 tony. Jest bardzo szybki i zarazem mocny. Czy okaże się jednostką doskonałą? Tego nie wiemy, bo nie był jeszcze sprawdzany w najcięższych warunkach pogodowych.

Półowa jachtów ma maszty wyposażone w salingi pokładowe – sprawne, ale dość skomplikowane w obsłudze i ciężkie. Pozostałe jednostki wyposażono w klasyczne maszty węglowe z dwiema, trzema, a nawet czterema parami salingów. Na wszystkich zastosowano olinowanie stałe z lin syntetycznych, które są bardzo wytrzymałe i lżejsze od tradycyjnych lin stalowych. Jachty różnią się także sterami. Przyjęło się, że Brytyjczycy wolą sterować kołem sterowym, podczas gdy Francuzi rumplami (od tej reguły są oczywiście wyjątki). Płetwy sterowe montowane są na pawęczach, podobnie jak w małych jachtach śródlądowych. Takie rozwiązanie pozwala podnosić płetwy do transportu i podczas szybkiej żeglugi na kursach pełnych.

Marek Słodownik

XIV TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH



POLAND
BOATSHOW

Łódź, 16 - 18 listopada 2012

www.boatshow.pl

ORGANIZATORZY:



PATRONAT HONOROWY:



WSPÓŁPRACA:



WSPÓŁPRACA MEDIALNA:



Obiecuję, że nie odpuszczę

Zbigniew Gutkowski: „Regaty Vendée Globe wygra ten, kto będzie szybko płynął przez trzy miesiące i nie złamie masztu”. Z polskim żeglarzem rozmawia Marek Słodownik.

„Wiatr”: Jak długo starałeś się o pozyskanie nowego jachtu?

Zbigniew Gutkowski: O nowym jachcie myślałem od dawna. Starałem się o niego przez wiele miesięcy. Przeprowadziłem mnóstwo rozmów telefonicznych, wysłałem sporo e-maili, spotkałem się z wieloma ludźmi, sporo czasu poświęciłem także na

przygotowanie kalkulacji. Cieszę się, że w końcu mam doskonałą maszynę.

Jakie są zalety nowego jachtu?

Jest aż 15 lat młodszy od poprzedniego. Można powiedzieć, że to konstrukcje z dwóch epok. Poza tym „Energa” ma bardzo mały przebieg, nie jest „zmęczona” przez oceany. Moja sześćdziesiątka ma mą-

dre, przemyślane rozwiązania. Nie trzeba biegać po pokładzie, wszystko jest pod ręką, więc bez problemu można nad tym skomplikowanym mechanizmem zapanować.

Co musiałeś zrobić na pokładzie przed startem? W październiku jacht przygotowywało kilkunastu osób...

Standardowe rzeczy: wymienić liny, żagle, akumulatory, sprawdzić elektronikę i wykonać wiele innych prac. Konieczny był pośpiech, bo czasu mieliśmy niewiele. Nasz projekt jest dość skomplikowany, ponieważ przygotowaliśmy do regat dwa jachty. To był ogromny wysiłek dla wszystkich członków zespołu.

Myślałeś poważnie o tym, by płynąć na starym jachcie?

Oczywiście, brałem takie rozwiązanie pod uwagę. Co prawda mój stary jacht wygrał regaty Vendée Globe 20 lat temu, ale wciąż jest szybki. Chciałem płynąć, na czym się da. Po cichu liczyłem, że na starej łódce pokonam trasę w 96 dni. Oczywiście, cieszę się, że dzięki ogromnej życzliwości Alexa Thomsona mam nową łódź. Jest szybsza, podczas kwalifikacji przez dobę bez trudu przepłynąłem 406 mil, a przecież nie wyciskałem z jachtu wszystkiego, na co go stać. Alex bardzo pomógł mi w przygotowaniu tego projektu, mogę nawet powiedzieć, że zostaliśmy kumplami.

Czego obawiasz się najbardziej?

Boję się wyłącznie ekstremalnych warunków na morzu. Na południowych wodach może się zdarzyć wszystko. Oczywiście, jak każdy żeglarz boję się również awarii sprzętu. Takich, z którymi nie będę mógł sobie poradzić. W tych regatach niestety oznacza to koniec rywalizacji, powrót do domu i zniewolenie pracy wielu osób. Regulamin jest bezwzględny, ale jednakowy dla wszystkich.

Kto jest twoim faworytem?

Jest kilku doskonałych żeglarzy. Mają dobre jachty i silne zaplecza. To zawodnicy z dużym doświadczeniem, dlatego rywalizacja będzie bardzo ostra. Można powiedzieć, że wygra ten, kto będzie szybko płynął przez trzy miesiące i nie złamie masztu.

Aby pokonać trasę w czasie krótszym niż 80 dni, trzeba znaleźć się na mecie pod koniec stycznia. Ilu zawodników jest w stanie uzyskać taki rezultat?

Zobaczymy, jak będą żeglować faworyci. Wierzę, że także mnie nie zabraknie wśród skipperów walczących o najlepsze lokaty. Obiecuję, że nie odpuszczę.

Rozmawiał Marek Słodownik



Gutkowski: „Regulamin Vendée Globe jest bezwzględny, ale jednakowy dla wszystkich”.

Fot. Robert Hajduk



Cztery lata temu Yann Eliès złamał podczas sztormu kilka żeber i kość udową. Uratowano go po dwóch dobach od wypadku.

Historia Vendée Globe

W 23-letniej historii Vendée Globe było wiele niecodziennych zdarzeń. Ich bohaterowie pozostają w pamięci kibiców i razem ze zwycięzcami tworzą legendę regat.

W pierwszym wyścigu, który rozpoczął się w 1989 roku, doszło do spektakularnej akcji ratowniczej. Nieopodal Kapsztadu wywrócił się jacht „Fleury Michon X” (sternik Philippe Poupon). Łódź położyła się na burcie i mimo ogromnych starań skippera, który zrzucił żagle, pracując w lodowatym oceanie, nie mogła się podnieść. Konieczna była pomoc. Udzielił jej płynący w pobliżu Loïck Peyron. Po brawurowej akcji jacht postawiono, a przestraszony Philippe zawinął do najbliższego portu, co oznaczało wycofanie się z regat. Ten sam jacht wystartował w Vendée Globe jeszcze trzykrotnie, ale był wtedy cięższy, co oznacza, że został solidnie dobalastowany.

Czasem decyzja o rezygnacji z walki zapada nie na morzu, lecz na lądzie, wbrew woli skippera. W drugiej edycji Vendée Globe od równika do Nowej Zelandii prowadził Bertrand de Broc. Otrzymał jednak polecenie z lądu, by natychmiast skierował

jacht do najbliższego portu. Przyczyną było poluzowanie sworzní mocujących balast, co groziło wywrotką i zatonięciem jachtu. Żeglarz informował o problemach, ale nie spodziewał się tak szybkiej reakcji sponsorów. Ci uznali, że nie warto narażać dobrego jachtu, który wygrał poprzedni wyścig i był w doskonałym stanie technicznym. Bertrand z początku nie chciał się wycofać, ale kiedy zagrożono mu, że zostanie obciążony kosztami ewentualnej akcji ratowniczej, karnie pożegłował do Nowej Zelandii.

W trzeciej edycji było sporo awarii. Podczas sztormu na Oceanie Indyjskim wywrócił się jacht „Algimouss”, którym płynął Francuz Raphaël Dinelli, najmłodszy uczestnik regat. Nie był on uwzględniony w oficjalnej klasyfikacji, ponieważ do startu nie dopuścił go szef imprezy, który na tym jachcie startował siedem lat wcześniej i uznał, że nie gwarantuje on bezpieczeństwa. Na pomoc Francuzowi ruszył Brytyjczyk Pete Goss.

Prawie trzy doby halsował pod wiatr, by ratować rywala. Kiedy dotarł na miejsce, Dinelli był w złym stanie, ale żył. Po awarii przez kilka dni nieustannie wypompowywał wodę z tonącego jachtu. Czekał na pomoc, ale nie wiedział, czy nadejdzie, ponieważ po zalaniu akumulatorów stracił łączność. Kiedy Pete dopłynął do rozbitka, ten ledwo trzymał się na nogach, będąc już po kolana w wodzie. Goss zdołał podjąć rywala na pokład i odprowadził go do Hobart, za co w nagrodę otrzymał order Legii Honorowej.

Kilkanaście dni później kolejny sztorm wywrócił jachty „Pour Amnesty International” i „Exide Challenge”. Skipper Thierry Dubois nie mógł podnieść „Amnesty”. Wydostał się z łodzi, siedział w kombinezonie ratowniczym na odwróconym kadłubie prawie cztery doby, jadł suche dania liofilizowane, na szyi miał boję EPIRB i rakiетnicę. Kiedy dostrzegł australijską fregatę wojenną, myślał, że to fatamorgana, ale ponton ▸

z grupą ratowników zbliżał się z każdą minutą. Ewakuacja odbyła się bez kłopotów.

Tony Bullimore, kapitan „Exide Challenge”, siedział w kabinie, kiedy usłyszał trzask łamiącego się kila. Chwilę później jacht dryfował do góry dnem ze sternikiem zaklinowanym przy stole nawigacyjnym. Tony stracił nie tylko obiad, ale i nadzieję na samodzielne wydobyć się z kłopotów. Wezwał pomoc. Jacht nabrał wody, ale przy dnie, które teraz było sufitem, znajdowała się poduszka powietrzna. Tony schronił się w tym miejscu, opatulili się we wszystkie koce i czekał. Temperatura zbliżała się do zera stopni Celsjusza, ale żeglarz wierzył, że przeżyje.

Z odrętwienia wybudził go dźwięk piły rozrywającej poszycie kadłuba – to australijscy ratownicy przybyli na pomoc. Na pokładzie okrętu wojennego powitał go nie tylko dowódca, ale i uratowany wcześniej Thierry Dubois. Obaj sternicy mieszkali w jednej kabinie, a podczas rejsu do Australii gawędzili o nowych jachtach i szkicowali ich projekty.

Kiedy w biurze regat sytuacja wydawała się opanowana, zaginął Kanadyjczyk Gerry Roufs płynący na drugiej pozycji. Ostatni kontakt z żeglarzem nie zwiastował niczego złego, ale wkrótce potem sygnał z jachtu zamilkł. W rejon wypadku nie mógł dostać się żaden okręt, było zbyt daleko. Prowa-

dzący Christophe Auguin miał ponad 700 mil przewagi, więc nie było sensu zawracać go na miejsce poszukiwań. Do pomocy skierowano kolejnych uczestników regat. Przeczesywali spory obszar oceanu. Kiedy wszyscy znajdujący się w pobliżu zaangażowali się w niesienie pomocy, jeden z zawodników wrócił na kurs, by gonić lidera. Oburzenie pozostałych było ogromne, nie szczędzono mocnych słów. Gerry, niestety, nie został odnaleziony.

W czwartej edycji najbardziej spektakularna była awaria na francuskim jachcie „Aquitaine Innovations” (sternik Yves Parlier). Przy prędkości 15 węzłów na pokład zwałił się maszt. Złożył się jak zapalka w trzy sekundy. Zwykle oznacza to koniec marzeń o dopłynięciu do mety, ale Yves szybko dokonał inspekcji jachtu i zaczął działać. Okazało się, że kadłub nie jest uszkodzony, więc postanowił odbudować takielunek na morzu. Dopłynął w pobliże wyspy na południowym Pacyfiku. Rzucił kotwicę i zabrał się do roboty. Zbudował podgrzewacz zasilany z akumulatora i zaczął ogrzewać nim kabinę. Ręczną pilą odciął zniszczone fragmenty masztu i oszlifował końcówki profilu. Potem wniósł kawałki masztu do kabiny i zaczął je sklejać. Wykonał też tuleje, które miały wzmocnić łączenia. Na nowym topie zamontował bloki fałowe. Zaprojektował także system dźwigni i rozpoczął stawianie masztu. Był krótszy o 10 metrów, ale pozwalał rozwinąć sztaksle i grot na czwartym refie. Na zwycięstwo Yves Parlier oczywiście nie miał już szans, ale chciał za wszelką cenę dopłynąć do mety odległej o 14 tys. mil. Wiedział, że postój wydłuży jego rejs na tyle, że w ostatnich dwóch tygodniach zabraknie mu jedzenia. Wyciągnął więc drut, wykonał haczyki na ryby i zaczął wędkować.

Yves stał się bohaterem Vendée Globe, zanim liderzy wyścigu dotarli do mety. Pokonał Horn. Kiedy zwycięzca wpływał na metę we Francji, Yves Parlier dopiero mijał Falklandy. Przez Atlantyk żeglował wolno, ale dobrze taktycznie. Rejs ukończył po 126 dniach. Witają go dziesiątki jachtów i statków, a w główkach portu i na kei zgromadziło się około 30 tysięcy osób chcących złożyć hołd żeglarzowi, który się nie poddał. Sternik miał łzy w oczach, z niedowierzaniem kręcił głową, źle się czuł w tym zgielku. Zszedł z jachtu i poszedł na tradycyjny posiłek zwycięzcy: stek, frytki i czerwone wino. – Czułem się jak w niebie, ale nie rozumiałem, dlaczego ci wszyscy ludzie wiwatują. Ja przecież dopłynąłem dopiero na 13. miejscu – powiedział po latach.

W 2000 roku na starcie stanął Patrick de Radiguès, belgijski żeglarz mieszkający we Francji, który oprócz morza uwielbia pustynię i wyścigi motocyklowe (startował



Michel Desjoyeaux – jedyny sternik, który wygrał Vendée Globe dwa razy.

Fot. Vincent Curutchet / DPPI

nawet w rajdzie Dakar). Już drugiej nocy na jego jachcie zawiodły autopiloty. Postanowił więc zawrócić do portu, usunąć usterkę i wystartować ponownie. Po wszystkim ruszył na szlak i starał się gonić rywali. Kiedy do centrum regat dotarła informacja, że jeden z jachtów osiadł na portugalskim brzegu, próbowano się skontaktować z Patrickiem. Bez skutku. Wkrótce okazało się, że sternik uderzony bomem stracił przytomność, a jacht pognął w kierunku lądu. Patrick de Radigueś zamówił dźwig, podniósł jacht na przyczepę i wrócił do domu.

Do niezwyklego wydarzenia doszło także podczas piątej edycji regat. Mike Golding był jednym z faworytów. Jego nowy jacht spisywał się doskonale, płynął na trzeciej pozycji, a Mike szykował się do ataku na ostatniej prostej. Niestety, kilkaset mil przed metą urwała się bulba balastu. Awaria nastąpiła podczas żeglugi z wiatrem, na spokojnej wodzie, więc jacht się nie wywrócił. Sternik szybko napełnił wodą wszystkie zbiorniki balastowe i zredukował żagle. Mimo trudnej sytuacji postanowił ukończyć regaty. Płynął bardzo powoli, zaledwie kilka węzłów. Emocje trwały cztery dni. Na mecie czekał statek, który odholował jacht przy swojej burcie do portu. Mike Golding na łódce bez balastu zajął czwarte miejsce, wyprzedzając piątego sternika o cztery dni.

Ostatnia edycja Vendée Globe także obfitowała w niespodzianki. Aż sześć masztów nie wytrzymało trudów żeglugi. Kilku zawodników wycofało się z innych powodów. Aż 18 żeglarzy nie ukończyło regat, ale najbardziej spektakularny był przypadek Yanna Eliësa. Podczas sztormu na Oceanie Indyjskim jacht „Generali”, spadając z fali, zarył



Rekord regat należy do jachtu „Foncia” Michela Desjoyeaux.

Fot. Jean-Marie Liot / DPPI

dziobem w wodę i niemal stanął w miejscu. Maszt wytrzymał, ale skipper upadł i złamał kilka żeber oraz kość udową. Doczołgał się do kabiny i zrobił sobie prowizoryczny opatrunek. Nie zrzucił jednak żagli, więc jacht płynął dalej. Na pomoc ruszyła fregata australijskiej marynarki wojennej.

Na wezwanie organizatorów w pobliże jachtu dotarł Marc Guillemot, ale w sztormie nie zdołał przedostać się na pokład drugiego jachtu. Krążył więc dookoła, podtrzymując rywala na duchu. Prawie po dwóch dobach od wypadku do burty jachtu podpłynął ponton z ratownikami medycznymi. Założyli

nowe opatrunki i przetransportowali poszkodowanego do okrętowego szpitala. Pojawił się jednak problem, co zrobić z opuszczonym jachtem. Wymyślono rozwiązanie niezwykle. Pod pokładem zainstalowano dodatkowe akumulatory zasilające autopilota. Zredukowano powierzchnię żagli i skierowano bezzałogową jednostkę do portu odległego o 800 mil. Kiedy żeglarz był operowany w szpitalu w Perth, ekipa lądowa śledziła położenie jachtu i planowała jego przejęcie. Łódź żeglowała spokojnie ponad 10 dni i dotarła bezpiecznie w pobliże portu.

Marek Słodownik

Francja rządzi w Vendée Globe

W sześciu edycjach regaty Vendée Globe ukończyło zaledwie 48 żeglarzy, sześciu z nich dopłynęło do mety dwukrotnie. Tylko jeden jacht zwyciężył dwa razy. To łódź „PRB”, na której w 2001 roku wygrał Francuz Michel Desjoyeaux, a cztery lata później triumfował jego rodak Vincent Riou. Podczas trzeciego startu jacht nazywał się „Roxy”, Brytyjka Samantha Davies zajęła na nim czwarte miejsce. Obecnie „Roxy” nosi imię „Fruit” i pływa z polskim sternikiem Krzysztofem Owczarkiem. Niestety, żeglarz ze Szczecina nie został zakwalifikowany do regat.

W dotychczasowych edycjach Vendée Globe startowali żeglarze z 13 krajów – najwięcej z Francji (64) i Wielkiej Brytanii (21). Wyścig wygrywali wyłącznie Francuzi. Najlepszym miejscem obcokrajowca była druga pozycja Brytyjki Ellen MacArthur (2001 rok). Jej rodak Mike Golding siedem lat temu ukończył regaty na trzecim miejscu. Cztery razy uczestniczył w wyścigu Marc Thiercelin – raz był drugi, raz czwarty i dwukrotnie nie ukończył regat. Także czterokrotnie (ale raz poza oficjalną klasyfikacją) startował Raphaël Dinelli. Jego dorobek jest mniej imponujący: był dziesiąty, dwunasty i dwukrotnie nie dotarł do mety. Dotychczas żaden z żeglarzy nie ukończył Vendée Globe trzykrotnie. Tylko jeden sternik zwyciężył dwa razy. Michel Desjoyeaux w 2001 roku wygrał na „PRB”, a osiem lat później na jachcie „Foncia”.

Regaty trzech pokoleń

Najmłodszym uczestnikiem była Ellen MacArthur, mająca w 2000 roku 24 lata. Najstarszy żeglarz w Vendée Globe to Hiszpan José Luis Ugar-

te, który w 1992 roku miał 62 lata. Średnia wieku żeglarzy startujących w tegorocznym wyścigu wynosi 42 lata. Najmłodszy Louis Burton ma 26 lat, najstarszy Dominique Wavre – 56 lat.

Najstarszy jacht regat to 22-letni „Cacharel”, na którym Jean-François Coste płynął w pierwszej edycji imprezy. Jednostka bardziej znana była pod nazwą „Pen Duick III”. Zaprojektował ją Éric Tabarly. Jacht ten był także najwolniejszy w dziejach Vendée Globe. W tegorocznym wyścigu najstarsze łodzie to „Initiatives-coeur” (dawniej „Whirlpool”) oraz „Team Plastique” (dawniej „Sodebo”). Obie mają 14 lat.

Największy pechowiec

Za największego pechowca wyścigu uchodzi Francuz Bertrand de Broc (startuje także w tym roku). W 1997 roku, płynąc na piątym miejscu, musiał się wycofać 130 mil przed metą. Kibice czekali na niego na mecie i wypatrywali jachtu na horyzoncie. Bertrand dojechał jednak do portu samochodem. Opuścił jacht po złamaniu płetwy balastowej i wywróceniu. Łódź zdołano uratować.

Wypadki śmiertelne

Podczas Vendée Globe dwóch żeglarzy straciło życie. W 1992 roku, wkrótce po starcie, Nigel Burgess wypadł za burtę; ciała żeglarza nie odnaleziono. Cztery lata później wypadł z jachtu Gerry Roufs i także przepadł bez wieści. Jego jacht odnaleziono pół roku później tysiąc mil od miejsca wypadku. Amerykanin Mike Plant zginął na morzu w drodze na start w 1992 roku.

Brytyjka Samantha Davies, jedyna kobieta w męskiej flocie samotników uczestniczących w tegorocznej edycji Vendée Globe. W 2009 roku ukończyła regaty na czwartej pozycji.



Damy oceanów

W regatach Vendée Globe uczestniczyło do tej pory zaledwie siedem kobiet.

W tym roku płynie tylko jedna: Brytyjka Samantha Davies.



Samantha Davies poprawia mocowanie żagla na bukszprycie podczas sesji zdjęciowej przed regatami.

W 1996 roku wystartowały dwie żeglarki z Francji. Isabelle Autissier nie miała szczęścia. Po złamaniu płetwy sterowej w jachcie musiała zawinąć do Kapsztadu, co oznaczało koniec rywalizacji w regatach. Ale sterniczka wróciła na trasę i poza klasyfikacją uzyskała drugi czas. W tej samej edycji płynęła Catherine Chabaud. Po ponad 140 dniach żeglugi zajęła ostatnie, szóste, miejsce, tracąc do zwycięzcy ponad miesiąc. Catherine nie odniosła sportowego sukcesu, ale ukończyła niezwykle trudny wyścig, co nie udało się wówczas aż 10 rywalom.

Cztery lata później ponownie dwie panie stanęły na starcie: Catherine Chabaud i Ellen MacArthur. Pierwsza płynęła na bardzo nowoczesnym jachcie, który w tegorocznej edycji żegluguje pod nazwą

„Initiatives-coeur”. Zmierzała do Francji bardzo szybko, ale 600 mil przed metą, gdy znajdowała się na czwartym miejscu, jacht złamał maszt i sterniczka nie ukończyła wyścigu. Była bardzo rozgoryczona. Wycofała się z wielkich regat i została komentatorką radiową. Brytyjka Ellen MacArthur płynęła na jachcie „Kingfisher”. Na równiku, w drodze powrotnej przez Atlantyk, była na prowadzeniu, ale wyprzedził ją Michel Desjoux. Drugie miejsce w takich regatach 24-letniej wówczas Ellen było czymś niezwykłym.

W 2004 roku rywalizowały mniej znane żeglarki z Francji: Anne Liardet (chciała także startować w tegorocznym wyścigu) oraz Karen Leibovici. Anne płynęła ostrożnie, starając się przede wszystkim ukończyć regaty. Do mety dotarła po 119 dniach,

zajmując 11. miejsce. Dwa miejsca za nią, na ostatniej pozycji, doплыnęła Karen.

W ostatniej edycji Vendée Globe, podczas której z regat wycofało się bardzo wielu doskonałych zawodników, rywalizowały dwie Brytyjki. Samantha Davies zajęła czwarte miejsce, co uznano za sensację. Do zwycięzcy straciła 11 dni. Jej rodaczka Dee Caffari ukończyła regaty na szóstym miejscu, zostawiając za rufą pięciu żeglarzy. Podczas tego rejsu Dee Caffari wykonała swój plan, zakładający opłynięcie świata bez zawijania do portów w obu kierunkach (trasami na zachód i na wschód). W tym roku mamy tylko jedną panią w Vendée Globe: wyzwanie po raz drugi podjęła Samantha Davies. Czy 37-letnia sterniczka znów nawiąże wyrównaną walkę z facetami?

Marek Słodownik

W pogoni za marzeni

Kuba Strzyczkowski: Żona i mama zareagowały po kobiecemu. Pokiwały głowami i powiedziały: „Tak, Kubusiu, oczywiście, że popłyniesz samotnie przez Atlantyk”. Mówiły to z wielkim spokojem, bo były święcie przekonane, że żartuję.



Kuba Strzyczkowski: „Nie chcę, by ktoś traktował mnie jak bohatera, bo wszyscy wiemy, że nie ma ku temu powodu”.

Kuba Strzyczkowski, dziennikarz radiowej Trójki prowadzący program „Za, a nawet przeciw”, z okazji 50. urodzin Programu Trzeciego Polskiego Radia postanowił wyruszyć w samotny rejs przez ocean. W rozmowie z magazynem „Wiatr” opowiada o przygotowaniach do tej wyprawy.

„Wiatr”: Morze jest twoim pierwszym czy drugim światem?

Kuba Strzyczkowski: Ze studia Trójki widzę zieleń, mały stadion i fontannę. Z domu na warszawskiej Ochocie spoglądam na jablońie i grusze. Oba widoki są piękne. Ale

ciągnie mnie do większych przestrzeni i na wodę. Nie boję się morza i wiatru, co nie znaczy, że nie zdaję sobie sprawy z możliwych zagrożeń podczas rejsów. Woda jest wspaniałą materią. Mam nawet takie powiedzenie: „trzeba się położyć na wodzie”. Jeśli w życiu dzieje się źle, coś się nie układa, nie warto się szarpać. Pozwól działać naturze, połóż się na wodzie, a ona zabierze cię we właściwym kierunku i wszystko się jakoś ułoży...

Jak zareagowali twoi szefowie i najbliżsi, gdy im powiedziałeś, że zamierzasz samotnie przepłynąć Atlantyk?

Patrzyli na mnie jak na wariata. W pracy nie obnoszę się z żeglarską pasją, więc

wielu znajomych z radia nawet nie wiedziało, że pływam. Tym bardziej robili wielkie oczy ze zdziwienia.

Żona Małgosia i moja mama zareagowały po kobiecemu. Pokiwały głowami i powiedziały: „Tak, Kubusiu, oczywiście, że popłyniesz samotnie przez Atlantyk”. Mówiły to z wielkim spokojem, bo były święcie przekonane, że żartuję. Równie dobrze mogły powiedzieć: „Lot na Marsa to świetny pomysł, tylko pożycz sobie rakietę”. Dopiero po kilku dniach, kiedy zobaczyły, że rozpoczynam przygotowania, trochę się wystraszyły. Podśledzałem ich szeptem: „Cholera, on chyba nie żartuje”.

em

Półtora roku temu powiedziałem o moich planach Romanowi Paszce, z którym wiele dni spędziłem na morzu w różnych rejsach. Usłyszałem: „Chłopie, zapomnij. Jesteś nieprzygotowany”. Ale się uparłem. Taki już jestem, że jeśli sobie coś postanowię, muszę to doprowadzić do końca. Przez rok budziłem się i zasypiałem z myślą o tym rejsie i o tysiącu spraw, które trzeba było zrozumieć, poznać, kupić, załatwić lub pożyczyć. Dziś, niemal w przeddzień wyprawy, mogę powiedzieć, że zrobiłem wszystko, co w mojej mocy, by przygotować się do tej próby możliwie najlepiej.

Jakie miałeś doświadczenie w morskiej żegludze na początku przygotowań?

Co roku spędzam dwa miesiące w rejsach turystycznych. Na Morzu Śródziemnym przez ostatnie sześć lat przepłynąłem około 10 tys. mil. W końcu poczułem, że chcę czegoś więcej. Wiem, że dla zawodowców przepłynięcie Atlantyku nie jest wielkim wyzwaniem, wielu z nich robi takie trasy z marszu. Wiem, że ocean pokonywano na-

wet kajakiem. Ale dla mnie samotne przepłynięcie tej trasy budzi dreszcz. Chcę wiedzieć, jak to jest. Chcę zobaczyć, czy dam sobie radę i jak bardzo będę się bał.

Łatwo pozyskałeś sponsorów i partnerów rejsu?

Oj, uwierz mi – dostałem trochę po tyłku. Niektórzy pewnie myślą, że jeśli znany dziennikarz z dużej rozgłośni powiedział, że chce płynąć przez ocean, to natychmiast wszystkie drzwi stanęły przed nim otworem. Nic z tych rzeczy. Ze stoczną Delphia Yachts, która użyczyła mi jacht, rozmawiałem dwa miesiące. W umowie zawarto między innymi punkt mówiący o tym, że muszę ukończyć Bałtyckie Regaty Samotnych Żeglarzy o Puchar „Poloneza”. Gdyby w sierpniu podczas tego wyścigu coś poszło nie tak, pewnie nie mógłbym wyruszyć w atlantycki rejs. Dlatego awaria autopilota nie była dla mnie tragedią, bo po prostu wiedziałem, że muszę dopłynąć, choćby wiosłując. Po wielkich staraniach udało się pozyskać także innych sponsorów, ale wie-

le osób pracuje przy tym projekcie społecznie, a ja sam zapewne dołożę trochę także ze swojej kieszeni.

Budżet projektu to około 300 tys. zł netto, nie licząc łódki, dodatkowo wyposażonej przez stoczną Delphia Yachts. Do tego należy dodać produkty sponsorów użyte nieodpłatnie na tę wyprawę. Rejs jest dużą produkcją medialną – od sierpnia do grudnia współtworzymy z Trójką i z TVP Info ponad 50 audycji, dlatego ponad jedną trzecią budżetu pochłaniają koszty obsługi medialnej. Warto dodać, że na projekt nie wydano ani złotówki z abonamentu należnego mediom publicznym (ani Polskie Radio, ani TVP nie finansują rejsu). Charytatywnie pomaga nam kilkunastu ochotników i jest to naprawdę nieocenione wsparcie. Wszystkich łączy pasja i wspólny cel, będę o tym opowiadać w relacjach z pokładu. Za sprawy organizacyjne i finansowe oraz koordynację współpracy ze sponsorami i mediami odpowiada Janusz Cieliszak z firmy Media Partners (wcześniej wspierał samotny rejs ▷

BAKISTA

BAKISTA.PL

WYSŁKA GRATIS!

Regatta GREAT OUTDOORS

POLAND
BOATSHOW
Łódź 16-18 listopada 2012

ZAPRASZAMY NA TARGI
ŻEGLARSTWA I SPORTÓW
WODNYCH!

WIĘCEJ SZCZEGÓŁÓW:
WWW.BAKISTA.PL

OFERTA WAŻNA DO WYCZERPANIA ZAPASÓW



Kuba Strzyczkowski w studio radiowej Trójki

Romana Paszke na katamaranie „Gemini 3” i koordynował obsługę medialną w końcowym etapie rejsu Tomasza Cichockiego). Jego doświadczenia oczywiście wykorzystujemy przed trójkową wyprawą.

Na jakim jachcie popłyniesz?

To Delphia 40.3. Zwykły czarterowy jacht z firmowej floty stoczni z Olecka. Na ten rejs zamontowano dodatkowe zbiorniki wody i paliwa, akumulatory, dwa alternatory i benzynowy generator. Będę miał komputer z internetem, dwa telefony satelitarne, baterię słoneczną, dwa autopiloty oraz tradycyjny samoster. Sprzętu mam tak dużo, jakbym się wybierał dwa razy dookoła świata. Czasem nawet sam z siebie żartuję, że mam więcej sprzętu niż talentu. Ale chcę być zabezpieczony na prawie każdą awarię, bo przecież nie jestem zawodowcem, mechanikiem ani serialowym MacGyverem, który wszystko naprawi i z drutu bombę złoży.



FOT. MEDIA PARTNERS.PL, REJS 50-LECIA TRÓJKI, PIOTR KAJA

Głównym sponsorem rejsu Kuby Strzyczkowskiego jest spółka Extral produkująca profile aluminiowe.

Jak przygotowywałeś się do rejsu?

Pływałem po Bałtyku, kiedy tylko mogłem. Najpierw z Jarkiem Kaczorowskim, który był moim trenerem. Później sam. Wiosną żeglowaliśmy w temperaturze dwóch stopni Celsjusza, mając na sobie czapki i rękawiczki narciarskie. Jarek, niezwykle człowiek, którego traktuję jak brata, poświęcił mi sporo czasu i bardzo przykładał się do pracy. Musiałem się nauczyć jego zawodowego słownictwa, którego nie poznasz podczas rejsów turystycznych. Musiałem też ostro zasuwać i przyzwyczaić się do tego, że sformułowanie „rusz dupę” należy czasem do tych bardziej łagodnych.

Niezwykle ważnym wydarzeniem był udział w regatach „Poloneza”. Podczas tego wyścigu dowiedziałem się, że można nie spać dwie doby i wciąż płynąć. Zrozumiałem, jak działa adrenalina w trakcie samotnego rejsu. Wiem już, jak długo mogę wy-

trzymać bez jedzenia i jak smakuje herbata pita tylko raz na dobę.

Kiedy wyruszysz na Atlantyk?

Na początku października jacht wypłynął z załogą do zachodniej Europy. Po dziewięciu dniach dotarł do Cherbourg'a we Francji. Pod koniec października, gdy byłem już na pokładzie, jacht zawinął do portugalskiej miejscowości Algarve, gdzie rozpoczął się kolejny rejs na południe, w kierunku Wysp Kanaryjskich. W połowie listopada czekam na okno pogodowe i wyruszam samotnie z Las Palmas na Karaiby. Nie wiem, na którą z wysp dopłynę po pokonaniu oceanu. Może będzie to Martynika, a może Gwadelupa – jest mi to obojętne. Z nikim nie rywalizuję, nigdzie się nie spieszę, nie biję żadnego rekordu, nieczego też nie muszę udowodnić. Po prostu ścigam się z moim marzeniem. I nie chcę, by z tego powodu ktoś traktował mnie jak bohatera, bo wszyscy wiemy, że nie ma ku temu powodu.

Płyniesz samotnie, ale będziemy mogli cię posłuchać. I to codziennie...

Przez trzy tygodnie będę przygotowywał relacje dla Trójki i TVP Info. Takie już mamy czasy – jeśli coś się dzieje bez mediów, to znaczy, że się nie dzieje. Nie mówię, że to jest fajne, ale taki jest po prostu świat. Albo się do niego dostosujesz, albo nie będziesz robił ciekawych projektów. I nie chodzi tylko o rejsy, ale o wszystko, czym się zajmujemy.

Co chcesz przekazać słuchaczom i polskim żeglarzom podczas tej wyprawy?

Wierzę, że ten rejs doda ludziom skrzydeł i popchnie ich do realizacji własnych marzeń, nie tylko żeglarskich. Chcę powiedzieć słuchaczom, że nie warto odkładać planów na później, że wszystko może się udać, wystarczy pomysł i determinacja. Mój rejs to także przykład dobrze zaplanowanego projektu, model, który może posłużyć innym żeglarzom. Wystarczy mały sztab ludzi, kilku oddanych zapaleńców, trochę pieniędzy i można ruszać w świat. Chcę także pokazać polskim przedsiębiorcom, że żeglarstwo jest wymarzoną narzędziem do promocji produktów i usług. Pozwala w szlachetny i stosunkowo tani sposób skupić uwagę klientów i wypromować markę. Dziwię się agencjom reklamowym wydającym miliony na telewizyjne spoty, w których ktoś opowiada, jak świetnie smakuje jogurt. Mnie to w ogóle nie rusza. Aktor zapewniający mnie z ekranu, że jakiś bank jest najlepszy – na bank mnie do tego nie przekona. Wierzę, że strategia promocyjna wielu firm zacznie się zmieniać, bo chcąc się wyróżnić w reklamowym tłumie, muszą szukać nowych pomysłów. A żeglarstwo jest przecież najpiękniejszym narzędziem promocyjnym we współczesnym sporcie.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Więcej o rejsie Kuby Strzyczkowskiego na stronie www.rejskuby.pl

PANTAENIUS

UBEZPIECZENIA JACHTÓW



Zaskoczyła
cię zima?
Pantaenius
ci pomoże!

**Odwiedźcie nas podczas
targów Boatshow
Hala nr 1, stoisko nr 16
16. - 18.11.2012**


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

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

www.pantaenius.pl



Kompaktowe wskaźniki Raymarine a65 i a67

Nowe urządzenia Raymarine mają kompaktowe rozmiary, a równocześnie funkcjonalność większych wskaźników. Modele a65 i a67 posiadają dotykowe ekrany o przekątnej 5,7 cala i dokładną nawigację GPS z aktualnymi mapami Navionics (w wybranych modelach są dołączone na karcie microSD). Urządzenia współpracują ze sprzętem zainstalowanym na jachcie. Zostały wyposażone w dwurdzeniowy procesor. Technologia Super Bright LED sprawia, że dane na wyświetlaczu są czytelne nawet w ostrym słońcu. Wykorzystanie technologii LED to także oszczędność energii.

Dzięki zastosowaniu sprawdzonego interfejsu LightHouse urządzenie obsługujemy intuicyjnie, a dostęp do najważniejszych funkcji uzyskujemy przez dotknięcie ekranu. Urządzenia Raymarine sprawdzają się jako samodzielne instrumenty lub jako elementy zintegrowanej sieci. Źródło: www.eljacht.pl

Marinepool dla młodych sterników

Polski przedstawiciel marki Marinepool (firma Kevisport) przygotował ofertę dla najmłodszych sterników żeglujących na łódkach klasy Optimist. Wśród produktów uwagę zwraca przede wszystkim suchy sztormiak Racing Drysuit II wkładany na bieliznę, dres lub polarowy kombinezon jednocześnie nazywany przez zawodników śpiochem. Sztormiak wykonany jest z trzywarstwowej oddychającej tkaniny. Ma nylonowe wzmocnienia na kolanach i siedzeniu. Z przodu znajduje się wodoszczelny miękki zamek. Zakończenia rękawów oraz kołnierzy wykonane z neoprenu. Nogawki zakończone są lateksowymi skarpetkami chroniącymi stopy przed wodą. Przepuszczalność pary wodnej: 20000 g/sqm/24h. Wodoodporność: 20000 mm. Rozmiary dla dzieci: 140 – 164. Cena: 1800 zł. Sztormiak oferowany jest także w rozmiarach dla dorosłych (od XS do XXL).

Stopę znajdującą się w lateksowej skarpecie wkładamy do neoprenowych butów żeglarskich Hawaii Zip. Mają one twardą podeszwę i podbicie wzmocnione gumą. Dzięki tej ochronie obuwie nie niszczy się o pasy balastowe znajdujące się w kokpicie optimista. Po wewnętrznej stronie butów są suwaki. Warto zwrócić dzieciom uwagę, by wkładały buty na tyle ostrożnie, by zamek nie uszkodził lateksowych skarpet suchego sztormiaka. Rozmiary: od 36 do 47. Cena: 225 zł. Na sztormiak można założyć spodnie balastowe Hiking Pants. Mają nogawki zapinane na taśmy z rzepami i usztywnienia chroniące uda podczas balastowania. Dostępne rozmiary: jM – jL. Cena: 270 zł. Oczywiście,



niezbędna jest także regatowa kamizelka asekuracyjna 50 N posiadająca boczny zamek oraz szerokie pasy z rzepami zapinane na brzuchu zawodnika. Cena kamizelki: 225 zł. Na kamizelkę można włożyć modną elegancką lycrę Rash Guard z długim rękawem i stojką przy szyi chroniącą przed promieniami słońca. Rozmiary: od 140 do 164. Cena: 144 zł. Przydadzą się także rękawiczki, które w silniejszym wietrze ochronią dłonie przed otarciami. Rękawiczki dostępne są w rozmiarach 5XS – 3XS. Cena: 108 zł.

Źródło: www.sztormiak.eu, www.kevisport.pl

Nowe wskaźniki Lowrance HDS Gen2 Touch

Lowrance przedstawia nową serię wskaźników wielofunkcyjnych z ekranem dotykowym HDS Gen2 Touch. Dostępne są trzy wielkości ekranów: 7, 9 oraz 12 cali. Nowy układ menu oraz pięć przycisków funkcyjnych sprawiają, że obsługa jest prosta i intuicyjna. Urządzenie posiada moduł echosondy szerokopasmowej Broadband oraz sonar boczny StructureScan. Wszystkie modele mają precyzyjny moduł GPS zapewniający dokładne wskazania w każdych warunkach. Modele oferowane na naszym kontynencie wyposażono w mapę Europy, którą można rozbudować o mapy Navionics. Nowością jest możliwość wyświetlania dwóch map jednocześnie. Od listopada 2012 roku działa serwis Insight Genesis umożliwiający tworzenie własnych map batymetrycznych przy użyciu zapisu z echosondy i GPS. Zapisane dane konwertujemy na mapę, a następnie, ze strony www., ładujemy obraz

do urządzenia. Wszystkie modele wyposażone są w jeden lub dwa porty Ethernet, więc możemy łączyć kilka urządzeń w sieć. Dodatkowo mamy porty NMEA2000 i NMEA0183.

HDS Gen2 Touch można rozbudować o dodatkowe funkcje: radar 3G lub 4G, moduł SonicHub, AIS, zewnętrzny GPS i monitoring pracy silników. Modele 9 i 12 posiadają dodatkowo wejście wideo. W pierwszym kwartale 2013 roku dostępny będzie moduł GoFree WIFI-1 umożliwiający podgląd obrazu oraz pełne sterowanie z urządzeń mobilnych, takich jak iPhone, iPad oraz wyposażonych w system Android. Wszystkie modele objęte są dwuletnią gwarancją. Źródło: www.parker.com.pl



Pływające narty

Projektanci sprzętu zimowego zapatrzili się w surferów i stworzyli narty śmigające po śniegu niczym deski na fali. Czy technologia rocker to kolejna rewolucja w narciarstwie alpejskim?

Narty Rocker firmy Salomon (w Polsce dostępne w sklepach Intersport) testowano w ostatni weekend października na austriackim lodowcu Hintertux. Co sprawia, że są one wyjątkowe? Kształt ich dziobów przypomina mocno uniesione ku górze dzioby desek surfingowych. Taka konstrukcja ułatwia surferom ślizganie się po falach oceanu. Do czego ten profil (nazywany rockerem) przydaje się narciarzom?

Poszukujący rozwiązań ułatwiających jazdę w głębokim śniegu konstruktorzy nart doszli przed kilku laty do wniosku, że górski puch pod naciskiem narty zachowuje się podobnie jak woda. Dlatego surfingową konstrukcję zaczęli wykorzystywać w spręcie freeride'owym, podnosząc dzioby nart na odcinku 30, 40 cm. Entuzjaści jazdy w puchu szybko przekonali się do nowego rozwiązania, ich deski zaczęły wręcz pływać po śniegu, znacznie ułatwiając jazdę i czyniąc ją przyjemniejszą.

Później odkryto, że rocker może być propozycją nie tylko dla freeriderów, ale i dla pozostałych narciarzy preferujących jazdę po trasach, także dla początkujących amatorów, a nawet dla zawodników ścigających się w konkurencjach alpejskich. Konstrukcja rocker, odpowiednio zmodyfikowana dla każdego stylu jazdy (freeride, jazda w zróżnicowanym terenie oraz po przygotowanych trasach), sprawia, że narty pozwalają na łatwiejsze opanowanie techniki i są bardziej wszechstronne niż dotychczas. Z dużą łatwością tłumią nierówności terenu, doskonale zachowują się w miękkim śniegu i pozwalają na płynną jazdę bez ryzyka przypadkowego „złapania” krawędzi.

Nowa technologia okazała się doskonałym rozwiązaniem dla nart z grupy allmountain, które teraz są jeszcze bardziej uniwersalne, komfortowe i bezpieczne. W połączeniu z konstrukcją carvingową, technologia rocker po-

zwoliła stworzyć narty dynamiczne i skretne (jest to cecha nart krótkich), a zarazem stabilne w prowadzeniu przy większych prędkościach (jak narty dłuższe), jednocześnie umożliwiając narciarzom „pływanie” w puchowym śniegu.

Najlepsi producenci wykorzystują już nową technologię w najnowszych kolekcjach. Salomon zastosował ją aż w 60 proc. nart na sezon 2012/2013. Niektóre narty wraz z wiązaniami dostępne w sieci Intersport mieszczą się w pierwszym przedziale cenowym (do 1000 zł).



W testach przeprowadzonych w Austrii wzięli udział najlepsi zawodnicy teamu Salomona: Karolina Riemen uprawiająca alpejską konkurencję skicross oraz Andrzej Osuchowski, doświadczony i utytułowany freerider. Narty z nowym profilem można również przetestować w Polsce dzięki wypożyczalniom Intersport Rent.

Więcej o konstrukcji rocker na stronie www.rockerski.pl. Zainteresowani nową technologią znajdą tam wszelkie niezbędne informacje. Na pytania dotyczące technologii rocker i doboru odpowiednich nart odpowiadają eksperci Intersportu – zawodnicy i instruktorzy narciarstwa (w sklepach lub za pośrednictwem infolinii i czatu internetowego).



Test jachtu Dufour

Dufour 375 Grand Large to elegancki performance cruiser, czyli jacht turystyczny o sportowych rysach i doskonałych właściwościach nautycznych. To jedna z tych łodzi, na które chciałoby się zaprosić rodzinę i przyjaciół.



Kabestany do szotów przedniego żagla znajdują się tuż przy kole sterowym. Praktyczne i wygodne.

P przed laty Stocznia im. J. Conrada Korzeniowskiego produkowała jachty Dufour na licencji. Konstrukтором i szefem biura projektowego gdańskiej firmy był wówczas Bronisław Tarnacki. Dziś polskim przedstawicielem Dufour Yachts jest spółka Yachts & Yachting Przemysława Tarnackiego (syn Bronisława), który jest czterokrotnym mistrzem świata w klasie Micro, czterokrotnym mistrzem Polski w żeglarskim meczowym i 13. zawodnikiem światowego rankingu ISAF konkurencji match racing. Czasy się zmieniły, łódzie również, ale sentyment rodziny Tarnackich do francuskiej konstrukcji wciąż jest żywy.

Dufour 375 przypadnie do gustu żeglarzom chcącym wygodnie wypoczywać podczas rodzinnych rejsów i ścigać się w trakcie zatokowych i morskich regat. Jacht powstał w studio włoskiego biura projektowego Cantiere del Pardo, będącego także autorem znanych luksusowych łodzi marki Grand Soleil. Jachty Dufour produkuje firma z La Rochelle założona prawie 50 lat temu przez Michela Dufoura. To jedna z niewielu francuskich stoczní, która skupia się wyłącznie na budowie jachtów żaglowych. Pierwsze próbné rejsy nowych konstrukcji odbywają się na Zatoce Biskajskiej. Stąd łódzie wyruszają do klientów. Najczęściej do Francji, Włoch, Niemiec, Wielkiej Brytanii, a także do armatorów z północnej Europy i ze Stanów Zjednoczonych.

Producent udziela pierwszym właścicielom pięcioletniej gwarancji na kadłub. Łódzie są starannie wykonane i mają konkurencyjną cenę. Model 375 Grand Large wyceniany jest na 111 tys. euro netto. Jacht, który udostępniono nam do testu, oferowano na targach Wiatr i Woda w Gdyni za 155,7 tys. euro netto. Ma on dodatkowe regatowe wyposażenie nazwane przez stoczníę pakietem Grand Prix. Główne elementy pakietu to wyższy maszt, większe ożaglowanie, dłuższa płetwa sterowa, osprzęt do stawiania genakera, regulacja wózków przedniego żagla i regulacja achtersztagu. Każdy jacht Dufour 375 wyposażony jest w elementy znanych i renomowanych firm. Na pokładzie mamy maszt francuskiej mar-

375

ki Sparcraft, duńskie żagle firmy Elvstrøm oraz osprzęt pokładowy Lewmar i Harken.

Obserwując jacht stojący w sopockiej przystani, gdzie znajduje się centrum testowe firmy Yachts & Yachting, zwracamy uwagę na szerokość kadłuba (3,85 m). Dzięki takiej konstrukcji wewnątrz jest bardzo obszerne, załoga może nawet odnieść wrażenie, że znajduje się na większej łodzi.

Gdy jacht stoi w porcie, zadarta ku górze tylna część dna wyraźnie wychodzi z wody. Dzięki takiej linii kadłub nie „ciągnie” wody podczas żeglugi. Dziobnica jest prawie pionowa, a na burcie, w pobliżu dziobu, mamy delikatne wklęsłości, które dodatkowo nadają sylwetce sportowego charakteru. Otwierana klapa na rufie pełni

funkcję platformy kąpielowej i trapu, przez który wygodnie wchodzimy do kokpitu (na platformie możemy wziąć zimny lub ciepły prysznic). Koła sterowe zamontowano na dwóch solidnych kolumnach połączonych z kokpitowymi siedziskami i ich oparciami. Znajdują się dość daleko od siebie, blisko burt. Dzięki temu sternik ma dobrą pozycję do prowadzenia jachtu i obserwacji żagli, a pośrodku kokpitu jest wygodne szerokie przejście. Na podłodze zamontowano podpórkę pod stopę sternika ułatwiającą prowadzenie jachtu podczas większych przechyłów. Między siedziskami znajduje się stół. Na dwóch grubych stalowych nogach zamontowano rozkładany drewniany blat. To naprawdę bardzo solidnie wykona-

ny element, na stół można nawet wskoczyć, jeśli będziemy musieli szybko przedostać się na drugą burtę. Obszerne bakisty kokpitowe otwierają się za pomocą siłowników.

Dość szerokie półpokłady pozwalają bezpiecznie przejść na dziób. Po drodze zwracamy uwagę na solidne podwieszanie, do którego przymocowane są wszystkie wanny rozciągnięte z prawej (lub lewej) strony masztu. Dzięki takiemu rozwiązaniu pokład zyskuje elegancji, a załoga ma zapewnione wygodne przejście, bez pajęczyny stalowych lin pod nogami.

Wnętrze łodzi mieści sześć koi w trzech kabinach (nieco tańszą wersję jachtu producent wyposaża w dwie kabiny). W dziobówce, na lewej burcie, mamy długą koję, a na ▷



Dziobnica jest prawie pionowa, a na burcie, w pobliżu dziobu, mamy delikatne wklęsłości, które dodatkowo nadają sylwetce sportowego charakteru.



Wnętrze jest bardzo obszerne. Załoga może nawet odnieść wrażenie, że znajduje się na większej łodzi.



Na lewej burcie dziobówki znajduje się długa wygodna koja.



Otwierana kłapa na rufie pełni funkcję platformy kąpielowej i trapu.

prawej przejście aż do dziobu, gdzie znajdujemy wizjer steru strumieniowego i windy kotwicznej. Kabina dziobowa ma także ogromne bakisty pod koją, jaskółki wzdłuż bocznych ścian, szafę oraz biblioteczkę na wakacyjne kryminały do poduszki.

W salonie uwagę zwraca ogromny blat kuchenny z białego corianu. Rozpoczyna się tuż przy wejściu do kabiny dziobowej i kończy dopiero przed stanowiskiem nawigatora zbudowanym na prawo od schodów zejściówki. To kuchnia, w której kulinarny bój mogliby stoczyć Pascal i Okrasa. Mamy tu duży blat roboczy, dwupalnikową kuchenkę gazową ukrytą pod zdejmowanym fragmentem blatu, który chowamy w specjalnej skrytce, lodówkę o pojemności 180 litrów, dwukomorowy zlew, piekarnik, kuchenkę mikrofalową, mnóstwo schowków na produkty i sprzęty kuchenne oraz podwójny pojemnik ułatwiający segregację śmieci. W podłodze, tam, gdzie zwykle jest najchłodniej, ukryto piwniczkę na wina.

Po lewej stronie salonu jest jadalnia z wygodnymi kanapami i stołem. Ławka znajdująca się w środkowej części salonu jest przesuwana – kiedy potrzebujemy przestrzeni w salonie, wsuwamy ławkę pod stół, a tuż przed posiłkiem odsuwamy ją bliżej osi kadłuba i blokujemy. Zwróciliśmy też uwagę na otwór w narożniku stołu ułatwiający sprzątanie (kto ma małe dzieci, ten wie, jak wygląda stół po kolacji). Także w podłodze znajduje się schowek, do którego można zgarnąć miotłką wszystko, co znajdzie się na ziemi. Takie proste, a jakie praktyczne – perfekcyjna pani domu byłaby zachwycona.

W tylnej części jachtu znajdują się dwie kabiny rufowe, a na lewo od schodów – toaleta. Na prawej burcie mamy stanowisko nawigatora. Siedzisko zamontowane w tym miejscu możemy unosić z jednej strony do góry. Ten prosty patent pozwala siedzieć w pozycji poziomej także wtedy, gdy jacht żegluję w przechyle.

Na suficie salonu zamontowano sklejkowe relingi, które są równocześnie elementem dekoracyjnym. Pomieszczenia oświetlają ledowe lampki. Meble wykończono okleiną z egzotycznego drewna moabi, a drzwiczki szafek wyposażone są w siłowniki, które ułatwiają otwieranie. W oknach natomiast założono moskitiery, żaluzje przeciwsłoneczne oraz grzybki wentylacyjne.

Testowany Dufour 375 wyposażono w wysuwany ster strumieniowy, alternator 140 Ah (w standardzie stocznia oferuje alternator 110 Ah), dwa akumulatory 100 Ah, akumulator rozruchowy silnika 75 Ah, dwa akumulatory 75 Ah zasilające ster strumieniowy oraz silnik Volvo Penta o mocy 40 KM z przekładnią saildrive (w standardzie stocznia oferuje silnik o mocy 30 KM). Zbiornik paliwa ma pojemność 200 litrów.

Przy obu stanowiskach sterowania znajdują się instrumenty nawigacyjne Raymarine serii e7 z ekranami typu hybrid touch.

Po wyjściu z Mariny Sopot stawiamy grot z listwami usztywniającymi, które bieżą przez cały żagiel – od liku przedniego do tylnego. Rozwijanie głównego żagla przebiega bardzo sprawnie, pomagają nam linki systemu Lazy Jack. Stawiamy też genuę i szybko rozpędzamy łódź na płaskiej wodzie zatoki do prędkości 6, 7 węzłów (wieje od 2 do 4 stopni w skali Beauforta). Kabełstan do szotów przedniego żagla znajduje się w pobliżu stanowiska sternika – takie rozwiązanie docenią żeglarze pływający w rejsy rodzinne, bo osoba prowadząca jacht może więcej obowiązków wziąć na swoje barki i samodzielnie trzymać genuę. Ster porusza się bardzo lekko i bez najmniejszych luzów – system łożysk ukryty w kolumnie sterowej działa niezwykle precyzyjnie.

W kursie na wiatr łódź żegluguje bardzo ostro, dopracowany system sterowania pozwala błyskawicznie korygować kurs przy najmniejszej zmianie kierunku wiatru. Silnik pracuje wyjątkowo cicho, podczas spokojnych manewrów portowych prawie go nie słychać, czasem tylko przez chwilę od strony dziobu dochodzi delikatny pomruk steru strumieniowego.

Dufour 375 Grand Large to łódź dla armatorów oczekujących od turystycznego jachtu czegoś więcej. Ciekawi jesteśmy, jak sprawdza się w żegludze podstawowa wersja tego modelu, z niższym masztem, mniejszym żaglem i krótszym kilem. Może kiedyś takie jachty znajdą się także w ofercie firm czarterowych działających na Bałtyku?

Właścicielem stoczni Dufour jest fundusz inwestycyjny posiadający również marki Bavaria Yachts i Grand Soleil. Ambicją firmy jest stworzenie konsorcjum będącego drugim największym producentem jachtów na świecie (po grupie Jeanneau – Bénéteau). Gdybyśmy biznesowy model, który buduje fundusz, porównali do branży motoryzacyjnej, moglibyśmy powiedzieć, że Grand Soleil to Porsche, Dufour to Audi, a łódzie marki Bavaria to Volkswagen. Która maszyna jest wam najbliższa?

Krzysztof Olejnik

Dufour 375 Grand Large	
Długość	11,19 m
Szerokość	3,85 m
Wyporność	7060 kg
Zanurzenie	1,9 / 1,6 m
Grot	31 m kw.
Genua	35 m kw.
Spinaker	90 m kw.
Zbiornik wody	380 l
Zbiornik paliwa	200 l
Kategoria	A
Wyłączny przedstawiciel Dufour Yachts na Polskę: Yachts & Yachting Sp. z o. o., www.yachtsandyachting.pl	



W kursie na wiatr łódź żegluguje bardzo ostro, a system sterowania pozwala błyskawicznie korygować kurs.



Koła sterowe zamontowano na kolumnach połączonych z kokpitowymi siedziskami.



Nowość z Bawarii

*Cruiser 33 to nowa łódź niemieckiej stoczni Bavaria Yachts.
Czy ten model zdobędzie uznanie polskich klientów?*

Atrakcyjny design autorstwa renomowanego biura Farr Yacht Design, sporo miejsca pod pokładem oraz materiały wysokiej jakości – nowy produkt Bavaria Yachts potwierdza strategię producenta zakładającą pozyskanie armatorów ceniących komfort i jakość.

Pod koniec października łódź prezentowano i testowano w Chorwacji. Pierwsze wrażenia są obiecujące: jacht prowadzi się niezwykle lekko jak na jednostkę turystyczną, układ sterowania jest czuły i precyzyjny. W porównaniu z poprzednim modelem nowy Cruiser 33 ma zoptymalizowany kształt płetw sterowej i balastowej, nowy

elegancki kształt nadbudówki i więcej miejsca pod pokładem. Nie zmieniono linii kadłuba w części podwodnej, co gwarantuje przyzwoite osiągi. Jacht ma dwie kabiny oraz wyjątkowo dużą toaletę z prysznicem. W salonie można rozłożyć sofę i zyskać dwa dodatkowe miejsca do spania.

Długość jachtu to 9,99 m. Szerokość: 3,42 m. Zanurzenie z krótkim kilem: 1,5 m. Te wymiary sprawiają, że Cruiser 33 to ciekawa propozycja na polskie śródlądzie, wody zatokowe i przybrzeżne oraz na morze. W podstawowej wersji łódź kosztuje 62,9 tys. euro netto. Warto dodać, że armator otrzymuje w tej cenie dość bogato wyposażoną jednostkę, między innymi w drewno tekowe w kokpicie, na siedziiskach i na dużej platformie kąpielowej. Żeglarze ze sportową żyłką mogą dodatkowo zamówić genaker oraz system do jego stawiania z genakerbomem na pokładzie, wyczynowe żagle z materiałów kompozytowych czy silnik w układzie sail-drive ze składaną śrubą. Cruiser 33 to jednak przede wszystkim turystyczny jacht rodzinny, dlatego producent oferuje opcjonalnie także klimatyzację, ogrzewanie, pakiety multimedialne, ster strumieniowy, pakiet nawigacyjny, autopilota, a nawet radar.



Cruiser 33 ma dwie kabiny. W salonie można rozłożyć sofę i zyskać dwa dodatkowe miejsca do spania.

Filmowa uczta

Druga edycja Przeglądu Filmów Żeglarskich Jacht Film odbędzie się w warszawskim kinie „Wisła” w ostatni weekend listopada (24–25.11). Organizatorzy przygotowali nową porcję obrazów o morzu i ludziach morza. Są wśród nich takie, których nie możecie przegapić.

Przed rokiem zaprezentowano 14 produkcji. Impreza została doskonale przyjęta przez widzów. Czy druga edycja, z nowym repertuarem, zacieka wi nas równie mocno?

Wśród filmów związanych z polskim żeglarstwem znajdzie się obraz Michała Dąbrowskiego „Karol Olgierd Borchardt – kapitan własnej duszy”. Borchardt opowiada w filmie między innymi o tym, że z powodów zdrowotnych nie dostał się za pierwszym razem do szkoły morskiej i dopiero rok później, dzięki osobistemu wstawiennictwu generała Mariusza Zaruskiego, otrzymał indeks. „Kapitan własnej duszy” to także film o historii portu w Gdyni i o marzeniach o morskiej potęgze kraju. Prace nad dokumentem rozpoczęły się w 1974 roku i dopiero rok temu, po wielu latach przerwy, zostały ukończone.

Zobaczymy też opowieść „Jachtem donikąd” o tragicznej historii „Raczyńskiego II”. W sierpniu 1979 roku mieszkający we Francji Ryszard Raczyński zgłosił w PZŻ inicjatywę wystawienia nowoczesnego jachtu pod polską banderą do atlantyckich regat samotników OSTAR. Konstruktorem i sternikiem miał być Czesław Gogońkiewicz. Film opowiada o absurdach PRL i budowie jachtu w wiejskiej stodole pod Sandomierzem.

Nostalgiczny, przepełniony wspomnieniami obraz „Nie obawiaj się być szczęśliwym” Heleny Borlik ukaże Ludomira Mączkę przed kolejną wyprawą. Na przystani w Szczecinie „Ludek” z pomocą przyjaciół ceruje żagle, liczy suszone kielbasy i grając w szachy, pije swoją yerba mate. Świadomy upływającego czasu opowiada o kończącym się powoli życiu na jachcie, o swojej ukochanej „Marii”, która jest jego domem, żoną i kochanką. Czasem ją zostawiał, ale nigdy nie zdradził.

Zobaczymy też film „Podróż »Damienem«” z 1973 roku zrealizowany podczas rejsu na Ocean Południowy i do Antarktyki dwóch młodych Francuzów. Kamere i zapas taśm Gérard Janichon i Jérôme Poncet otrzymali przed podróżą w podarunku od Bernarda Moitessiera, słynnego francuskiego żeglarza i autora książek. Miłośników zimnych mórz i gór lodowych



zainteresuje też na pewno film „»Berserk« w Antarktyce” opowiadający o Jarle Andhøy, bezkompromisowym norweskim żeglarzu i wagabundzie.

Z zainteresowaniem czekamy też na film z 1966 roku o wyprawie jachtu „Śmiały”. W załodze pod komendą kapitana Bolesława Kowalskiego byli między innymi: Ludomir Mączka, Jerzy Knabe i Krzysztof Baranowski. Film zrealizowano z archiwalnych materiałów nakręconych przez uczestników rejsu. Rozpoczyna się od słów kapitana Kowalskiego: „Z odcinków taśmy filmowej znalezionych w piwnicy, mój syn Piotr odtworzył znaczący fragment mojego życia sprzed 40 lat i podarował mi go z okazji 78. urodzin”.

Warto też wspomnieć o produkcji „Głos wody”, która nie jest filmem typowo że-

glarskim: „Jeszcze jeden film o wodzie... Czy my kiedykolwiek uciekniemy od wody...?” – pyta retorycznie narrator w pierwszej scenie. To obraz o Holandii. Słowo „jacht” pochodzi z niderlandzkiego. Żeglowanie dla przyjemności także narodziło się w Holandii. Ten mały kraj jak żaden inny w Europie uzależniony jest od morza. Od jego kaprysów, przypływów, odpływów... Woda jest skarbem Holandii, ale też żywiołem budzącym respekt i lęk.

Projekcjom będą towarzyszyć ciekawe zapowiedzi i gawędy konferansjerów. Zaplanowano konkursy związane z żeglarstwem oraz prezentowanymi filmami. Patronami przeglądu i fundatorami nagród dla uczestników są Henri Lloyd, stocznia Delphia Yachts, serwis Dobre Wiatry, firma 3Oceans (armator żaglowca „Fryderyk Chopin”), linie lotnicze Eurolot oraz kanał telewizyjny Travel Channel.

Andrzej Minkiewicz

Więcej informacji o przeglądzie na stronie www.jachtfilm.pl

Szanta Claus Festiwal 2012

Zespoły Cztery Refy, Flash Creep oraz Mohadick będą gwiazdami siódmej edycji grudniowego „Szanta Claus Festiwal”.

„Szanta Claus Festiwal” jest jedyną tego typu imprezą w stolicy wielkopolski i jedynym w kraju festiwałem szantowym odbywającym się w grudniu. Organizatorzy poznańskiej imprezy (Maciej Olszewski i Wielkopolski Okręgowy Związek Żeglarski) zapraszają w piątek, 7 grudnia, oraz w sobotę, 8 grudnia, do teatru „Scena na piętrze” (ul. Masztalarska 8) oraz na Stary Rynek 77 do restauracji „Feniks”.

W piątek, w piwnicy restauracji „Feniks”, odbędzie się biesiada żeglarska (początek o godz. 19). Wystąpią Mirek „Kowal” Kowalewski, Dariusz Zbierski i Mieszko Osiewicz. W sobotę, podczas koncertu głównego, w sali teatru „Scena na piętrze” zagrają Cztery Refy, Flash Creep,

Mohadick oraz laureaci konkursów (początek o godz. 18). Po zakończeniu koncertu, około godz. 23, festiwalowa załoga oraz goście przeniosą się ponownie do pobliskiej restauracji „Feniks”, by do późnych godzin snuć grudniowe morskie opowieści.

Zespół Cztery Refy, najbardziej znany wykonawca tegorocznego „Szanta Claus Festiwal”, działa od 1985 roku. To jedna z czołowych kapel polskiej sceny szantowej. W repertuarze ma ponad 200 utworów: szanty, pieśni morskie, pieśni wielorybnicze, ballady rybackie, pieśni o bitwach morskich oraz utwory instrumentalne oparte na folklorze irlandzkim, szkockim, angielskim i bretońskim. Grupa wykorzystuje wyłącznie instrumenty akustyczne, a część repertuaru wykonuje a cappella.



Cieśnina Sund. Widok z zamkowej wieży w Helsingør.

Fot. Michał Przybylski

Dookoła Zelandii

Przez dwa tygodnie załoga młodych żeglarzy przepłynęła 430 mil. Zawinęła do siedmiu portów w trzech krajach i zatoczyła pętlę wokół największej z duńskich wysp. Przedstawiamy pierwszy materiał z nowego cyklu „Żeglujmy po Bałtyku”.

Już zimą planowaliśmy letni urlop i kolejny rejs. Po ostatniej bałtyckiej wyprawie mieliśmy ochotę wyruszyć na południe. Niestety, koszty czarterowego rejsu po Morzu Śródziemnym okazały się wyższe, niż zakładaliśmy. Ciężko przyznać, ale Bałtyk ponownie był dla nas jedynym rozwiązaniem.

Ponieważ członkami załogi mieli być początkujący żeglarze i nowicjusze nie mający ochoty na ciężką żeglugę, musieliśmy wytyczyć taką trasę, która pozwala wykluczyć długie przeloty i częste pływanie nocą. Tak zrodził się pomysł, by się powłóczyć wokół duńskiej Zelandii. Nawiązaliśmy kontakt z niemiecką firmą czarterową Mola Yachting. Co ciekawe, zachodni sąsiedzi zaofiarowali wynajęcie Bavarii 38 Cruiser o 350 euro taniej niż polska firma czarterowa.

Przystań naszego armatora znajduje się na Rugii, w miejscowości Breege. To wakacyjna wioska przypominająca klimatem

nadmorskie kurorty w Polsce. Malowniczo położona marina mieści około 50 jachtów. Większość z nich należy do firmy czarterowej. W porcie można pożyczyć taczki, które doskonale sprawdzają się podczas przewożenia bagaży na keję. Niestety, w marinie są kłopoty z parkowaniem. Trudno znaleźć wolne miejsce, ponieważ przyjeżdża tu wielu turystów (kursuje stąd statek wycieczkowy). Za postój auta oraz za prysznice trzeba płacić monetami. Warto o tym pamiętać, bo po zeszłorocznych doświadczeniach w szwedzkich portach, gdzie na gotówkę patrzono jak na wynalazek z poprzedniej epoki, postanowiliśmy zabrać kartę kredytową (miała pełnić funkcję wspólnej kasy jachtowej). W Niemczech już na początku rejsu musieliśmy zrobić wycieczkę do bankomatu. Formalności związane z przejściem jachtu nie zajęły wiele czasu, a kaucję zabezpieczono na karcie kredytowej.

Pierwsze przechyły

Zmęczeni całodzienną podróżą idziemy spać dość wcześnie. Nazajutrz, około godz. 13, oddajemy cumy i powoli oddalamy się od kei. Nagle ktoś stojący na pomoście zaczyna nerwowo wymachiwać rękoma w naszą stronę. Zanim zrozumieliśmy, że to ostrzeżenie przed płycizną kilkanaście metrów od kei, majestatycznie na nią wpłynęliśmy. Wiedzieliśmy, że tu jest płytko, ale nie sądziliśmy, że przy samej kei. Udało nam się wykręcić i przepłynąć obok małej boi, która – jak się okazało – ma wyznaczać granicę bezpiecznej wody. Od tej chwili jesteśmy czujni jak wążki.

Na otwarte morze wiedzie wąski szlak wyznaczony bojami. Prowadzi nas między malowniczymi wyspami. Widok jest niesamowity. Kilkanaście metrów od burt mijamy płycizny, gdzie woda sięga kostek.

Szlak najpierw prowadzi na zachód, po czym skręca na północ. W tym momencie czujemy pierwsze mocniejsze powiewy wiatru. Stawiamy grot i lekko zrefowaną genuę. Wiatr osiąga prędkość 12 węzłów, płyniemy półwiatrem z prędkością sześciu węzłów. Na otwartej wodzie czekają na nas prawdziwie żeglarskie warunki. Załoga jest w wyśmienitych nastrojach, bo pogoda piękna. Słońce, bezchmurne niebo, ciepło. Czy my naprawdę płyniemy na Bałtyk?

Po minięciu północnego krańca wyspy Hiddensee jesteśmy już na otwartym morzu. Jak się spodziewaliśmy, mamy spory przechyl, a krótka fala nie daje zapomnieć, że to jednak Bałtyk. Wiatr wzmacnia się do pięciu stopni Beauforta, a na naszym logu chwilami widzimy prędkość 7,5 węzła. Porę obiadu pomijamy zgodnym milczeniem. Na pokład wędrują pierwsze suchary i kisiele. Załoga zakłada szelki pneumatyczne.

Do wieczora wiatr już się nie wzmacnia, ale fale stają się coraz większe. Pod pokładem ciężko odpocząć przed pierwszą wachtą. Przed rejssem postanowiliśmy żeglować podzieleni na czterogodzinne nocne wachty. Pierwsza zaczyna się o 22.00, następna (psia) o 2.00. Ostatnia (wschód słońca gratis) kończy się o 10.00.

Ledwo człowiek zamknął oczy, a tu ktoś szarpie i mówi, że już 22.00 i trzeba wyjść



Gazeta, książka i kisiel, czyli spokojny podwieczorek na Bałtyku.

Fot. Michał Przybylski

na wachtę. Żołądek nie zdążył się jeszcze przyzwyczać, ale widok na zewnątrz szybko otrzeźwia. Schodziłam pod pokład, gdy było jeszcze jasno. Teraz jest czarna noc usiana dziesiątkami różnych świateł. Otrzymuję informacje, gdzie jesteśmy, jakim kursem mamy płynąć i czy te światła mają zamiar nas rozjechać za godzinę, za

pół, czy może za pięć minut. Na mapie widzę, że wpłynęliśmy między Szwecją i Zelandią. Trzeba poprowadzić jacht wzdłuż dwukierunkowej rutty, po której prują statki. Wachta upływa na wydeptywaniu ścieżki od komputera do lornetek. O 7.00 rano wchodzimy do szwedzkiego Malmö, pierwszego portu naszej wyprawy. ▸



Gwarny i zatłoczony stary port w centrum Kopenhagi. Tutaj miasto żyje całą dobę.

Fot. Michał Przybylski



Duża marina w Heiligenhafen. Od głównego pirsu odchodzi 15 prostopadłych pomostów pływakich.

Fot. Michał Przybylski

Malmö i Kopenhaga

Marina Dockan położona jest w starym suchym doku. Cumujemy wzdłuż promenady, nad którą wyrastają nowe kamienice mieszkalne. Czujemy, jakbyśmy stanęli w środku osiedla. Większość sąsiednich jachtów to prywatne jednostki. Obok nas para starszych żeglarzy właśnie znosi bagaż z najbliższego budynku do swojej łódki. To się nazywa życie na wodzie... Po zejściu na ląd poznajemy system płatności, który

będzie nam towarzyszył w każdym następnym porcie. Po zapłaceniu za portowanie otrzymujemy kartę. Jeśli chcemy skorzystać z prądu lub wody, wkładamy ją do automatu znajdującego się przy kei. Zwykle na karcie jest limit impulsów, który można zwiększyć po dokonaniu dodatkowej opłaty. Marina w Malmö wita nas upalną pogodą i brakiem obsługi portowej. Na podłączenie prądu musimy czekać, bo automat jest nieczynny. Na szczęście, w końcu pojawia się ktoś z obsługi.

Po odespaniu nocnych przygód zwiedzamy okolicę. Malmö nazywane jest miastem parków. Rzeczywiście, co kilka kroków mijamy zielone przestrzenie wkomponowane w nowoczesne miasto. Warto zobaczyć budynek biblioteki publicznej, wieżowiec mieszkalny Turning Torso oraz dzielnicę w okolicy plaży Ribersborg.

Następny dzień także jest upalny i, niestety, bezwietrzny. Nasz kolejny cel to stolica Danii. Mamy niedaleko, więc wysypiamy się i wypływamy dopiero o 11.30. Na morzu spokój. Lekki wiatr z południa, woda płaska i słońce. Załoga się relaksuje, opala i ładuje baterie. Do Kopenhagi wpływamy po pięciu godzinach. Marina znajduje się po prawej stronie szerokiego kanału prowadzącego do centrum, tuż obok słynnej Małej Syrenki, posągu z baśni Hansa Christiana Andersena. Za postój płacimy 250 koron (prysznice płatne dodatkowo). Na odkrywanie duńskiej stolicy mamy dwa dni. Warto zobaczyć rezydencję rodziny królewskiej, muzeum narodowe i dzielnicę Christiania, której mieszkańcom duńskie władze nadały status niezależnej społeczności.

Helsingør

Po dwóch dniach zwiedzania ruszamy w dalszą drogę. Kolejny cel to Helsingør. Wypływamy o godz. 6.00. Dzięki temu w następnym porcie jesteśmy przed 13.00 i możemy przeznaczyć popołudnie na zwie-



Zakręcony wieżowiec mieszkalny Turning Torso w Malmö.

Fot. Michał Przybylski

dzanie miasta. Spore wrażenie robi Kronborg, jeden z najświetniejszych zamków na świecie, w którym Szekspir umieścił akcję „Hamleta”. Zbudowano go w XVI wieku, za czasów Fryderyka II. Warto wejść na wieżę zamkową, z której rozpościera się piękny widok na cieśninę Sund.

W Helsingør zostajemy na noc, aby porządnie się wypaść. Przed nami najdłuższy i najcięższy etap rejsu. Rano mijamy główki portu i kierujemy się na północny zachód. Wspinamy się wzdłuż wybrzeża Zelandii, aby w końcu okrążyć jej północny kraniec. Gdy wieczorem ster przejmuje pierwsza wachta, pogoda zaczyna się psuć. Robi się chłodno. Wiatr jest zmienny, płyniemy z prędkością od trzech do pięciu węzłów, a po północy jeszcze wolniej. Trzeba odpalić silnik, ponieważ znajdujemy się w wąskim przejściu między wyspami. Wiedzie tędy droga, którą płynąją na zmianę wielkie tankowce i rozświetlone jak choinki promy.

Wachtę rozpoczynam o 2.00. Wiatr się wzmacnia i budują się większe fale atakujące jacht od burty. Przy małej prędkości łódka skacze na nich jak rumak na rodeo. Trzeba się mocno trzymać. Dodatkowo w pobliżu kręcą się dwie burze. Co chwila niebo rozświetlają błyskawice. Poza tymi momentami jest zupełnie czarno. Statki mijają nas co 15 minut. Prawie bez przerwy sprawdzam kurs, pozycję na mapie i głębokość, bo robi się dość płytko. Nie możemy zboczyć z wyznaczonego szlaku. Nawigowanie w tym rejonie polega na żeglowaniu od boi do boi, które mrugają zielonym światłem.

Burze na szczęście przechodzą bokiem, ale deszcz nas nie oszczędza. Gęsta ulewa ogranicza widoczność do kilkunastu metrów. W takich warunkach wypatrzenie zielonego światła jest praktycznie niemożliwe. W końcu się rozpogadza. Powoli noc ustępuje i naokoło nas się rozjaśnia. W dzień ogromne tankowce robią jeszcze większe wrażenie. Wybija 6.00. Koniec wachty. Ledwo mogę się doczołgać do koi.

Zamykamy pętlę

Po prawej burcie zostawiamy wyspę Samsø i kierujemy się na południe szlakiem między Zelandią a Odense. Dopiero około 16.00 przepływamy pod mostem rozwieszonym między tymi dwoma wyspami. Niecałe dwie godziny później cumujemy w dużej i wygodnej marinie w miejscowości Korsør. Pierwsza czynność to rozwieszenie mokrych ubrań, na szczęście, wychodzi słońce. Jesteśmy tak zmęczeni, że nie chcemy nam się iść pod prysznic. W końcu jednak się mobilizujemy. Zjadamy późny obiad i idziemy obejrzeć miasto. Wygląda jakby było wymarłe. W niecałą godzinę udaje nam się obejść całą miejscowość. Niestety, nie znajdujemy tu nic ciekawego.



W Heiligenhafen jest piaszczysty półwysp objęty rezerwatem. Od strony morza stoją domy kryte strzechą.

Następnego dnia śpimy długo i wypływamy dopiero o 14.00. Jest nam trochę smutno, bo Korsør to ostatni duński port na naszej trasie. Ale pocieszamy się, że przed nami jeszcze niemieckie wybrzeże. Kierujemy się na południe do Heiligenhafen. Ten odcinek pokonujemy w 18 godzin. Wejście do portu przypada na moją wachtę, ale kapitan prosi, by go obudzić, gdy znajdziemy się na podejściu. Nie bez powodu. Wpływa się tu wykopanym wąskim szlakiem. Jest położony między lądem a długą piaszczystą kosa, przypominającą naszą Mierzę Helską. Marina jest bardzo duża. Od głównego pirsu odchodzi 15 prostopadłych pomostów płynących. Stoją tu setki jachtów.

Miasto nie jest zbyt ciekawe, bardziej interesujący jest piaszczysty półwysp objęty rezerwatem. Można po nim spacerować wyznaczoną trasą. Wzdłuż cypla, od strony morza, stoją domy kryte strzechą, a na wysokości mariny znajduje się drewniane moło wychodzące w głąb morza.

Jest wtorek, a my mamy być z powrotem w Breege w piątek. Oznacza to, że nie musimy się spieszyć. Po zrobieniu zakupów, około 16.00, opuszczamy gościnną przystań. Przed nami Rostock. Po 17 godzinach żeglugi wpływamy rzeką Warnow w głąb lądu. Okolica ma charakter przemysłowy.



ŻEGLUJMY PO BAŁTYKU
KAMPANIA MAGAZynu WIATR

Czuć, że to tereny byłej NRD. W marinie trzeba za wszystko dopłacać, a sanitariaty dawno nie były remontowane. W mieście godny uwagi jest kościół mariacki z zegarem astronomicznym i piękną chrzcielnicą. Wieczorem przychodzimy tu na koncert organowy. Instrument pochodzi z XVIII wieku i ma aż 5700 piszczałek.

Powrót

Po jednodniowym pobycie w Rostocku ruszamy w drogę powrotną. Do Breege mamy ponad 70 mil. Wiatr nie pozwala nam rozwinąć oczekiwanej prędkości. Płyniemy od dwóch do trzech węzłów. Mimo wszystko wieczór na morzu jest piękny. Wreszcie kawałek otwartej wody. Nie mijają nas statki. Możemy się rozluźnić i podziwiać wyskakujące z wody morświny.

Podczas oddawania jachtu musimy dopłacić 25 euro za użycie drugiej butli gazowej (w cenie czarteru jest tylko jedna). Poza tą oszczędnością niemieckiego armatora byliśmy zadowoleni z czarteru. Jacht był w dobrym stanie i miał świetne wyposażenie. Pomimo obaw, przekonaliśmy się do grota rolowanego do masztu. Z miejsc, które odwiedziliśmy, najciekawsza była Kopenhaga. Świetnie sprawdził się pomysł zabrania z Polski weków z obiadami na cały rejs. Sama żegluga była dość wymagająca z powodu intensywnego ruchu statków na wodach wokół Zelandii. Przez cały rejs nawigowaliśmy za pomocą laptopa (program Open CPN) i chartplottera. Oczywiście mieliśmy także wszystkie mapy w wersji papierowej. Przez dwa tygodnie rejsu łód nie zniknęła nam za horyzontem. Jednym dawało to poczucie bezpieczeństwa. Inni nie mogli w pełni oderwać się od rzeczywistości.

Kamila Ostrowska

Anna Weinzieher

„Jesteś za mała i nic nie osiągniesz na łódce klasy Laser” – te słowa Anna Weinzieher słyszała wielokrotnie. Ale uparta dziewczyna nie zrezygnowała. Latem reprezentowała Polskę na igrzyskach, a we wrześniu zdobyła złoto podczas mistrzostw kraju.

W regatach olimpijskich Ania zajęła miejsce w połowie stawki. Podczas mistrzostw Polski w klasach olimpijskich, które zakończyły się w ostatni weekend września, wygrała pięć wyścigów. Kilka dni później zwyciężyła w meczowych mistrzostwach kraju, pokonując w finale swą najgroźniejszą rywalkę, Natalię Szymczyk.

„Wiatr”: Czy udział w igrzyskach olimpijskich cię zmienił, czy jesteś dojrzałą i lepszą sterniczką?

Anna Weinzieher: Zdołałam doświadczenie i na pewno bardziej w siebie wierzę. W Weymouth przekonałam się, że potrafię żeglować szybko, płynąć burta w burtę z najlepszymi zawodniczkami świata, nieźle też rozpoczynam regaty. Kilka razy za linią startu znajdowałam się na świetnej pozycji i żeglowałam na czystym wietrze. Parę razy płynęłam w czołówce, raz na górnej boi byłam szósta. Oczywiście, później brakowało mi umiejętności i sprytu, by utrzymać lokatę, drobny błąd oznaczał stratę 10 miejsc. Ale wierzę, że kolejne lata pracy przyniosą efekty i zacznę zdobywać wyższe pozycje podczas międzynarodowych imprez.

Nabrałam też dystansu. Prawie po dziesięciu latach treningów zrozumiałam, że regaty olimpijskie to zawody jak każde inne. Porażka w krajowych kwalifikacjach nie powinna być odbierana jako tragedia, a start na igrzyskach jako coś, co zmienia nasze życie.

Czy rywalki czymś cię zaskoczyły?

Raczej nie. Od dawna się znamy i wiemy, które świetnie pływają na wiatr, które są dobre w trudnych warunkach, a które doskonale żeglują na kursach pełnych. W naszej klasie nie ma zawodniczek z kosmosu, doskonale radzących sobie w każdej sytuacji na wodzie. Walka w czołówce była zacięta i bardzo wyrównana. Chinka Lijia Xu zdobyła złoto, pokonując Holenderkę Marit Bouwmeesterzaledwie trzema punktami. Wszystko rozstrzygało się w trakcie wyścigu medalowego. W wypadku kolejnych lokat różnice także były niewielkie. Ukończyłam regaty na 22. pozycji,

ale miałam tę samą liczbę punktów co dwie rywalki, które zajęły wyższe miejsca.

Przed laty, podobnie jak większość zawodników, pływałaś na optimiście. Odnosiłaś sukcesy?

Żadnych, byłam beznadziejna. Ogromne braki taktyczne z tamtego okresu uzupełniam do dziś. Raz nawet, tuż przed metą, zatrzymałam się w łopocie, bo jedna z moich koleżanek krzyczała z tyłu: „Aniu, zaczekaj!”.

Twoja przygoda z klasą Laser trwa już kilka lat, jak wspominasz jej początki?

Nie było łatwo. Najpierw żeglowałam na radialu i trochę męczyłam się z dużym żaglem tej łódki. Odżyłam dopiero, gdy wprowadzono żagiel 4.7. Przestałam wówczas walczyć o życie i wreszcie zaczęłam pływać. Kiedy wróciłam do treningów i startów z większym żaglem, byłam już lepiej przygotowana do olimpijskiej klasy. Ale wciąż wiele osób powtarzało mi, że laser nie jest dla mnie. „Jesteś za mała, niczego nie osiągniesz, pomyśl raczej o łódce dwuosobowej” – te słowa docierały do mnie z wielu stron. Pływanie z załogantką to jednak nie dla mnie. Lubię odpowiadać za wszystko i jestem niezależna. Pracuję, bo chcę żeglować na wysokim poziomie i nikogo nie zamierzam zmuszać do poświęceń. To gwarantuje kobietom tylko klasa Laser Radial, więc trzeba po prostu zasuwać, a nie narzekać, że jest ciężko.

Może urośniesz...

Już raczej nie. Mam 165 cm wzrostu. W Polsce wielu uważa, że to nie są warunki na jednoosobową klasę olimpijską, ale kiedy zaczęłam jeździć na regaty Pucharu Świata, zobaczyłam, że dziewczyn mojej postury jest więcej. I wtedy pomyślałam: „o co tym wszystkim ludziom chodzi?”. Przybrałam trochę na wadze i dziś warunki fizyczne nie są dla mnie żadną przeszkodą.

Myślałaś o zmianie klasy, kiedy nową konkurencją olimpijską dla pań została łódka typu skiff?



Ania podczas badań wydolnościowych na AWFIS w Gdańsku.

Fot. Wojciech Artyniew



Anna Weinzieher: „Porażka w krajowych kwalifikacjach nie powinna być odbierana jako tragedia, a start na igrzyskach jako coś, co zmieni nasze życie”. Fot. Wojciech Artyniew

Przeszła mi taka myśl przez głowę, ale raczej pozostanę przy laserze. Sporo pracy mam już za sobą i szkoda byłoby teraz zmieniać łódkę.

Jak trenujesz, kiedy nie pływasz?

Lubię biegać. Jeżdżę na rowerze i czasem startuję w maratonach MTB. Odwiedzam siłownię i chodzę na rowerowy spinning. W domu przymocowałam pas balastowy do kaloryfera i ćwiczę nogi, balastując na krześle. Mam też taśmy TRX, które pozwalają na wykonywanie różnych ćwiczeń. To jedno z moich ulubionych zajęć treningowych na lądzie. Taśmy są poręczne, nie zajmują wiele miejsca, więc można je zabierać na zgrupowania.

Podczas mistrzostw Polski klas olimpijskich wygrałaś ponad połowę wyścigów, a w pozostałych byłaś druga lub trzecia. Patrząc na wyniki, łatwo za-

uważyć, że konkurencja nie jest zbyt silna. Choć sklasyfikowano 18 sterniczek, można powiedzieć, że o medale walczyło zaledwie pięć. Dlaczego flota klasy Laser Radial jest w Polsce tak słaba?

Nie wiem. Podczas mistrzostw kraju rzeczywiście czołówka była dość nieliczna, a przy silnym wietrze o zwycięstwo w wyścigu rywalizowały zaledwie dwie osoby. Większość dziewcząt to bardzo młode zawodniczki, w pierwszej dziesiątce regat były aż cztery siedemnastolatki i szesnastolatka. To pokazuje, że polska flota klasy Laser Radial jest dopiero na początku drogi. Poza tym wiele dziewcząt kończy dość wcześnie sportowe żeglowanie. Jedne nie chcą ciężko pracować, inne narzekają, że boją się nogi, a tylek wciąż mają mokry. Brakuje im cierpliwości i determinacji, by przez kilka lat

walczyć i czekać na sukces. Kiedy zdecydowałam się na operację więzadeł krzyżowych zerwanych podczas jazdy na snowboardzie (zabieg wykonano w poznańskiej klinice Rchaspot), osiem tygodni chodziłam o kulach i pół roku wykonywałam ćwiczenia rehabilitacyjne. Wiele osób pytało wtedy, czy spróbuję wrócić do sportu. Robiłam zdziwioną minę, bo ani przez chwilę nie zakładałam, że to może być koniec mojego żeglowania. Nawet studia musiały ostatnio ustąpić miejsca treningom i regatom, więc po raz trzeci jestem na drugim roku. Studiuję rehabilitację na warszawskiej Akademii Wychowania Fizycznego. Być może w przyszłości, z dyplomem tej specjalności, będę pomagać młodym sterniczkom gotowym na olimpijską karierę.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Inwazja smoków przy s

Regaty Sopot Baltic Dragon Challenge rozegrano w ostatnich dniach września w pobliżu sopockiego molo. Drugie miejsce zajęła debiutująca w tej klasie załoga Przemysława Tarnackiego.

Klasę Dragon zaprojektował w 1929 roku Johan Anker. Pierwsze łódzie miały dwie kije i były przeznaczone do weekendowej żeglugi po wewnętrznych wodach Norwegii. W kolejnych latach dragony zdobyły popularność w innych krajach Europy, a w 1948 roku podczas igrzysk w Londynie zadebiutowały jako konkurencja olimpijska. W programie igrzysk były aż do 1972 roku (Monachium). W tegorocznych mistrzostwach Europy w Austrii startowało 65 łodzi, a najwyższe miejsca zajmowały załogi z Niemiec i Rosji. W mistrzostwach świata, które odbyły się w Irlandii, rywalizowało w tym roku 60 ekip.

Sopockie regaty rozegrano w doskonałych warunkach wietrznych. Piękne klasyczne łódki kilowe budziły spore zainteresowanie żeglarzy odwiedzających marinę. – Mamy nadzieję, że będzie to cykliczna impreza entuzjastów klasy Dragon z regionu Morza Bałtyckiego – powiedział Calle Söderberg ze szwedzkiej firmy Promarina, operatora sopockiej przystani jachtowej.

W regatach wystartowało pięć załóg. Wszystkie jachty dotarły do Sopotu ze Szwecji, gdzie klasa Dragon jest popularną konstrukcją (w mistrzostwach tego kraju startuje średnio 35 jachtów). Łódki dopłynęły promem do Gdańska, tam zostały zwodowane i wyruszyły w kierunku Sopotu.

Zwyciężyła szwedzka załoga Pålsson – Mattsson – Book. Drugie miejsce (ex aequo z inną szwedzką ekipą) wywalczył polski zespół: Przemysław Tarnacki, Przemysław Płóciennik i Marcin Banaszek (do ekipy dołączył też Marek Skorwider).

– Dragon to prestiżowa, elitarna i bardzo elegancka klasa. Zawsze mi się podobała, więc zaproszenie od firmy Promarina do udziału w sopockich regatach przyjąłem z radością – mówi Przemysław Tarnacki. – Pierwszego dnia staraliśmy się jak najszybciej opanować pajęczynę lin w kokpicie jachtu. Regulacji w tej łódce jest naprawdę sporo. Kiedy wiedzieliśmy już, którą linię należy ciągnąć w danym momencie, włączyliśmy się do walki o czołowe miejsca.

Łódka, na której startowała polska załoga, warta jest około 25 tys. euro, a nowe dragony kosztują ponad 50 tys. euro. Polscy miłośnicy dragonów chcą powołać stowarzyszenie klasy i być może zorganizować mistrzostwa kraju.



Załoga Przemysława Tarnackiego pruje fale zatoki.

opockim molo



Fot. Robert Hajduk

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Walc, Zdobywco Wąlu Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 43 03
JK HOM, Szczecin, Przechenna 3, tel. (91) 30 70 500
Maritim Shop, Szczecin, Przechenna 11, tel. (91) 4613950
Sklep Aura, Szczecin, Przechenna 13, tel. (91) 461 39 92
Bracia Ludwińscy, Szczecin, Wiosenna 99, tel. (91) 46 44 855
Ośrodek Drawtur, Czaplinek, Pięciu Pomostów 1, tel. (94) 375 54 54
Sklep Bras, Swinoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przechenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16, tel. (91) 511 142 312
COŻ PZZ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przechenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przechenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDŚ i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Motwa Swinoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Trump Mieleno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przechenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Swinoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Szkuner Myślībórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hot, 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 Mistrza, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Buktzpyrt, Gdynia, Morska 81-87, tel. (58) 621 00 227
CHKŻ, Charyzkowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charyzkowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charyzkowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w Łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy molo, tel. 500 696 588
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, tel. (59) 858 31 36

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Port Sztynort, Tiga Yacht
Przystań Skłodowo, Harsk-Skłodowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Gizycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Ilawa, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Miejszyszkolna Baza Sportów Wodnych, Gizycko, Nadbrzeźna 15
MBSW Gizycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronit, 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 Szoł, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSiR, Sielska 38, tel. 608 772 662
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Gizycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Gizycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omega, Ilawa, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Ilawa, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
U Faryja, Ruciana Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkło 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Gizycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Gizycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzbza, Wierzbza 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Gizycko

Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
Easy Surf Shop, Poznań, Olsztyńska 2, tel. (61) 653 31 92
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicz JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
KS Poczutowiec, Poznań, Nad Jeziorem 105
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Sekwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarska Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ZMKŚ, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Pospnania, Krzyżownicy, Międzyborska 1
Ośrodek Exploris, Poznań, Nad Jeziorem 105, tel. (61) 848 29 01
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 7, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Hi-Wind, Poznań, Korwetowa 6A, tel. (61) 8 960 305
Sklep Auto Zagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górczka 30, tel. (61) 661 04 44
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKŻ Wolsztyn, Nalek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstokowski 171, tel. (22) 785 11 11
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów
Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. 500 022 277
Akademia Kusznierewicza, Warszawa, Merliniego 9, tel. (22) 844 77 99
Przystań Zostań Żeglarzem, Centrum Promenada, Spacerowa 35, Białobrzegi, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Slam, Centrum Blue City, Warszawa, tel. (22) 311 71 61
Urząd Dzielnicy Białoleka, Warszawa, Modlińska 197, tel. (22) 676 66 03
Białoleka Ośrodek Sportu, Warszawa, Światowida 56, tel. (22) 676 50 72
Multicentrum Biblioteki Publicznej Białoleka, Warszawa, Porajów 14, tel. (22) 614 60 70
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piekna 21
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Płatanowa 2d, Michałow-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZZ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Płazowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Kewisport, Warszawa, Białowiejska 7/9, tel. (22) 875 04 34
Sklep L&M 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 Gdynskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Tawerna Przechyły, Warszawa, Cieszyńska 6, tel. 502 073 200
Sklep Jaskor – żywiec, Warszawa, Lindleya 16, tel. (22) 243 29 10
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Ośrodek WAT, Zegrze, Grodzkowskiego 2, tel. (22) 688 32 65
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 108, Warszawa, Raclawicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO-POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Znin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Ułok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruński Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubów „Jantar”, Dzielwskiego 12, tel. 501 505 412

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1

Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Orzeszkowej 15, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE

YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OZZ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE

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

ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

LUBELSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE

Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejzowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 98, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki KŻ, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Jeleniogórski OZZ, Jelenia Góra, Wojska Polskiego 18

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Częstochowski OZZ, Broniewskiego 3
SKŻ Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 1, tel. 607 696 783
YC Opty, Chelm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
SOZZ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE

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

MAŁOPOLSKIE

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

PODKARPACKIE

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

WIATR
 ISSN 2084-1299
www.MagazynWiatr.pl

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

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

KONTAKT:

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

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

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



PLAYBOAT

ŚWIAT JACHTÓW MOTOROWYCH

numer 11



**LIMUZYNA
NIE TYLKO NA WEEKEND**

Polska premiera jachtu Aquador 28 HT

Limuzyna nie tylko n

Na tyle duża, by zapewnić komfort rodzinie i na tyle mała, by swobodnie manewrować w każdym porcie. Aquador 28 HT zadebiutuje na polskim rynku podczas targów Boatshow.

W czerwcu opublikowaliśmy test otwarto pokładowej łodzi Flipper 670 DC. Miesiąc temu prezentowaliśmy zalety łodzi Aquador 23 HT. Dziś przedstawiamy kolejną nowość z fińskiej stoczni Bella-Venect Oy – jacht Aquador 28 hardtop, który zadebiutuje na polskim rynku podczas łódzkich targów Boatshow. To, naszym zdaniem, najciekawsza i najładniejsza konstrukcja z serii niespełna dziewięciometrowych łodzi marki Aquador (oprócz modelu typu hardtop firma oferuje tę łódź w wersjach daycruiser i cabin, a w pełnej ofercie znajdziemy również większe jednostki oraz łodzie typu walkaround).

Aquador 28 HT jest rodzinną limuzyną. Na tyle dużą, by zapewnić komfort rodzinie podczas weekendowych rejsów, a równocześnie na tyle małą i lekką, by swobodnie manewrować w każdym porcie na wybrzeżu lub wodach śródlądowych. To jednostka dla motorowodniaków potrafiących docenić jej doskonałe właściwości nautyczne. Konstruktor łodzi miał na uwadze wygodę załogi podczas wypoczynku na pokładzie, ale przede wszystkim projektował jacht do szybkiej żeglugi, stabilnie zachowujący się na wodzie nawet w trudniejszych morskich warunkach.

28 HT, podobnie jak pozostałe modele posiadające osłonę kokpitu hardtop (23 HT, 26 HT i 33 HT), nie kusi armatorów obłymi nowatorskimi kształtami. To łódź o klasycznych liniach charakterystycznych dla konstrukcji z północnej Europy. Trochę przypomina starsze modele samochodów Volvo. Co ma wspólnego motorówka ze słynną marką skandynawskich aut? Bezpieczeństwo, praktyczne rozwiązania, jakość i bryłę, która będzie cieszyć oko przez wiele sezonów. To jedna z tych łodzi, o których można powiedzieć, że za 10 lat będą równie piękne jak dziś.

Na rufie mamy obszerną platformę kąpielową, gdzie w specjalnym obniżeniu możemy zamontować na stałe rufową kółkę. Z platformy przechodzimy na półpokłady po stopniach, które znajdują się po obu stronach jachtu. Lewą lub prawą burtą zmierzamy do części dziobowej, trzymając się wysokich relingów burtowych lub uchwytów zamontowanych w dachu osła-



a weekend



Aquador 28 HT nie kusi armatorów obłymi nowatorskimi kształtami. To łódź o pięknych klasycznych liniach charakterystycznych dla konstrukcji z północnej Europy.

FOT. WWW.AQUADORBOATS.FI



Kokpit jest jednocześnie salonem wypoczynkowym, jadalnią, kuchnią i sterówką.



Podczas testów jacht wyposażony w silnik o mocy 370 KM rozpędził się do 42 węzłów.



Dbłość stoczni o jakość wykończenia łodzi widać w każdym elemencie pokładu.

niającym kokpit. Na dziobie czeka na nas dość obszerny pokład słoneczny.

Po lewej stronie rufowej części są drzwi prowadzące do kokpitu. To miejsce, przypominające taras w domku letniskowym, jest jednocześnie salonem wypoczynkowym, jadalnią, kuchnią i sterówką. Producent zaplanował sporo schowków i bakist. Na prawej burcie zamontowano kanapę dla sześciu osób otaczającą obszerny stół, a na lewej blat kuchenny z okrągłym zlewem, płytą grzewczą i lodówką. Nad całą tylną częścią kokpitu możemy rozłożyć tent z przezroczystymi ścianami, powstanie wtedy zamknięta ogrzewana przestrzeń, w której niczym w ogrodzie zimowym spędzimy chłodniejsze wieczory. Oslona może też pełnić funkcję bimini i chronić załogę przed nadmiernym słońcem. Po obniżeniu stołu do wysokości kanapy powstaje obszerne łóżko. Sprawdza się jako leżanka do wypoczynku i opalania lub jako podwójna koja, na której dwie osoby spędzą noc pod gwiazdami lub pod rozłożonym tentem. W przedniej części kokpitu znajdują się fotele – po prawej dla sternika i nawigatora, a po lewej dodatkowy fotel dla trzeciej osoby.

Kubelkowe siedzenia pozwalają wygodnie rozsiąść się za kierownicą. Sternik ma przed sobą okazałą tablicę z wieloma wskaźnikami oraz ploter map. W dachu osłaniającym kokpit zamontowano dwa obszerne okna z przesuwanymi szybami, działające podobnie jak szyberdachy w samochodach. Po rozsunięciu szyb sternik może kierować jachtem w pozycji stojącej, z głową wystawioną ponad dach. Na dużej przedniej szybie zamontowano wycieraczki, które zapewnią doskonałą widoczność podczas jazdy w każdych warunkach.

Między przednimi fotelami znajdują się przesuwane drzwi do kabiny. Podobnie jak

Aquador 28 HT	
Długość	8,8 m
Szerokość	3,1 m
Zanurzenie	0,9 m
Waga	3200 kg
Zbiornik paliwa	380 l
Zbiornik wody	95 l
Koje	4+2
Załoga	8 osób
Kategoria	C
Cena od 149 tys. euro netto z silnikiem Volvo Penta 300 KM	
Przedstawiciel marki Aquador w Polsce: Horyzont Sp. z o. o., Szczecin, ul. Przestrzenna 23, tel. 508 341 633, www.finboats.pl	

kokpit, wewnątrz jachtu wykonano niezwykle starannie. Polerowane drewno grodzi i drzwi doskonale komponuje się z błękitną tapicerką. W dziobowej części ustawiono dwie koje oddzielone stolikiem (po obniżeniu stołu powstaje wygodne szerokie łóżko). W części rufowej zaplanowano kolejną podwójną koję w oddzielnej kabinie. Pod pokładem mamy w sumie cztery miejsca do spania oraz dość obszerną toaletę z prysznicem (jachtem może podróżować maksymalnie osiem osób). Powietrze i światło docierają do wnętrza przez otwierane bulaje i otwierane okna dachowe.

Aquador 28 HT napędzany jest jednym silnikiem, co ma spory wpływ na koszty eksploatacji. Armator może wybrać motor o mocy od 285 do 370 KM (Volvo Penta, CMD, Yanmar). Z najmocniejszymi silnikami łódź osiąga prędkość 38 węzłów i utrzymuje ją na dłuższych kursach. Podczas testów przeprowadzonych w Finlandii jacht wyposażony w silnik o mocy 370 KM rozprędził się do 42 węzłów.

Podstawowa wersja jachtu z silnikiem Volvo Penta 300 KM kosztuje 149 tys. euro netto. W wyposażeniu standardowym mamy między innymi kadłub w białym kolorze, drewno tekowe w kokpicie i na pokładzie dziobowym, plandekę osłaniającą kokpit (tent), ogrzewanie i system



Widok na kokpit z zejściówki. Po lewej podwójny fotel sternika, a w osi jachtu wygodne przejście na rufę.

nadmuchowy na przednie szyby zapewniający dobrą widoczność podczas jesiennych rejsów, system gaśniczy w komorze silnikowej, morską toaletę ze zbiornikiem na nieczystości, oświetlenie nawigacyjne, dwa szyberdache, wewnątrz wykończone drewnem wiśniowym, wykładzinę na podłodze kabiny, hydrauliczne wspomaganie układu kierowniczego, elektryczną

pompę zęzową, dwa akumulatory, Kompas, log i echosondę.

Przedstawicielem marki Aquador jest szczecińska firma Horyzont, która sprowadza do Polski aż sześć marek łodzi motorowych i żaglowych: fińskie motorówki ze stoczni Bella-Venecet Oy (Aquador, Flipper i Bella) oraz niemieckie jachty Hanse, Dehler i Varianta produkowane przez Hanse Group.



POLAND BOATSHOW
Łódź 16-18 listopada 2012

**ZAPRASZAMY NA TARGI
ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH!**



**AQUADOR
28HT
POLSKA
PREMIERA**



SALON SPRZEDAŻY:
SZCZECIN, 78-800
PRZESTRZENNA 23
+48 508 341 633
INFO@FINBOATS.PL
WWW.FINBOATS.PL

FLIPPER 670DC

SALON SPRZEDAŻY:
SZCZECIN, 78-800
PRZESTRZENNA 23
+48 508 341 633
INFO@FINBOATS.PL
WWW.FINBOATS.PL



Test łodzi Chris Craft Co

Piękna klasyczna łódź, gwarantująca radość z jazdy i zazdrosne spojrzenia sąsiadów cumujących przy kei. Corsair 32 pruje fale z prędkością ponad 40 węzłów i wygląda jak limuzyna filmowych gwiazd.



Corsair 32 to niezwykle efektowna łódź dla prezesa lub gwiazdy showbiznesu. No i oczywiście, nie tylko dla nich...

Podczas targów w Cannes testowaliśmy kabinową łódź Corsair 32, najnowszy model znanej amerykańskiej stoczni Chris-Craft Boats. Firma buduje rekreacyjne jachty motorowe niemal od 140 lat. Łodzie tej marki kupowali między innymi Elvis Presley, Frank Sinatra, Al Capone, aktor i piosenkarz Dean Martin (wykonawca przeboju „Everybody Loves Somebody”) i aktora Katharine Hepburn (zdobywczyni czterech Oscarów). Bogata historia to kapitał, ale też spore wyzwanie – projektanci Chris-Craft Boats muszą zachować tradycyjną linię i charakter łodzi, ale jednocześnie nie mogą zapomnieć o wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań. Czy Corsair 32 spełnia te wymagania?

Stocznia oferuje cztery grupy jachtów marki Chris-Craft: Catalina, Lancer, Launch i Corsair. Catalina jest linią projektowaną z myślą o miłośnikach wędkowania. Launch to bowridery z otwartym pokładem dziobowym. Lancer to klasyczne łodzie z zamkniętym pokładem dziobowym (bez kabiny), natomiast łodzie Corsair mają niewielką kabinę pozwalającą wygodnie spędzić noc.

Premierowa jednostka Corsair 32 została zwodowana w siedzibie firmy na Florydzie zaledwie kilka tygodni przed targami we Francji. Przeprowadzono wtedy tylko wstępne testy, po czym łódź przetransportowano do Europy, by w Cannes zorganizować jej światową premierę. Corsair 32 to piękna klasyczna łódź weekendowa z pokładem dziobowym pokrytym drewnem tekowym, z wygodnym, dużym kok-

pitem i przyjemnym pomrukiem silników ukrytych pod dużym rufowym materacem. Nowy model jest wierny tradycyjnym liniom wypracowanym przez stocznice, a jego niski profil nawiązuje do mniejszej łodzi Corsair 28.

Do kokpitu możemy wejść przez burty, dziób lub przez dość obszerną platformę kąpielową na rufie. W przedniej części mamy duży pokład z długim oknem bieg-

Corsair 32			
Obroty silnika (rpm)	Prędkość (węzły)	Zużycie paliwa (l/h)	Hałas (dB)
600	3,7	3,2	56
1 000	5,8	5,2	60
1 500	7,8	9,4	64
2 000	9,2	16	72,3
2 500	12	23	77
3 000	15,4	30	78
3 500	25,4	45	81
4 000	26	44	81
4 500	34	68	87
5 000	37	90	87
5 100	37,2	91	87

Długość	10,4 m
Szerokość	3,1 m
Zanurzenie	0,99 m
Waga	4513 kg
Wyporność	5420 kg
Zbiornik paliwa	700 l
Zbiornik wody	132 l
Liczba osób	12
Kategoria projektowa	B
Silniki: 2 x Mercury 350 MAG – 300 KM, 2 x Volvo 5.7 GiC – 300 KM, 2 x Mercury 377 MAG – 320 KM, 2 x Volvo 5.7 GxiC – 320 KM, 2 x Mercury 8.2L – 380 KM, 2 x Volvo 6.0 – 380 KM, 2 x Mercury 8.2L – 430 KM, 2 x Volvo Penta Diesel D4 – 300 KM	
Cena	261 800 USD netto

rsair 32

nałym aż po owiewkę sterówki. Po obu stronach pokładu zamontowano niskie drewniane relingi, które należy jednak traktować jako elementy ozdobne, bo trudno sobie wyobrazić, by ktoś wypoczywał na dziobie, kiedy łódź pędzi z prędkością ponad 30 węzłów.

Z dziobu, przez uchylaną część owiewki, możemy przejść wprost do kokpitu. Projektanci wykorzystali tu bardzo prosty pomysł – zamontowano składane ramię z nierdzewnej stali z małym stopniem z drewna tekowego, który pozwala bezpiecznie przejść do kokpitu lub na dziób. Z platformy kąpielowej do kokpitu prowadzi ścieżka między dwoma rufowymi materacami. Tę przestrzeń można wypełnić trzecim matercem. Możemy też usunąć wszystkie materace i odkryć pokład rufowy pokryty drewnem tekowym. Jest on pokrywą komory silnika, którą w razie potrzeby podnoszą hydrauliczne siłowniki uruchamiane elektrycznie.

Wystarczy zrobić krok, aby z tylnego pokładu wejść do obszernego kokpitu. Mamy tu kanapę połączoną z dwoma leżankami burtowymi zwróconymi ku rufie. Na środku jest miejsce na składany stół, który podczas podróży znajduje się w specjalnym schowku pod tylną kanapą. Stanowisko sternika z dwuosobową kanapą usytuowano na prawej burcie. Na lewej jest jeszcze jeden fotel gościnny. Pod oparciem leżanki ukryto lodówkę w kształcie szuflady, a w lewej burcie zamontowano radio z odtwarzaczem CD.

Dwa przednie fotele mogą być elektrycznie przesuwane do przodu lub do tyłu. Dodatkowo można podnieść przednią część siedziska i wygodnie sterować łodzią w pozycji stojącej. Za fotelami oraz w burtach zamontowano starannie wykonane uchwyty na napoje. Przed fotelem, po lewej stronie, jest też niewielki schowek na dokumenty. Producent nie zapomniał o solidnych relingach i wygodnych podnóżkach. Ściany burt wyłożono jasną tapicerką, a każda większa powierzchnia laminatu została ozdobiona drewnem. Testowaną łódź wykończono drewnem lakierowanym na wysoki połysk, co dodaje jej elegancji, ale chyba bardziej praktyczne jest wykończenie powierzchniami matowymi – są mniej śliskie i mniej podatne na zarysowania.

Corsair 32 to łódź do dziennych podróży, więc kabina mieszkalna jest tu właściwie dodatkiem. Mimo to pozwala dość wygodnie spędzić noc, gdy zauroczy nas jakiś zakątek i postanowimy nie wracać do macierzystego portu. Do kabiny prowadzi ża-

luzjowe drewniane drzwi. Wewnątrz mamy dwuosobowe łóżko, rozkładany stół, toaletę z umywalką i prysznicem, a także kuchenkę mikrofalową, jednopalnikową płytę grzewczą, zlewozmywak i szafkę na naczynia. W standardowym wyposażeniu jest nawet niewielki telewizor. Kabina jest dość niska, ale nie ma problemów z poruszaniem się. Kambuz i toaleta znajdują się tuż przy wejściu, gdzie wewnątrz jest najwyższe. Przy otwartej zejściowce bez problemu możemy stać w tym miejscu wyprostowani.

Kabinę wykończono ciemniejszym drewnem orzechowym i granatową tapicerką.

Na podłódze jest drewno tekowe, a na ścianach dominuje kolor kremowy. Producent nie oszczędzał na wykończeniu wnętrza. Drewnem ozdobiono także aneks kuchenny, a nawet toaletę (dodatkowy prysznic z ciepłą i zimną wodą znajduje się na rufie).

Szeroki dwuosobowy fotel sternika zapewnia bardzo wygodne manewrowanie łodzią. Siedzimy głęboko i bezpiecznie, jesteśmy też dobrze osłonięci od wiatru. Równie wygodnie prowadzi się łódź stojąc. Musimy wtedy trochę głębiej sięgać do elektronicznej manetki, ale w żadnym stopniu nie utrudnia to manewrowania. ▷



Stanowisko sternika z dwuosobową kanapą. Można podnieść przednią część siedziska i sterować stojąc.



Wewnątrz mamy toaletę, kuchenkę mikrofalową, płytę grzewczą, zlewozmywak, a nawet telewizor.



W kokpicie mamy kanapę połączoną z dwoma leżankami burtowymi zwróconymi ku rufie. Pokład dziobowy pokryto drewnem tekowym.

Prowadzenie łodzi w pozycji stojącej szczególnie zalecam podczas manewrów w porcie, łatwiej dostrzeżemy wtedy wszystko, co dzieje się za rufową platformą kąpielową.

Pulpit sterówki jest bardzo prosty, zamontowano doskonale widoczne analogowe zegary wskazujące prędkość, obroty silników, poziom naładowania akumulatorów, ciśnienie oleju, ilość paliwa i kąt wy-

chylenia kłap służących do trymowania. W centralnym miejscu, pod zegarem prędkościomierza, znajduje się kompas. Po lewej stronie panelu są przyciski do obsługi windy kotwicznej, oświetlenia, pomp i innych systemów. Zostawiono też wolną przestrzeń, którą można wykorzystać do montażu plotera map.

Testowana łódź napędzana była dwoma benzynowymi silnikami Volvo V8 o mocy 300 KM każdy. To najsłabsze jednostki montowane w tych jachtach. Najmocniejsze zapewniają łączną moc 860 KM, jednak przedstawiciel stoczni zapewniał nas, że większa moc silników nie ma dużego wpływu na prędkość maksymalną, a jedynie na przyspieszenie. Polecana jest szczególnie tym armatorom, którzy planują podróże z większą grupą przyjaciół.

Podczas testowego rejsu na pokładzie były trzy osoby. Corsair 32 bez problemów osiągnął prędkość 30 węzłów. Na wejście w ślizg potrzebował zaledwie trzech sekund. Maksymalna prędkość podczas żeglugi pod wiatr wyniosła 39 węzłów (przy maksymalnych obrotach 5100 rpm), natomiast z wiatrem, przy tych samych obrotach silnika, płynęliśmy nawet 41 węzłów. Na osiągnięcie takiej prędkości potrzebowaliśmy zaledwie 26 sekund.

Łódź zachowuje się bardzo miękko. Wielokrotnie przecinaliśmy fale kilwaterów

większych jachtów i ani razu nie poczuliśmy uderzenia kadłuba o wodę. Naprawdę miałem wrażenie, że prowadzę luksusową limuzynę. Trzeba tylko uważać podczas gwałtownych skrętów na wysokich bocznych falach. Burty są dosyć niskie, więc możemy nabrać trochę wody do kokpitu. Widoczność we wszystkich kierunkach jest doskonała, a podróż tą łódką to czysta przyjemność.

Corsair 32 ma wszystko, czego możemy oczekiwać od łodzi tego typu. Dobre przyspieszenie, odpowiednią prędkość, komfort i doskonałe wykończenie. Jeżeli poszukujemy jachtu z dużą kabiną, w której będziemy spędzać połowę urlopu, szukajmy dalej. Ale jeśli marzymy o pięknej, wygodnej, klasycznej łodzi, która gwarantuje radość z jazdy i zazdrośne spojrzenia sąsiadów cumujących obok nas przy kei, Corsair 32 może być doskonałym wyborem.

Arek Rejs

Zamów **BEZPŁATNY** katalog



www.bakista.pl



Calipso Yacht
WWW.CALIPSO-YACHT.PL

Calipso 23

Gotowe jachty oraz kadłuby w dowolnym etapie zabudowy • Czartery jachtów

Tel. 608 348 345
(22) 761 90 28



JEDEN WSKAŹNIK, WIELE ZASTOSOWAŃ... A TY JAK SKONFIGURUJESZ SWOJE IS40?



SIMRAD

www.parker.com.pl
www.simrad-yachting.com



Wyświetlacz IS40 z kontrolerem OP10

Nowy, rewelacyjny system nawigacyjny Simrad IS40

- Kolorowy wyświetlacz LCD 4,1"
- Podświetlenie LED-widoczność w pełnym słońcu
- Brak efektu kondensacji pary wodnej wewnątrz wskaźnika
- Kąty widzenia 170 stopni
- Niski pobór prądu-średnio poniżej 100 mA
- Rozdzielczość ekranu 320x240 pikseli
- Prezentacja informacji z wiatromierza, sondy, logu, kompasu, GPS itp.
- Możliwość dzielenia ekranu
- Legendarna precyzja SIMRAD
- Interfejs NMEA2000
- Klasa wodoszczelności IPX7
- Możliwość rozbudowy o autopilota



www.simrad-yachting.com



SIMRAD



WIODĄCA MARKA NA RYNKU MARINE AUDIO

FUSION

OFICJALNY
DYSTRYBUTOR
NA POLSKĘ



PARKER
POLAND

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

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

YACHTS & YACHTING

YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

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



YACHTS & YACHTING
UL. PIASKOWA 3, 81-864 Sopot
T: 58.554.65.22 LUB 23
M: 517.282.241, 601.897.779
INFO@YACHTSANDYACHTING.PL

WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

