

SZYMON KUCZYŃSKI. WIELKI REJS MAŁYM JACHEM

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych CZERWIEC - LIPIEC 2018

**VOLVO
OCEAN
RACE**
ROUND THE WORLD



**602 MILE
W 24 GODZINY**

**Nowy rekord
Volvo Ocean Race**

PIOTR MYSZKA

Lider kadry nie składa broni

ARCHIPELAG KORNATY

Bilety, ceny i praktyczne informacje



**Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.**

ODKRYJ SWOJĄ HISTORIĘ NA chorwacja.hr

Petna wysp, czekających na odkrycie

Nie wypełniaj życia dniami – wypełnij dni życiem!


CHORWACJA

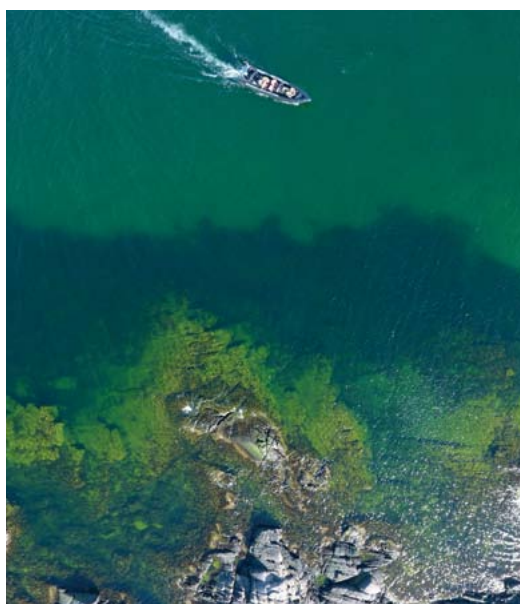
Petna życia

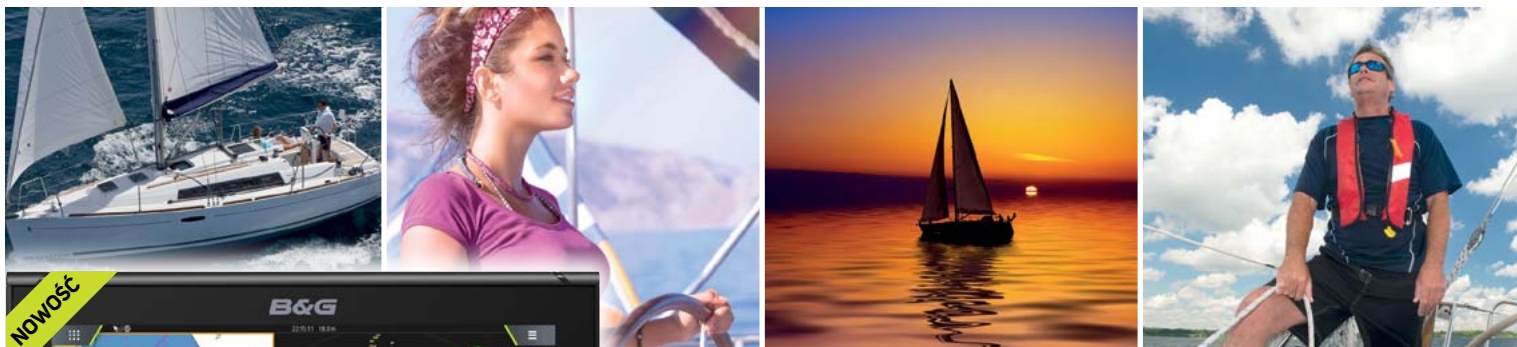
PHOTO BY ALEKSANDAR GOSPIĆ

PHOTO BY BORIS KACAN

BORNHOLM

Żeglarski raj z 25 przytulnymi portami. Tylko dzień żeglugi z Polski.





Vulcan

Chartplotters



Stworzony do żeglugi przybrzeżnej i regat klubowych

Vulcan to żeglarski chartploter zaprojektowany do żeglugi przybrzeżnej, a także regat klubowych w idealnej proporcji jakości do ceny. Ten łatwy w obsłudze, intuicyjny, wielodotkowy ekran jest wyposażony w unikalne funkcje żeglarskie B & G, w tym SailSteer i RacePanel. w łatwy sposób integruje się z istniejącym systemem, a rozbudowa jest prosta, ponieważ Vulcan to NMEA 2000®, Broadband Radar™, ForwardScan™ i autopilot, dodatkowo 10 Hz GPS i Wi-Fi. Urządzenie dostępne jest w rozmiarach 7, 9 i 12"; więcej informacji na stronie www.bandg.com.

B&G
OFFICIAL SUPPLIER

www.bandg.com

**VOLVO
OCEAN
RACE**
ROUND THE WORLD

PARKER
POLAND

www.parker.com.pl
parker@parker.com.pl

B&G

A Passion for Sailing

GRATULACJE SZYMON!

DOKOŁA ŚWIATA RAZEM Z:



info@sailservice.pl / www.sailservice.pl

Szymon Kuczyński. Najlepsza inwestycja w polskim żeglarskim morskim

Dwa okołoziemskie samotne rejsy w trzy lata. Pierwszy – trasą ze wschodu na zachód, z postojami i przez Kanał Panamski. Drugi – drogą na wschód wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Najmniejszym jachtem w historii żeglarskiej! Szymon Kuczyński zaczynał od budowy sklejkowej setki w małej krakowskiej kawalerce i od udziału w regatach Setką przez Atlantyk. Na swą pierwszą łódź wydał zaledwie 10 tys. zł. Na swój pierwszy okołoziemski rejs – około 30 tys. zł (nie licząc budowy jachtu w stoczni Northman). Dziś bez wątpienia jest czołową postacią w polskim żeglarskim morskim i oceanicznym, a także jedną z najsolidniejszych marek.

Dotąd tylko jeden Polak, Henryk Jaskuła, okrążył świat samotnie i bez zawijania do portów klasyczną drogą na wschód (38 lat temu kapitan Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni). Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim w 2007 roku – wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn. Kuczyński jest więc trzecim Polakiem, który w żeglarskim dossier może zapisać: „Solo, non stop, around the world”.

Szymon nie obiecuje gruszek na wierzbie, tylko bierze co ma pod ręką i płynie. Przez ostatnie kilka lat pokazał żeglarski kunszt, skutniczo umiejętności i determinację w realizacji projektów. A przy okazji także

niezwykłą skromność. Zaistniał w zagranicznych pismach żeglarskich i w branżowych portalach. Z uznaniem pisali o nim Brytyjczycy, Francuzi i Włosi. Po ostatnim rejsie trafił na łamy codziennej prasy, na anteny rozgłośni radiowych, miał też swoje pięć minut w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych. Czy to wszystko wystarczy, by wreszcie rozwinąć skrzydła, zdobyć sponsorów i wkroczyć do świata oceanicznych regat, o których od dawna marzy?

Szymon nie jest typem showmana, choć z sezonu na sezon wyraźnie się rozkręca. Nie jest też specjalistą od reklamy i sportowego marketingu. Nie będzie się przepychać na korytarzach biurowców zamożnych korporacji i w siedzibach państwowych spółek. Ale z pewnością jest żeglarzem, któremu można zaufać i powierzyć budżet. Tym bardziej, że przecież nie potrzebuje milionów. Marzy o starcie w atlantyckich regatach samotników Mini Transat. Na taki projekt, obejmujący przygotowania i udział w jednej imprezie, potrzeba około 150 tys. euro. Najlepsza marketingowa inwestycja w polskim żeglarskim morskim jest dziś na wyciągnięcie ręki!

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



9646 czytelników* pobiera bezpłatne e-wydania „Wiatru”. Na tabletach szukajcie aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play, a na komputerach – plików PDF.
www.wiatr.pl



*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania II-III 2018, IV 2018, V 2018).



Szymon Kuczyński dwa razy opłynął świat jachtem o długości 6,36 metra. Teraz chce wkroczyć do świata oceanicznych regat. Fot. Marcin Zaborowski, Szymon Kuczyński (3)

Szymon Kuczyński. Dookoła świata, samotnie, non stop, na najmniejszym jachcie w historii

Szymon Kuczyński, dwukrotny zdobywca tytułu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr”, ukończył rejs Call of the Ocean – wokółziemską samotną wyprawę bez zawijania do portów, bez pomocy z zewnątrz, bez silnika, na najmniejszym jachcie w historii światowego żeglarstwa. Trasę z Plymouth do Plymouth pokonał w 270 dni, 10 godzin i 29 minut. Wyruszył 19 sierpnia 2017 roku. Żeglował klasyczną drogą z zachodu na wschód – wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leuwin i Horn. Betonowy falochron ustawiony równoleżnikowo przed angielskim portem, wyznaczający linię mety, minął w czwartek 17 maja o godz. 7:29 UTC. Pokonał 29 044 mile morskie ze średnią prędkością 4,5 węzła. Schudł ponad 10 kg, przeczytał 143 książki i na dziewięć miesięcy zapomniał o lądowym świecie.

Kuczyński żeglował jachtem „Atlantic Puffin” o długości 6,36 metra – nikt wcześniej nie opłynął świata w samotnym rejsie non stop tak niewielką jednostką. Łódź zbudowano i przystosowano do oceanicznej że-

glugi w węgorskiej stoczni Northman. Call of the Ocean to drugi wokółziemski rejs Szymona. Wyprawę Maxus Solo Around (z postojami i przejściem przez Kanał Panamski) ukończył na tej samej jednostce w 2016 roku.

Dotąd tylko jeden Polak, Henryk Jaskuła, okrążył świat samotnie klasyczną drogą na wschód, wokół trzech przylądków i bez zawijania do portów (38 lat temu kapitan Jaskuła

żeglował z Gdyni do Gdyni). Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim w 2007 roku – wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn (Lewandowski zmarł na swym jachcie „Luka” w lipcu 2012 roku). Kuczyński jest więc trzecim Polakiem, który w żeglarskim dossier może zapisać: „Solo, non stop, around the world”. ▶

Dłoni nie da się obronić przed stoną wodą...



...ale kabina choć trochę chroni przed zimnem.



ZATOKA

— KOMFORTU —

Luksusowe apartamenty na sprzedaż
między Jastarnią a Juratą



www.zatokakomfortu.pl

📞 516 007 007

Apartamenty "pod klucz" • Prywatna plaża • Basen • Podziemny parking



Szymon dopływa do Plymouth.



Powitanie w Kamieniu Pomorskim.



Dobrochna Nowak i Marek Świderski, prezes Mariny Kamień Pomorski.

Fot. Piotr Szalc / pspography.pl (2)



Żeglarze witeli Szymona już na wodach Zalewu Kamieńskiego.

Fot. Piotr Szalc / pspography.pl

W październiku wpłynął na wody Oceanu Południowego, które przemierzał przez 128 dni. Były to najzimniejsze dni żeglugi – temperatura często spadała poniżej pięciu stopni Celsjusza, aura przynosiła też opady śniegu. Trudne warunki żeglugi doprowadziły do awarii wiatromierza, uszkodzenia głównej baterii słonecznej oraz silnika elektrycznego autopilota.

Przylądek Dobrej Nadziei Szymon minął 29 października. Australijski przylądek Leeuwin – 5 grudnia. Na początku lutego, miesiąc przed planowanym terminem, wpłynął w Cieśninę Drake'a. Gonił go duży układ niskiego ciśnienia. Gdy mijał Horn, informował: „W ostatnich trzech dniach miałem dwa sztormy. Ten pod Hornem, o sile dziewięciu stopni w skali Beauforta, przyniósł fale o wysokości 6, 7 metrów. Było bardzo zimno. W kabinie miałem od 2 do 5 stopni. Do tego opady śniegu i deszczu”. Wkrótce dotarła do nas informacja o kłopotach z masztą – został wgnieciony i osłabiony po nagłym przechyle jachtu. Po konsultacjach z ekipą brzegową Szymon przygotował awaryjne zabezpieczenie masztu. By usztywnić kolumnę, zastosował dodatkowe odciągi z lin Dyneema. Aby wzmocnić profil, wykonał laminatową opaskę. Od tamtej pory żeglował ostrożnie, na zredukowanym ożaglowaniu. Nie mógł więc płynąć z maksymalną prędkością. Dopiero na spokojniejszych wodach strefy równikowej mógł użyć pełnego ożaglowania.

Na północną półkulę powrócił w kwietniu. Wciąż miał szansę pobić rezultat Alessandro di Benedetto, który w 2010 roku opłynął świat w 268 dni, żeglując jachtem klasy Mini o długości 6,5 metra. Szymon chciał jak najszybciej dotrzeć do Plymouth, więc często zmieniał żagle i starał się sterować ręcznie. Rekordu włoskiego żeglarza jednak nie poprawił.

Kilka mil przed metą informował: „Czuję się świetnie. Spotkanie przyjaciół i najbliższych, myśl o dobrym jedzeniu, które pewnie na mnie czeka, dodatkowo poprawiają mi humor. Zrealizowałem plan od początku do końca. Mimo błędów, które popełniłem. Wszystkie moje rejsy uczyły mnie tego, że kłopoty na pokładzie zwykle są konsekwencją małych ludzkich błędów i zaniedbań. Na szczęście udało mi się im sprostać. To była świetna zabawa i fantastyczna przygoda. Chcę jeszcze”.

JACHT „ATLANTIC PUFFIN”

Typ	Maxus 22
Producent	Stocznia Northman
Projekt	Jacek Daszkiewicz
Długość	6,36 m
Szerokość	2,48 m
Grot i fok	23 m kw.
Zanurzenie	1,40 m
Masa	1600 (balast 500kg)

Szymon Kuczyński dwa razy opłynął świat jachtem „Atlantic Puffin”, który dziś ma już na liczniku ponad 72 800 mil morskich. Łódź typu Maxus 22 (długość: 6,36 metra) z węgorskiej stoczni Northman, to konstrukcja z 2012 roku. Pierwsze testowe rejsy prototypowym egzemplarzem przeprowadzono na Mazurach w kwietniu 2013 roku. Łódź Szymona zbudowano za kilkadziesiąt tysięcy złotych (nie liczymy dodatkowego wyposażenia pozyskanego od innych partnerów). Modele śródlądowe w wersji podstawowej kosztują 54 900 zł netto.

Maxus 22 jest zgrabnym, małym, śródlądowym cruiserem z sześcioma miejscami do spania, ale najlepiej się sprawdza, gdy w rejs wyruszają 3, 4 osoby albo rodzice z dziećmi. Łódź jest niewielka, szczególnie gdy myślimy o morskiej i oceanicznej żegludze. Ale kiedy Szymon przesiadł się na nią z pięciometrowej sklejkowej setki, poczuł się jakby zamienił małego fiata na limuzynę. A Dobrochna Nowak i Katarzyna Sałaban, które pierwsze testowały jacht w trudnym rejsie na Islandię, z radością oznajmiły, że w kabinie można założyć spodnie prawie na stojąco.

Maxus 22 trafia do prywatnych armatorów z Polski, Francji, Szwajcarii, Włoch oraz z krajów Skandynawskich. Klienci zamawiają egzemplarze z miechem uchylnym lub szybrowym. Kilka jednostek rywalizowało w regatach jachtów kabinowych (klasa T-2). W Polsce mały maxus jest także łódką czarterową (flota Ahøj Charter).

„Atlantic Puffin” Szymona nie jest oczywiście egzemplarzem seryjnym. Jacht przygotowany specjalnie na rejs dookoła świata. Mazurską mieczówkę z balastem dennym ważącym 250 kg przerobiono na etapie produkcji na jacht kilowy. Obliczono, że kil powinien ważyć pół tony. Aby łódź z takim balastem nie zanurzyła się zbyt głęboko w wodzie, należało odchudzić ją w innych miejscach. Przede wszystkim



Mazurska łupinka w wersji oceanicznej.

Fot. Chris Rock

Maxus 22 na wielkim kręgu

zrezygnowano z wkładowej zabudowy wnętrza – „Atlantic Puffin” ma wyłącznie lekką sklejkową zabudowę. Na jachcie nie ma też instalacji wodnej i toalety.

Nieznacznie pogrubiono poszycie, wykonano także wzmocnienia miejsc najbardziej narażonych na uszkodzenia: części dziobowej oraz strefy dennej od śródkręcia do dziobu. Zamontowano wzmocniony maszt i pogrubiono olinowanie stałe. Zaprojektowano i wykonano bogaty zestaw żagli, łącznie z żaglami dodatkowymi i sztormowymi. Przed pierwszym wodowaniem sprawdzono wagę jednostki i okazało się, że waży 1440 kg (bez kompletu wyposażenia), czyli zaledwie 160 kg więcej od seryjnych egzemplarzy. Dziś łódź waży około 1600 kg (dane z pomiarów mierniczych KWR i ORC).

Sporym wyzwaniem było zaprojektowanie komór wypornościowych, dzięki którym maxus stał się jednostką niezatapialną. Szczelne komory mają objętość ponad dwóch metrów sześciennych. Znajdują się w kilku miejscach: tam, gdzie zwykle są kokpitowe bakisty, na wysokości koi, a także na dziobie. Przednią gródź zderzeniową podzielono na dwa sektory – przedni i tylny. By dodatkowo zwiększyć bezpieczeństwo, zrezygnowano z wszystkich otwieranych okien, a nawet z tradycyjnej zejściówki – za-

miast sztorcklapy i suwklapy jest zamykany luk. Podobny znajduje się pośrodku pawęży, między dwiema płetwami sterowymi. Pełni funkcję wyjścia ewakuacyjnego.

„Atlantic Puffin” ma dwie podłużne koje burtowe oraz poprzeczną hundkoję pod kokpitem, do której można wchodzić z lewej lub z prawej strony. Dzięki temu Szymon mógł na każdym halsie ułożyć się do snu w odpowiednią stronę. Ukształtowanie nadbudówki i bocznych okienek zapewnia doskonałą widoczność ożaglowania i przestrzeni wokół jachtu, również z pozycji leżącej.

Przed drugim okołoziemskim rejssem, bez zawijania do portów i wokół przylądka ▶



KRZYSZTOF STĘPNIAK, STOCZNIA NORTHMAN

Współpraca z Szymonem Kuczyńskim była dla nas przede wszystkim doskonałą okazją do sprawdzenia naszej wiedzy. Mogliśmy połączyć siły ze świetnym żeglarzem i skutnikiem, wymieniając poglądy i weryfikując stoczniove know-how związane z budową jachtów gotowych do oceanicznej żeglugi. Na wokółziemskim szlaku sprawdziliśmy, czy nierdzewka rzeczywiście jest nierdzewna, jak się zachowuje laminat po ciężkich próbach oraz ile wytrzymują nasze liny, osprzęt i żagle. Cieszymy się, że nasze łodzie sprawdzają się nie tylko podczas normalnej eksploatacji armatorskiej i czarterowej, lecz również w najbardziej ekstremalnych warunkach. Niektóre zdobyte informacje już dziś możemy wykorzystywać w naszej seryjnej produkcji. Przy okazji pokazaliśmy, że nie boimy się wyzwań stawianych nam przez ambitnych klientów.

Budując jacht „Atlantic Puffin”, nie wiedziałem, że łódź dwa razy wyruszy w podróż dookoła świata. Oba rejsy zrobiły dobrą promocję naszej firmie oraz całemu polskiemu przemysłowi stocznioowemu. Dziś jeszcze nie wiem, czy ta wizerunkowa reklama wpłynie na wzrost liczby zamówień od polskich i zagranicznych armatorów.



AZIMUTH®
casual yachting clothing

— męska odzież żeglarska —



The spirit of sailing



www.azimuth-shop.com

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



reklama

Horn, wymieniono takielunek, zakupiono tratwę ratunkową, rozbudowano baterie słoneczne i zmieniono ich położenie. Szymon zabrał żagiel typu code zero, telefon satelitarny, mały ploter map marki Raymarine oraz satelitarny komunikator inReach, który wysyłał pozycje oraz pozwalał pisać e-maile i wiadomości SMS. Na pokładzie był także

modem Iridium Go! pozwalający przysyłać zdjęcia i ściągać pliki grib z pogodą. Sporym wyzwaniem było załadowanie około 350 kg żywności, 600 litrów wody oraz narzędzi i materiałów skutniczych. Na pokładzie Szymon miał zapasowe panele słoneczne, zapasową płetwę sterową, autopilot elektryczny, hydrauliczny oraz samoster wiatrowy.

Po krótkim postoju w Plymouth, „Atlantic Puffin” z Szymonem i załogą wyruszył w rejs na wschód przez Kanał Angielski i Morze Północne, a później przez Kanał Kiloński i zachodni Bałtyk – wprost do Mariny Kamień Pomorski, gdzie 9 czerwca zorganizowano oficjalne uroczyste powitanie żeglarza i jachtu. ■

„Sputnikiem” dookoła Ziemi. Ponad cztery lata na morzach i oceanach

Cztery lata i miesiąc trwała okoloziemska, rodzinna, niskobudżetowa wyprawa „Sputnikiem” dookoła Ziemi Mateusza i Karoliny Stodulskich. Załoga wyruszyła w maju 2014 roku i wróciła do Kamienia Pomorskiego w sobotę 2 czerwca. Zgotowano jej huczne powitanie. Najpierw na jachcie „Sputnik II” (niespełna dziewięciometrowy Shipman 28), a później na większym „Sputniku III” (Corbin 39) żeglarze pokonali 32 400 mil, odwiedzając 24 kraje.

Po pierwszych sześciu miesiącach podróży i okrążeniu zachodniej Europy, urodził im się syn Bruno. Jacht był wtedy na Morzu

Śródziemnym. Ważyły się losy rejsu, bo nikt nie wiedział jak niemowlak i rodzice zaaklimatyzują się do wspólnego życia na morzu. Sezon 2015 upłynął na wspólnym żeglowaniu i pracy zarobkowej kapitana. Później „Sputnik II” obrał kurs na Wyspy Kanaryjskie, skąd Mateusz wyruszył samotnie na Karaiby. Mama i syn zostali na chwilę wyokrętowani na ląd – Mateusz nie chciał ich narażać na niewygodę związane z atlantycką żegluga małym jachtem.

Karolina i Bruno wrócili na pokład na Martynice, gdzie Mateusz pracował przez cały 2016 rok, zbierając pieniądze na że-

glugę przez Pacyfik. Tam rodzina zdała sobie sprawę, że potrzebuje nieco większego jachtu. Wspólna oceaniczna żegluga wymagała lepszego zaprowiantowania i sporej przestrzeni ładunkowej. Poza tym mały Bruno właśnie zaczynał chodzić i potrzebował jakiegoś placu zabaw. Mateusz kupił udział (50 proc.) w kanadyjskim jachcie, który przemianowano na „Sputnika III”.

Mateusz, Karolina i Bruno wyruszyli ku wybrzeżom Ameryki Środkowej w marcu 2017 roku. Po przeprawie przez Kanał Panamski, obrali kurs na Markizy. Po 33 dniach żeglugi i pokonaniu ponad 4000

„Jestem bankrutem, ale szczęśliwym” – powiedział po powrocie Mateusz Stodulski.

Fot. Marek Wilczek



Innowacyjne silniki elektryczne ***SPIRIT 1.0***

- bardzo cichy - **max 60dB**
- bezszczotkowy silnik 1kW ~3PS
- płynna regulacja obrotów
- wersja z rumplem lub bez
- nietonący akumulator Li-Po 1018 Wh
- sterowanie pilotem (tylko w modelu bez rumpla)



W naszej stałej ofercie:

- Silniki NAVY 3.0 i 6.0 (3kW i 6kW)
- Silniki 300W do kajaków, kanu, SUP
- Nowoczesne akumulatory Li-Io
- Pędniki POD na bazie SPIRIT 1.0 lub NAVY 3.0

GLOBTECHNIC

rafal@globtechnic.pl

T: 512 192 324

www.globtechnic.pl

www.epropulsion.com



Karolina, Bruno i Mateusz. Rodzina spełnionych marzeń.

Fot. Sławek Wiśniewski

mil, „Sputnik III” zakotwiczył przy majestatycznej wyspie Fatu Hiva – tu rozpoczęła się wólcęga po Polinezji i innych odległych krainach południowego Pacyfiku.

Na wyspie Timor w Indonezji rodzina odkryła, że za kilka miesięcy znów się powiększy. Termin narodzin drugiego dziecka miał decydujący wpływ na harmonogram wyprawy, która musiała się zakończyć w czerwcu tego roku. Załoga w komplecie przemierzyła burzliwy Ocean Indyjski i zawinęła na Sri Lankę. Tam, ze względów bezpieczeństwa, Karolina i Bruno wsiedli do samolotu i polecili do domu. Do Mateusza dołączył przyjaciel Leszek, żeglarz zdecydowany na ryzykowną przeprawę przez rojące się od piratów wody Morza Arabskiego, Zatoki Adeńskiej i Morza Czerwonego. Przeprawa non stop z Galle do Suez ukończyła się szczęśliwie po sześciu tygodniach intensywnej żeglugi. Po drodze zdarzyły się dwa incydenty, które uznano za próby ataków pirackich. Udało

się ich uniknąć dzięki dobrej prędkości i odstraszaniu napastników laserowym celownikiem zamontowanym na atrapie broni.

Na szlaku z Egiptu do Polski załoga zmagala się z przeciwnymi wiatrami i złą pogodą. Do ekipy dołączały kolejne osoby, na czele z ojcem Mateusza. Na greckiej wysepce Simi, przy której w 2015 roku cumował „Sputnik II”, zamknięto wokółziemską pętlę. Trudne warunki, jakie panowały zimą i wiosną na Morzu Śródziemnym, przesądziły o skróceniu trasy oraz o przeprawie przez rzeki i kanały Francji, Luksemburga, Niemiec i Holandii. Po pokonaniu 160 śluz „Sputnik III” ponownie postawił maszt i wypłynął na Morze Północne. A po przebyciu Kanału Kilońskiego obrał kurs na macierzystą Marinę Kamień Pomorski.

O przygodach Mateusza, Karoliny, Bruna i pozostałych uczestników ekspedycji możecie czytać na stronie www.sputnikteam.pl. ■



Podróż „Sputnikiem” była wielką wólcęgą i przygodą.

Fot. Sławek Wiśniewski

Rejs Niepodległości. „Dar Młodzieży” wyruszył dookoła świata



„Dar Młodzieży” opuszcza Gdynię. Żaglowiec odwiedzi 21 portów w kilkunastu państwach. Fot. Marek Karbowski

Zaglowiec „Dar Młodzieży” wyruszył w Rejs Niepodległości w niedzielę 20 maja. Wyprawa jest wspólną inicjatywą Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Akademii Morskiej w Gdyni. W uroczystym pożegnaniu załogi udział wzięli premier Mateusz Morawiecki i wicepremier Piotr Gliński. W etapowej podróży dookoła świata, zaplanowanej na 10 miesięcy,

będzie uczestniczyć kilkuset młodych żeglarzy z całej Polski. Na pokładzie będą też studenci morskich uczelni. Żaglowiec odwiedzi 21 portów w kilkunastu państwach. – Mam nadzieję, że ten rejs będzie zwieńczeniem obchodów 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości – mówił na antenie Polskiego Radia 24 Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. – Nawijujemy do

historycznej wyprawy z 1934 roku i wypłynięcia „Daru Pomorza”, słynnego poprzednika „Daru Młodzieży”, który w podobny rejs dookoła świata wyruszył pod dowództwem Konstantego Maciejewicza.

Z Gdyni „Dar Młodzieży” pożeglował do Tallinna (stolica Estonii). Później obrał kurs na Kopenhagę, zawinął do Stavan-ger w Norwegii, by wrócić do Polski na Dni Morza Sail Szczecin. Kolejne porty to Bremerhaven w Niemczech, Bordeaux we Francji, Teneryfa na Wyspach Kanaryjskich, Dakar w Senegal, Kapsztad w RPA i Mauritius na Oceanie Indyjskim. Na początku października żaglowiec dopłyne do Dżakarty w Indonezji. Kolejne porty na trasie to Singapur, Shanghai w Chinach, Osaka w Japonii, San Francisco i Los Angeles (USA) oraz Acapulco w Meksyku. Pod koniec stycznia 2019 roku statek zawinie do Panamy, gdzie załoga weźmie udział w Światowych Dniach Młodzieży. Powrót zaplanowano przez Miami na Florydzie, Ponta Delgada na Azorach (Portugalia) i Londyn.

Przed opuszczeniem Gdyni, żaglowiec remontowano w gdyńskiej stoczni Nauta. Wy-mieniono zbiorniki wód balastowych, zamontowano nowy mostek i wyremontowano silnik. „Dar Młodzieży” otrzymał też nowe żagle. Remont kosztował około 4,5 mln zł. Pieniądze pochodziły z budżetu Akademii Morskiej w Gdyni (armator żaglowca) i budżetu Ministerstwa Gospodarki Morskiej



Niebieska Szkoła
LEKcja NA CAŁE ŻYCIE

Szkoła pod Żaglami
na STS FRYDERYK CHOPIN
W. KANARYJSKIE

REALIZACJA PROGRAMU UCZNIA
kl. II - III gimnazjum, I - II liceum

www.niebieskaszkoła.pl
ZAPISY, WARUNKI, INNE TERMINY

Ostenda - Malaga
29.09.2018 - 10.11.2018

Malaga - Ameryka Płd. - Martynika
10.11.2018 - 19.01.2019

Martynika - Malaga
02.03.2019 - 13.04.2019

OSTENDA

MALAGA

AMERYKA PŁD.

KARAIBY



for „Jakub Pierzchała

i Żegluga Śródlądowej. Rejs wspiera także Polska Fundacja Narodowa. Całe przedsięwzięcie ma kosztować około 21 mln zł.

Nowe żagle wykonała gdańska żaglownia Sail Service. – Uszyliśmy dla „Daru” 26 żagli o łącznej powierzchni niespełna 3 tys. m kw. Ponad 20 osób pracowało kilka tygodni, wykorzystując dakrony o różnych gramaturach, od 310 do 480 gramów – mówi Tadeusz Wojtowicz, prezes firmy Sail Service. – Nowe żagle „Daru Młodzieży” będą służyć na pokładzie przez około siedem lat. W ubiegłym roku wykonaliśmy żagle także dla kilku innych żaglowców zagranicznych armatorów.

Warto zwrócić uwagę, że trzy płachty z logo spółki paliwowej, które statek nosił na masztach podczas gdyńskich uroczystości oraz w trakcie opuszczania portu, nie są prawdziwymi żaglami. To reklamowe banery wykonane z siatki przepuszczającej wiatr.

„Dar Młodzieży” to trzymasztowa fregata. Jest pierwszym żaglowcem zbudowanym w polskiej stoczni, według polskiego projektu (główny konstruktor: Zygmunt Choreń). W 1983 roku statek brał udział w zlocie w Japonii. Wpływając w paradzie do wewnętrznego portu w Osace utrzymał wszystkie żagle, co wywołało owacje widzów. Później brał udział w Operacji Żagiel 1984 i Operacji Żagiel 1986. W kolejnych dwóch latach odbył podróż do Australii, skąd przez Nową Zelandię i wokół Hornu wrócił do Europy. W tym najdłuższym rejsie przemierzył 36 352 mile. W 1992 roku żaglowiec uczestniczył w regatach Columbus '92 zorganizowanych z okazji 500-lecia odkrycia Ameryki. Pięć lat później znów był w Japonii – zwyciężył w regatach Osaka Sail 1997. W kolejnych dwóch latach uczestniczył w regatach Cutty Sark Tall Ships Races.

W 2001 roku były kolejne regaty Cutty Sark. Załoga „Daru” uczestniczyła na Bałtyku w akcji ratowniczej jachtu, który miał awarię steru podczas bardzo trudnych warunków pogodowych (11 stopni Beauforta). Następne lata to udział w licznych zlotach, rejsach i regatach na wszystkich wodach Europy. W 2010 roku, w ramach obchodów Roku Chopinowskiego, w rejs do pięciu europejskich portów udało się stu muzyków Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia z Katowic. A w 2013 roku statek zabrał na pokład 92 polskich kardiologów – delegatów na Europejski Kongres Kardiologiczny. Rejs był formą podziękowania Holendrom za pomoc udzielaną polskim dzieciom z wrodzonymi wadami serca. ■

„DAR MŁODZIEŻY”	
Typ	trzymasztowa fregata
Port macierzysty	Gdynia
Armator	Akademia Morska w Gdyni
Wodowanie	12.11.1981
Podniesienie bandery	4.07.1982
Długość z bukszprytem	108,8 m
Długość kadłuba	94,8 m
Szerokość na wręgach	14 m
Zanurzenie	6,87 m
Wysokość masztów	fok 49,5 m / grot 49,5 m / krocj 46,5 m
Powierzchnia żagli	3015 m kw.
Wyporność	2946 t
Maksymalna prędkość	średnia: 11,29 węzła / chwilowa: 19,5 węzła
Prędkość z silnikiem	ekonomiczna: 9 węzłów, maksymalna: 12 węzłów
Silnik	Cegielski-Sulzer typ 8 AL 20/24, 2 x 750 KM
Ster strumieniowy	VB-1100, Verhaar Omega BV 250 kW
Załoga	32
Praktykanci	136



NOWOŚĆ 2018

NOWA FALA

SILNIKÓW SUZUKI

Pozycję flagowego modelu wśród silników Suzuki zajął w tym roku DF350A. Jako pierwszy na rynku, został wyposażony w innowacyjne rozwiązanie: system podwójnych śrub napędowych pracujących przeciwnie. System redukuje straty hydrodynamiczne, pozwalając osiągnąć łodzi wejść na nowy poziom. Sprawdź to rozwiązanie – pocuj moc, która jest w stanie stawić czoła siłom natury.



Piotr Myszka na wodach Zalewu Wiślanego podczas regat Puchar PZŻ.

Fot. Jacek Kwiatkowski

Piotr Myszka. Pozytywna energia rozpiera lidera kadry

Olimpijczyk, mąż, tata, społecznik wspierający akcje charytatywne i pomysłodawca edukacyjnych półkolonii żeglarskich organizowanych dla dzieci wspólnie z firmą Enea. Piotr Myszka, mistrz świata i mistrz Europy w olimpijskiej klasie RS:X, czwarty zawodnik igrzysk w Rio de Janeiro, w lipcu skończy 37 lat. Ale o sportowej emeryturze na razie nie myśli. Przed nim walka o prawo startu w olimpijskich regatach Tokio 2020. Drogę rozpoczął od kontuzji. Dziś wraca do formy i rywalizacji w światowej czołówce. Rozmawialiśmy 5 czerwca, tuż przed odlotem Piotra do Danii na kadrowe zgrupowanie.

Magazyn „Wiatr”: Piotr, sezon rozpocząłeś od przerwy w pływaniu i leczenia kontuzji. Czy jesteś już w pełni sił?

Piotr Myszka: Podczas zgrupowania na Majorce, żeglując z silnym wietrze, wyskoczyłem mocno na fali. Łądując, uderzyłem w deskę środkową częścią pięty. Tak mocno, że musiałem zrezygnować z pływania na trzy tygodnie. Cały czas utrzymywałem formę fizyczną, chodziłem na siłownię, jeździłem na rowerze, ale nie mogłem żeglować i testować sprzętu. No i straciłem ważne regaty na Majorce. Na deskę wróciłem dopiero podczas

Pucharu Świata w Hyères. Czułem, że brakuje mi opływania w słabym wietrze, a właśnie takie warunki dominowały we Francji. Na dodatek miałem kłopoty ze sprzętem. Nowe stateczniki olimpijskiej deski RS:X łamały się w trakcie wyścigów. Sytuacja powtórzyła się podczas Pucharu PZŻ w Krynicy Morskiej.

Co z tym sprzętem?

Trudno powiedzieć. Podobno firma Neil Pryde wypuściła na rynek sporą serię stateczników, które łamią się, jak zapalki.

W obiektywie Rafała Czepulkowskiego (FotoSurf).



Nie wiemy dlaczego. Pisaliśmy już w tej sprawie do producenta oraz do władz klasy RS:X, z prośbą o rozwiązanie problemu. To dla nas trudna sytuacja. Nie możemy sobie pozwolić na testowanie wadliwego sprzętu, bo nie mamy na to czasu. Przecież najważniejsze imprezy sezonu już za kilka tygodni... W tej chwili mam jeden komplet stateczników. Wierzę, że mnie nie zawiodą.

Podczas regat Pucharu Europy w Medembliu też mieliście słabe wiatry.

Powiem szczerze – było ciężko. Rozegrało 13 wyścigów, w tym aż 12 przy wietrze wiejącym z prędkością mniejszą niż 10 węzłów. Te warunki faworyzowały żeglarzy lubiących słabe wiatry, a takich jest teraz we flocie całkiem sporo, bo dołączyli zawodnicy z grup juniorskich. Z dnia na dzień czułem, że jestem coraz szybszy. Czekałem na silniejsze podmuchy, by szanse się wyrównały, ale się nie doczekałem. Regaty ukończyłem na dobrym piątym miejscu. Objawieniem był Maciej Kluszczyński, który zajął drugą pozycję i był bardzo blisko zwycięstwa. To niewysoki zawodnik, który się wyspecjalizował w żegludze przy słabych wiatrach. Niedawno zastosował dietę i schudł aż 9 kg (do 61 kg). Teraz, gdy zerkam błagalnym wzrokiem na chmury, czekając na szkwały, on ucieka do

przodu. Ważę 14 kg więcej od Maćka. Gdy wieje kilka węzłów, masa ma naprawdę duże znaczenie. Jak bym płynął ze skrzynką jabłek na pokładzie. Pozostali zawodnicy z kadrowej czołówki, podobnie jak ja, wolą raczej silne i średnie wiatry. Zobaczmy, jak powieje podczas tegorocznych mistrzostw świata i Europy. Mam nadzieję, że czas słabych wiatrów dobiegł końca.

Mistrzostwa Europy w Formule Windsurfing i Formule Windsurfing Foil rozgrywane będą w Zatoce Puckiej od 30 czerwca. Czy weźmiesz udział w tych zawodach?

Jeśli zdążę skompletować sprzęt, stanę na starcie. Będzie to pierwsza międzynarodowa impreza, na której o medale będą rywalizować deskarze z klasy Formuła Windsurfing Foil. Mam już za sobą kilka treningów na desce z hydroskrzydłem – to fantastyczna zabawa, nowe doświadczenia i chyba przyszłość windsurfingu. Później przed nami najważniejsza impreza sezonu, czyli mistrzostwa świata wszystkich klas olimpijskich na wodach zatoki Aarhus (wschodnie wybrzeże Półwyspu Jutlandzkiego). Regaty Hempel Sailing World Championships Aarhus Denmark 2018 będą pierwszą okazją, by zdobyć kwalifikację dla kraju do igrzysk Tokio 2020. Kolejne ważne imprezy będą rozgrywane w sierpniu w Sopocie – najpierw mistrzostwa Europy w olimpijskiej klasie RS:X, a później mistrzostwa kontynentu w klasie RS:X Convertible, czyli na deskach marki Neil Pryde z foilami. Jesienią ubiegłego roku brałem udział w testach tego sprzętu, więc mam już pewne doświadczenie.

Jak oceniasz zmiany w programie olimpijskich regat na igrzyska Paryż 2024? Windsurfing obronił swą pozycję, ale nie wiadomo, czy pozostanie klasa RS:X.

Zwyciężył zdrowy rozsądek, więc windsurfing wciąż jest olimpijski. Chciałbym jed-



Regaty Pucharu Świata w Hyères.

Fot. Jesus Renedo / Sailing Energy

nak, by nasza dyscyplina ewoluowała. Aby zyskała nowego blasku i odzyskała dawną popularność. Wydaje się, że hydroskrzydła są kluczem do sukcesu. Kibice żeglarsstwa i amatorzy pływający na deskach są zachwyceni nowymi rozwiązaniami technicznymi i możliwościami, jakie dają. Patrzą jak unosimy się nad wodą i też chcą spróbować swych sił. Sprzęt wciąż się zmienia, wciąż jest udoskonalany. Foile, które debiutowały na rynku rok temu, dziś przechodzą do historii, ustępując miejsca nowym konstrukcjom. To szansa dla producentów, zawodników oraz dla całego światowego windsurfingu.

Nawiązałeś współpracę z nowym partnerem – firmą Enea. Ale nie jest to zwykły sponsoring sportowy...

Chciałem nie tylko rozpocząć współpracę w kontekście moich przygotowań do igrzysk

w Tokio, ale zrobić coś więcej – dać coś od siebie najmłodszemu pokoleniu żeglarzy, które dopiero zaczyna przygodę z naszym sportem. Stąd pomysł, by wspólnie z firmą Enea organizować półkolonie żeglarskie pod hasłem „Enea na fali bezpiecznej zabawy”. Chodzi o to, by zarażać najmłodszych żeglarstwem i klasą Optimist, od której rozpocząłem moją karierę. W poniedziałek 18 czerwca spotkałem się z dziećmi w dwóch poznańskich szkołach. W wakacje będę odwiedzać przystań Jacht Klubu Wielkopolski, by rozmawiać z uczestnikami półkolonii i udzielać im sportowych oraz życiowych wskazówek. Wierzę, że uczestnicy projektu zwiążą się z żeglarstwem na długie lata. A być może niektórzy pójdą w moje ślady i rozpoczną karierę na olimpijskiej desce.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Piotr Myszkowski: „Chciałbym, by windsurfing odzyskał dawną popularność. Wydaje się, że hydroskrzydła są kluczem do sukcesu”.

Fot. Jacek Kwiatkowski





Projekt Piotra Myszkowski...



...i firmy Enea (nowy partner naszego zawodnika) zachęca dzieci do uprawiania żeglarstwa.

Enea partnerem kampanii promującej żeglarstwo i windsurfing

Projekt „Enea – na fali bezpiecznej zabawy” to kampania edukacyjna popularyzująca żeglarstwo oraz windsurfing. Program przygotowano dla dzieci i młodzieży ze szkół z województwa wielkopolskiego uczestniczących w projekcie Enea Akademia Sportu.

Edukacja żeglarska to nie tylko nauka podstaw żeglowania, ale również bezpieczeństwa nad wodą, zdrowego stylu życia i dbania o środowisko. Celem programu „Enea – na fali bezpiecznej zabawy” jest popularyzacja żeglarstwa wśród dzieci, rozwój zainteresowań i promowanie pozytywnych wzorców sportowych. Kampania prowadzona jest w ramach projektu Enea Akademia Sportu, który od kilku lat z powodzeniem realizowany jest we współpracy z klubem sportowym Enea Energetyk Poznań.

– Prowadzone od wielu lat projekty, przede wszystkim na obszarze działania Grupy Enea, mają na celu promowanie aktywności fizycznej oraz wspieranie dzieci i młodzieży w ich rozwoju. W Enei wierzymy, że pasja zaszczerpiona w młodym wieku, nigdy nie przemija i uczy zdrowego trybu życia, w którym sport staje się hobby. Mamy nadzieję, że przy naszej pomocy młodzi żeglarze będą w przyszłości osią-

gać sukcesy sportowe, a przede wszystkim będą czerpać radość z bezpiecznego spędzania czasu nad wodą – powiedział Sławomir Krenczyk, dyrektor Departamentu PR i Komunikacji Enei.



Sławomir Krenczyk, dyrektor Departamentu PR i Komunikacji Enei.

Program „Enea – na fali bezpiecznej zabawy” wspiera Piotr Myszkowski, mistrz świata w windsurfingowej klasie R: SX, olimpijczyk z Rio de Janeiro. Podczas spotkania z młodzieżą Piotr będzie opowiadał o pierwszych krokach w żeglarstwie, przygodach żeglarskich i przygotowaniach do igrzysk. Uczestnicy spotkania wezmą udział w warsztatach oraz w szkoleniu na jachtach klasy Optimist i de sse z żaglem. Będą też rejsy jachtem kabinowym i na omegach.

– Program, który stworzyliśmy razem z Eneą, będzie zachęcał dzieci i młodzież do uprawiania żeglarstwa – mówi Piotr Myszkowski. – W tym roku pilotażowa akcja „Enea – na fali bezpiecznej zabawy” obejmuje cykl wakacyjnych półkolonii żeglarskich organizowanych nad Jeziorem Kierskim w Poznaniu, na przystani Jacht Klubu Wielkopolski. Ponad 200 dzieci rozpocznie żeglarską przygodę i być może odkryje w sobie nową energetyczną pasję. Program skierowany do dzieci jest mi szczególnie bliski, gdyż jako sportowiec, a także rodzic, wiem jak ważne jest upowszechnianie sportu wśród najmłodszych. Dołożę wszelkich starań, by ta współpraca się rozwijała. Wierzę, że efekty programu będziemy obserwować nie tylko dziś, ale również w kolejnych latach.

85 lat Jacht Klubu Wielkopolski

Jacht Klub Wielkopolski, obchodzący w tym roku 85-lecie, to jeden z najbardziej zasłużonych klubów w regionie i kraju. Powstał w 1933 roku pod nazwą Yacht Klub Poznański. Rok później oddano do użytku klubową przystań nad Jeziorem Kierskim, a uroczystość jej otwarcia uświetnił swą obecnością generał Mariusz Zaruski. Nim wybuchła II wojna światowa, klub miał już port dla około 100 łodzi. W czasie niemieckiej okupacji członkowie rozproszyli się po całej Europie, a na bramie powieszono tablicę z napisem „Posener Seglerverband”.

Po wojnie zarząd rozpoczął odbudowę zniszczonej przystani i starał się odzyskać rozgrabiony sprzęt. Wkrótce, w wyniku centralizacji polskiego sportu w nowych komunistycznych realiach, klub stracił niezależność. Został filią Yacht Klubu Polski, później oddziałem ZS Ogniwo, a następnie został włączony w struktury stowarzyszenia Sparta. W 1956 roku opracowano nowy statut i powołano Jacht Klub Wielkopolski. W kolejnych latach powstały nowe obiekty: hangar z zapleczem i betonowe pomosty, które służą żeglarzom do dziś.

W 1969 roku Jacht Klubu Wielkopolski był gospodarzem I Centralnej Spartakiady Młodzieży. A w 1978 roku, z okazji jubileuszu 45-lecia, zorganizowano pierwsze regaty Srebrny Żagiel Optimista. Lata 80. przyniosły sukcesy na arenie międzynarodowej. To czasy wspaniałych wyników między innymi Bogdana Kramera, Ryszarda Skarbińskiego, Jacka Sobkowiaka, Pawła Kowalskiego, Grzegorza Myszkowskiego, a w kolejnej dekadzie – Weroniki Glinkiewicz.

Dziś JKW jest największym klubem w regionie. Prowadzi szkolenie w klasach Opti-



mist, Laser 4.7, Laser Radial i 29er. W sekcji sportowej pracuje pięciu trenerów: Agnieszka Prusińska, Paweł Prusiński, Tomasz Figlerowicz (komandor wybrany w marcu na drugą kadencję), Sławomir Kaczmarek i Marek Kaczmarek. JKW ma także klubowe i armatorskie jachty kabinowe, najliczniejszą i najsilniejszą w kraju flotę klasy Delphia 24, a nawet klubową sigmę – szybką łódź z genakerem do szkoleniowej, turystycznej i regatowej żeglugi. Jest też spora grupa windsurferów i miłośników desek SUP.

Życie klubowiczów toczy się nie tylko na wodzie i przy kei, ale także w klubowej restauracji i na tarasie z pięknym widokiem na jezioro. Żaden inny klub w Polsce, a być może nawet w Europie, nie ma tak doskonałych miejsc do obserwacji regat żeglarskich – taras w JKW jest niczym trybuna na stadionie Camp Nou.

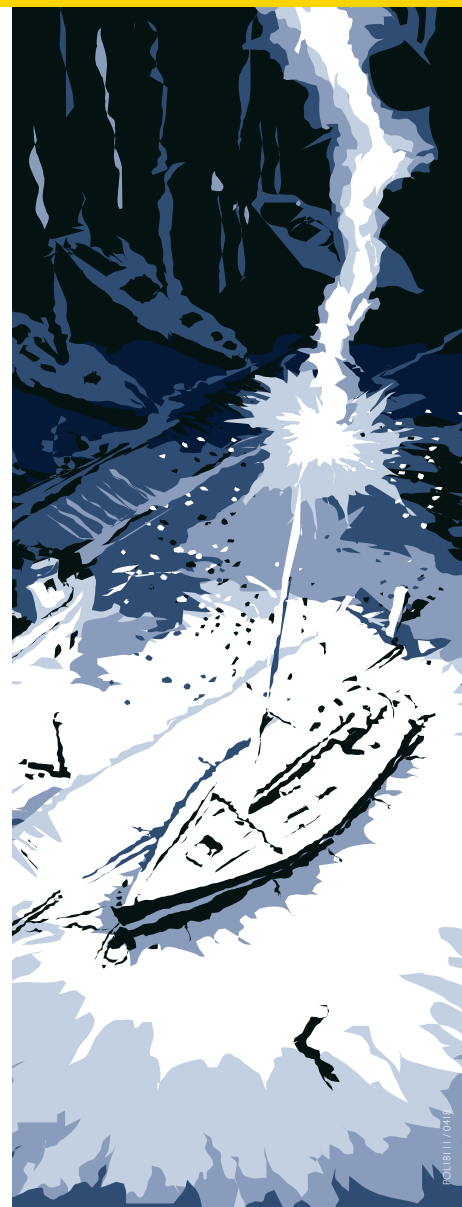
Z okazji jubileuszowego roku, klub organizuje cykl regat. Przed nami jeszcze Puchar Europy w klasie Słonka (druga połowa lipca), Srebrny Żagiel Optimista (początek sierpnia) oraz Regaty Pamięci połączone z uroczystymi obchodami jubileuszu (początek września). Więcej o klubie na stronie www.jkwpoznan.pl. ■



Główny budynek klubowy JKW z hangarem, restauracją i tarasem.

Fot. Krzysztof Olejnik

B 3? Trafiony-zatopiony! Jacht żaglowy.



Czasami wydaje się, że bogowie burzy grają w statki. Liczba roszczeń wynikających z uderzeń piorunów stale rośnie. Jednak w przeciwieństwie do wielu naszych konkurentów, zapewniamy pełne pokrycie takich przypadków, bez potrącania udziału własnego. Wesprzemy Cię także informacją o tym, jak można chronić siebie i łódź w czasie burzy.


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Sztorm Grupa zarażała żeglarstwem w sklepach Decathlon

Podczas wiosennej akcji Decathlonu „Rozwiń żagle”, załoga szkoły żeglarstwa Sztorm Grupa promowała sporty wodne wśród najmłodszych. Przez osiem weekendów animatorzy gościli w dziewięciu największych miastach i 16 sklepach. Instruktorzy podpowiadali, jak zacząć żeglować, w co się ubrać, jak zdobyć patent żeglarski oraz jakie mamy uprawnienia żeglarskie i motorowodne. Pomagali dobrać najlepszy ubiór marki Tribord i dopasować

kamizelkę ratunkową lub asekuracyjną. Uczyli wiązać węzły i pokazywali z jakich elementów zbudowana jest regatowa łódź klasy Optimist. Wszystkie dzieci odwiedzające dział żeglarski mogły usiąść za sterem. Były konkursy, warsztaty edukacyjne i zawody zręcznościowe (wiązanie węzłów). Przy okazji promowano dekalog młodego żeglarza. W ramach akcji zorganizowano też konkurs, w którym nagrodą był udział w obozie żeglarskim na Mazurach. ■



Wszystkie małe ręce na pokład.

Fot. Anna Korczyńska (2)



Przez osiem weekendów Sztorm Grupa gościła w 16 sklepach.

Dziwnów się rozbudowuje

WMarinie Dziwnów na ukończeniu są kolejne inwestycje. Przy granicy z portem rybackim wyrósł ogromny hangar z dużymi bramami wjazdowymi. Obiekt przeznaczony do zimowania łodzi jest już prawie gotowy. Obok betonowego slipu wykańczany jest nowy budynek mieszczący dodatkowe

toalety i prysznice. Dotąd, na czas rozgrywania dużych regat, w marinie stawiano sanitariaty w kontenerach, jednak to rozwiązanie było dość kosztowne. Ukończono także budowę zewnętrznego parkingu obok wjazdu do portu rybackiego – z tych miejsc postojowych chętnie korzystają uczestnicy regat oraz trenerzy i rodzice żeglarzy. ■



Hangar w Marinie Dziwnów powstaje przy granicy w portem rybackim.



Nowe sanitariaty obok betonowego slipu.



Budynek ma duże bramy wjazdowe.



Wodowanie jachtu „FanFan” w Marinie Kröslin.

Fot. Alek Nebelski (2)

Joanna Pajkowska testuje jacht „FanFan” przed rejssem dookoła świata

Joanna Pajkowska przygotowuje jacht do wokółziemskiego rejsu z Plymouth do Plymouth. Polka popłynie samotnie i bez zawijania do portów. W maju pożyczyła aluminiowy jacht „FanFan” (konstrukcja z połowy lat 80.). Armatorem jednostki jest Uwe Röttgering, z którym Joanna żeglowała w ubiegłym roku w zwycięskich regatach Twohanded Transatlantic Race (płynęli jachtem „Rote 66” – Class 40). „FanFan” sześć lat stał w hangarze Mariny Kröslin w Niemczech. Joanna i Uwe wspólnie przygotowali kadłub do wodowania. – Pomalowaliśmy dno, postawiliśmy maszt i uruchomiliśmy silnik – wylicza Asia. – A później pożeglłowaliśmy do Świnoujścia.

W ostatnich tygodniach Joanna Pajkowska i Alek Nebelski przemierzali południowy Bałtyk wzdłuż i wszerz. Wpierw popłynęli do Górek Zachodnich w Gdańsku. Zatrzymali się na Martwej Wiśle, przy kei projektowanej przystani Jacht Marina Gdańsk – tuż przed mostem Jana Pawła II (tzw. most wawtowy). Właśnie w tym miejscu „FanFan” będzie przygotowywany do wyprawy. – Keja

ma dobre położenie. Z Warszawy będę tu mieć najbliżej – mówi Asia Pajkowska.

Po krótkim postoju znów obrali kurs na zachód – popłynęli do Kamienia Pomorskiego, by powitać wracającego z rejsu Szymona Kuczyńskiego. Później trzeci raz przemierzili wybrzeże, by 12 czerwca zawinąć do Helu. Po drodze odwiedzili Bornholm, Christiansø oraz szwedzką wyspę Utklippan.

– Uwe mówił, że jacht nie jest zbyt szybki. Ale przy wietrze o sile prawie 30 węzłów, żeglłowaliśmy 13,7 węzła. Czyli nie jest też wolny – mówi Joanna Pajkowska. – Łódź jest właściwie gotowa do żeglugi. Przed wokółziemską wyprawą wymaga jednak pewnego doposażenia. Kupiłam wodny generator prądu. Myślę o dodatkowym autopilocie. Ktoś obiecał pożyczyć odsalarkę. Planuję też zamontować dodatkowe akumulatory. Po zaprowiantowaniu, wyruszę do Plymouth w południowej Anglii. Kiedyś mieszkałam w pobliżu, żeglowałam w okolicy, mam w Plymouth wielu znajomych – to dobre miejsce na rozpoczęcie rejsu. Start planuję na przełom września i października. ■

Asia Pajkowska podczas bałtyckich testów.



Masz talent do niepożądanych niespodzianek?



Podczas rejsu czarterowego może cię spotkać kilka rzeczy. Gwałtowni sąsiedzi w marinie, nagle pojawiające się mielizny lub rygorystyczne protokoły odbioru. Bez względu na to, z czym masz do czynienia, dzięki naszym pakietom czarterowym możesz spokojnie cieszyć się wakacyjną podróżą. Co najlepsze, twoja opłata czarterowa jest automatycznie zabezpieczona w przypadku niewypłacalności agencji lub operatora floty. Na to zawsze możesz u nas liczyć.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Gdańsk · Tel.: +48 58 350 61 31
pantaenius.pl



Jacht Galeon 780 Crystal.

Fot. Krzysztof Olejnik



Monaco 110. Włoskie wzornictwo, polska jakość.

Fot. Arek Rejs



Prestige 560 z francuskiej stoczni Jeanneau.

Fot. Billy Black



Nowość 2018. Jacht Northman 1200.

Targi Wiatr i Woda w Gdyni, czyli polski festiwal przemysłu stocznioowego

Kilkanaście tysięcy zwiedzających. Około 140 wystawców. Ponad 120 łodzi – od małych motorówek i jachtów, po duże i luksusowe jednostki warte miliony złotych. Tegoroczne targi Wiatr i Woda na wodzie będą się odbywać od 9 do 12 sierpnia. To już 13. edycja gdyńskiej wystawy – jedynej imprezy w Polsce, podczas której możemy zobaczyć najnowsze

jachty z krajowych i zagranicznych stoczní stojące przy kei burta w burtę.

Najwięcej luksusowych jednostek motorowych zaprezentują stocznie Galeon oraz firma Power Boats. Zobaczymy też jachty wielu innych znanych marek, jak choćby Delphia, Parker, Jeanneau, czy Northman. Podczas imprezy przyznana zostanie nagroda prezydenta Gdyni w konkursie Gdynia

Jacht Design (jury wybiera najładniejszy jacht żaglowy i motorowy prezentowany na targach). Na brzegu swą ofertę zaprezentują producenci i dystrybutorzy osprzętu, silników, elektroniki pokładowej, urządzeń nawigacyjnych, wyposażenia ratunkowego, będą też producenci odzieży żeglarskiej oraz firmy czarterowe.

Organizatorzy wystawy zaplanowali spotkanie z Mariuszem Koperem i Hanną Leniec, którzy w żałogowym rejsie jachtem „Katharsis II” opłynęli Antarktydę szlakiem wód przybrzeżnych, czyli na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Pętlę wokół kontynentu załoga wykonała w 72 dni, 5 godzin, 33 minuty i 44 sekundy.

Gościem targów będzie też Szymon Kuczyński. Na stoisku stoczni Northman zaprezentuje swój jacht „Atlantic Puffin” (Maxus 22), na którym dwukrotnie opłynął świat. Zaplanowano także spotkanie z Szymonem – już dziś gorąco zapraszamy.

Oprócz łodzi Szymona, stocznia Northman przedstawi dwa jachty motorowe. Do gdyńskiej mariny wpłynie Nexus Revo 870,

Eleganckie wnętrze jachtu Monaco 110. Firma Parker Poland zaprasza na pokład.

Fot. Arek Rejs



zgrabna łódź spacerowa (następca modelu Nexus 850) przeznaczona do rodzinnej turystyki śródlądowej. Zobaczymy też premierowy jacht Northman 1200, największą jednostkę z oferty węgorskiej firmy, luksusowy dom na wodzie, którym może podróżować nawet osiem osób.

Przy kei stoczni Delphia Yachts zobaczymy łódź Nautika 1150 Voyage oraz nowoczesną barkę turystyczną Horizon 1150 produkowaną dla Le Boat. Z kolei firma Parker Poland przedstawi premierowy jacht Monaco 110 zaprojektowany we współpracy z Tony Castro Design. To najlepszy jacht motorowy targów warszawskich w konkursie Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty. A także pierwszy model z nowej linii luksusowych rodzinnych cruiserów napędzanych przyczepnymi silnikami (największa jednostka turystyczna budowana przez Parker Poland). Będzie to pierwsza w Polsce prezentacja tej łodzi na wodzie. Monaco 110 jest eleganckim rodzinnym jachtem o długości niespełna 11 metrów. Na rufie ma dwa silniki przyczepne, a wewnątrz – dwie dwuosobowe kabiny mieszkalne, toaletę i kabinę prysznicową. Na głównym pokładzie, w salonie, mamy jadalnię i kambuz. Natomiast w kokpicie – składane i przesuwane łóżko. Z dwoma silnikami Mercury Verado (każdy o mocy



Gdyniańska marina będzie tętnić życiem przez cztery targowe dni.

Fot. Krzysztof Olejnik

300 KM) Monaco 110 może płynąć z prędkością przekraczającą 40 węzłów. Podczas testów u wybrzeży La Rochelle łódź pędziła na płaskiej wodzie ponad 41 węzłów.

W gdyńskiej marinie zobaczymy też łódzie importowane przez firmę Dobre Jachty. Przy kei zacumuje włoska łódź motorowa Invictus 280 CX, piękna i wygodna, z dużym tarasem

wypoczynkowym w dziobowej części i dużą platformą rufową. Będą też jednostki popularnej marki Merry Fisher (modele 895 i 695) oraz prawdopodobnie Prestige 560, przestronny jacht motorowy z ekskluzywnej linii francuskiej stoczni Jeanneau.

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



Targi Sportów Wodnych **WIATR I WODA** 9–12 sierpnia 2018 Marina Gdynia

Na Targi WIATR i WODA do Gdyni
zaprasza Żeglarska Stolica Polski

organizator

organizator wykonawczy

partner

partner strategiczny

YACHT EXPO

murator
EXPO

Zagle



patronat medialny

water sports arena
WASPAR.pl

zagle.com.pl

WIOSŁO
MAGAZYN KAJAKOWY

patronat medialny

współpraca medialna

PODRÓŻE PODRÓŻE.PL

WIATR
magazyn dla żeglarzy



wiatriwoda.pl



Nowości od Henri Lloyd

Klasyczny sweter Peyton z motywem liny (445 zł) ma żebrowany dół, mankiety i kołnierzyk. Materiał: 92 proc. bawełny, 7 proc. nylonu. Stylizację uzupełniają szorty Ruby (350 zł). Materiał: 98 proc. bawełny, 2 proc. lycry. Spodnie mają dwie przednie kieszenie i dwie tylne. Możemy do nich dołożyć pasek Maureen (180 zł) wykonany z elastyny. Źródło: www.henrilloyd.pl.



Kabestany Andersen Compact

Andersen Compact to unikatowa seria kabestanów elektrycznych, w których zamiast tradycyjnego dużego silnika mamy mocny silnik w formie dysku. Tego typu napędy oferuje wyłącznie firma Andersen. Silnik może być zamontowany pod pokładem lub nad pokładem. Kabestan ma płynną regulację obrotów – im mocniej przyciskamy guzik, tym bęben szybciej się obraca. To bardzo przydatna funkcja, na przykład w trakcie zwrotów: najpierw szybko dobieramy luźną linę, a po chwili dociągamy ją na niższych obrotach. W zestawie otrzymujemy bezpiecznik, wiązkę przewodów i przycisk sterujący. Silnik można zamontować do tradycyjnych kabestanów marki Andersen, czyli dziś możemy wybrać modele w wersji manualnej, a za dwa sezony dołożyć napędy. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.



Nowe rolery elektryczne marki Facnor

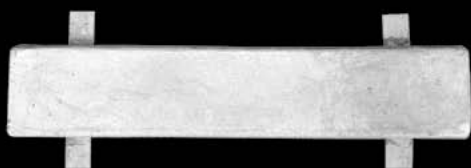
Nowość 2018. Rolery elektryczne Facnor serii EC mają szczelną kompaktową obudowę silnika i sprawdzony napęd bez paska klinowego. Obsługa banalnie prosta przyciskiem in/out. Nie trzeba wymieniać sztagu. Napęd możemy dodać do tradycyjnych rolerów serii LS, LX i RX. Dla jachtów o długości ponad 18 metrów dostępne są wersje hydrauliczne. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.

Długość jachtu	Model rolera	Średnica sztagu	Długość sztagu	Moc silnika	Prędkość optymalna
9 – 12 m	EC39	8 / 10 mm	do 16,5 m	400 W	40 obrotów / min
12 – 18 m	EC47	12 / 12,7 mm	do 20,5 m	800 W	55 obrotów / min



Oferujemy:

BALASTY OŁOWIANE, ANODY GALWANICZNE, OBRÓBKA SKRAWANIEM



Prosz-Met Sp. z o.o.
ul. 22 Lipca 56 H
32-540 Trzebinia



Beata Białasek- Zajac +48 660 758 461 ☎
Ireneusz Barytowiec +48 668 499 568 ☎
+48 32 711 56 58 ☎
beataprosz-met@wp.pl ☎
www.prosz-met.pl ☎



BALTIC SAIL

GDAŃSK

5 – 8. 07. 2018

WYSPA OŁOWIANKA

Pływaj z nami kultowymi żaglowcami

Organizatorzy:



GDAŃSK



FUNDACJA
GDAŃSKA

Balticsail.pl

Baltic Sail Gdańsk.

Zamów rejs żaglowcem po zatoce

Baltic Sail to największa międzynarodowa impreza żeglarska Gdańska. Organizowana jest od 1997 roku. Tegoroczna 22. edycja rozpocznie się 5 lipca i potrwa do 8 lipca. Dla gości odwiedzających miasto przygotowano 110 rejsów. Każdy rozpocznie się na nabrzeżu przy Targu Rybnym i będzie trwał około trzy godziny. Pierwsze mile rejsów prowadzą przez Kanał Kaszubski i Martwą Wisłę, a po minięciu portowych główek jachty wpływają w Zatokę Gdańską. Na uczestników zlotu czeka 4300 biletów (cena: 59 zł). Osoby posiadające Kartę Mieszkańca Miasta Gdańska mogą skorzystać ze zniżki wynoszącej 30 proc. Bilety można rezerwować na stronie: www.balticsail.pl

Baltic Sail Gdańsk to także atrakcje na lądzie. Zaplanowano zajęcia sportowe, kulturalne, edukacyjne oraz warsztaty żeglarskie. Przez cały dzień będzie działać strefa gastronomiczna. Organizatorzy zapraszają



Baltic Sail to także warsztaty dla najmłodszych.

na koncerty szantowe, bitwę morską oraz na pokaz sztucznych ogni. A w niedzielę na paradę żaglowców.

Na Motławę wpłyną żaglowce z Polski, Niemiec, Szwecji, Finlandii i Holandii: „Kapitan Borchardt”, „Baltic Beauty”, „Ark”, „Ernestine”, „Bryza H”, „Libava”, „Baltic Star”, „Joanna Saturna”, „Bonaventura”, „Hiorten”, „Sta Maria” i holenderski „Mercedes” – największa jednostka biorąca udział w zlocie i jeden z najnowszych statków w międzynarodowej flocie żaglowców. „Mercedes” ma 50 metrów długości i 18 żagli o łącznej powierzchni 900 m kw. Na pokład może zabrać 140 osób. Do zobaczenia nad Motławą! ■



„Baltic Beauty” przepływa przy podniesionej kładce.



Powitanie „Mestwina” na Motławie.

Archipelag Kornaty. Wszystko, co musisz wiedzieć, nim wpłyniesz do raju



Bilet do Parku Narodowego Kornaty najlepiej kupić przed przekroczeniem jego granicy. Dzięki temu zaoszczędzimy aż 50 proc. Bilety są dostępne w pobliskich marinach oraz w wybranych biurach podróży.

Wyobraźcie sobie skalisty ląd zapadający się w morskiej otchłani. Gdyby się zanurzał w Adriatyku szybko, niczym „Titanic” w oceanie, pisalibyśmy o kataklizmie i zniszczeniach. Ale na szczęście wszystko się dzieło znacznie wolniej – obszar tworzący dziś Park Narodowy Kornaty zapadał się z prędkością metra na tysiąc lat. Najwyższe ocalałe partie lądu wciąż wystają z morza i tworzą prawdziwą perłę Adriatyku – najbardziej rozwiniętą grupę wysp w całym basenie Morza Śródziemnego. Małe, skaliste, surowe i bezludne skrawki lądu wyglądają jak zatopione piramidy lub skorupy wielkich żółwi. W całym archipelagu jest 147 wysp i wysepek. Zaledwie kilka ma powierzchnię większą niż kilometr kwadratowy. Na wszystkich jest tylko 300 budynków.

Ubogą glebę porastają jedynie trawy i makia, a gdzieś tam o przetrwanie w tych trudnych warunkach walczą drzewa figowe, oliwne i winorośla.

Archipelag należy w większości do mieszkańców wyspy Murter. Swoje pastwiska mają tu także rolnicy z Dugiego Otoka. Żeglarze przypływają na Kornaty, by rzucić kotwicę w ustronnej zatoczce i delektować się okolicą. Podziwiają dzikie ptactwo. Spacerują wzdłuż brzegów. Albo żeglują szlakiem klifów budujących brzegi od strony otwartego morza. Najwyższe klify są na wyspach Klobučar (80 metrów), Mana (65 metrów), Veli Rašip (64 metry), Obručan (50 metrów) i Piškera (45 metrów). Niektórzy nurkują w sekretnych miejscach, by zobaczyć ruiny starożytnych miast oraz linię brzegową sprzed wieków.

Na największej wyspie (nazwanej Kornat) bez trudu odszukacie mały średniowieczny kościółek i cmentarz. Co rok pierwszego czerwca odprowadzają tu uroczystą mszę, na którą wierni przybywają na łodziach. Cumują w zatoce Kravjacija, skąd prowadzi szlak turystyczny na najwyższe wzniesienie – górę Metlina (237 m). W sezonie o samotność między wyspami dość trudno, bo kieruje się tu mnóstwo jachtów. Wystarczy jednak odrobina wytrwałości w poszukiwaniach, a można znaleźć kawałek własnego raju.

Przez Kornaty możemy żeglować wzdłuż, wszerek, slalomem – jak tylko dusza zapragnie. Jeśli jednak chcemy się zatrzymać, rzucając kotwicę lub cumując do boi, musimy opłacić pobyt w parku narodowym. Jak to zrobić?

Najlepiej kupić bilet wcześniej, zanim przekroczymy granicę parku (bilety są dostępne w pobliskich marinach oraz w wybranych biurach podróży). Dzięki temu zaoszczędzimy aż 50 proc. Zamiast 600 kun za łódź o długości do 6,99 metra, zapłacimy 300 kun, czyli około 167 zł. Zamiast 800 kun za jacht o długości do 10,99 metra, wydamy 400 kun, czyli 223 zł. A zamiast 1200 kun za jednostkę o długości do 17,99 metra, zapłacimy 600 kun, czyli około 335 zł. Te same obniżone ceny obowiązują w sprzedaży internetowej dostępnej na stronie www.parkovihrvatske.hr (tu można kupić bilety do 14 chorwackich parków).

Kornaty to raj dla miłośników podwodnych eksploracji. Fot. Marjan Radović / Chorwacka Wspólnota Turystyczna





Pamiętajmy też, że od stycznia do maja oraz od października do grudnia, podane wyżej ceny są obniżane o połowę.

Kupując bilet jednodniowy, możemy kotwiczyć w parku do godziny 12.00 następnego dnia. W tym czasie załoga może wybierać dowolne kotwiczowiska. Na bilecie jest data naszego pobytu – aby ją zmienić, trzeba wysłać prośbę na adres ulaznice@np-kornati.hr. Jednak mail musi dotrzeć do biura nie później niż do godz. 12.00 w dzień poprzedzający planowaną wizytę. W ofercie są także bilety trzydniowe (1600 kun za jacht o długości do 17,99 metra). Pozwalają one zawinąć do dwóch parków: Kornaty i Telašćica.

Są także bilety tygodniowe (2800 kun) upoważniające do zwiedzania czterech parków: Kornaty, Telašćica, Mljet i Lastovo. A co z nurkowaniem? Podwodne eksploracje dozwolone są wyłącznie za pośrednictwem pięciu firm nurkowych działających na terenie parku.

W parku Kornaty jest jedna marina – ACI Piškera. Działa tylko w sezonie, czyli od początku kwietnia do końca października. Odnajdziecie ją w centralnej części archipelagu, na północnym brzegu wyspy Vela Panitula. Przystań ma sklep i restaurację. Gościom oferuje bezpłatny dostęp do internetu. Wodę możemy uzupełnić

w godzinach rannych (od 8.00 do 10.00). Prąd dostępny jest od godz. 8.00 do południa oraz od godz. 18.00 do północy. Postój w ACI Piškera kosztuje 600 kun. Bilet do parku jest wliczony w cenę, ale nie możemy opuszczać przystani, by kotwiczyć w zatoce. Możemy za to, będąc klientami portu, zakupić bilet do parku z rabatem 50 proc. (jak w pozostałych punktach sprzedaży znajdujących się poza parkiem). A wtedy wszystkie zakamarki archipelagu stoją przed nami otworem – możemy wybrać dowolną ustronną zatoczkę do godz. 12.00 następnego dnia. Więcej informacji o parku Kornaty na stronie www.np-kornati.hr. ■



Marina ACI Piškera działa od początku kwietnia do końca października.

Chorwacja jesienią. Przedłużamy żeglarski sezon na Adriatyku



Stari Grad na wyspie Hvar. Nadchodzi jesień i uliczki pustoszeją.

Fot. Vjeko Begović

Gdy w Polsce zbliżają się jesienne słoty, a na stacjach paliw promują skrobaczki do samochodowych szyb, w Chorwacji wciąż możemy złapać sporo słońca, wziąć prysznic na rufie jachtu, a nawet wskoczyć do wody. Temperatura powietrza w Dalmacji wynosi w listopadzie 15 stopni Celsjusza (w cieniu), w październiku – 22 stopnie, a we wrześniu – 25. Średnia jesienna temperatura wody: 18°C.

Słońce przyjemnie grzeje, ale już nie pali, więc nie trzeba z utęsknieniem szukać cienia. To wprost wymarzona aura, by żeglu-

gę połączyć ze spacerami i zwiedzaniem. Z dnia na dzień Chorwacja coraz mocniej stroi się w jesienne barwy. Jeśli w drodze do Zadaru, Szybenika lub Splitu znajdziecie czas, by zapuścić się w głąb lądu, na przykład do Parku Narodowego Jezior Pliwskich, który ma aż 16 jezior połączonych wodospadami, niezwykła przyroda w jesiennej odsłonie po prostu was oczaruje.

Poza tym po sezonie łatwiej znaleźć miejsce w marinie. W parkach narodowych i na starówkach słynnych miast będzie mniej turystów. Na autostradach i drogach lokalnych – mniej samochodów. Restauratorzy



FOT. MAJA DANICA PEĆANIĆ

Jesień w Chorwacji to sezon na młode wio.

zaoferują niższe ceny. Tańsze będą bilety na samolot – Polskie Linie Lotnicze proponują w październiku lot z Warszawy do Dubrownika za 643 zł (z bagażem podręcznym). Od pierwszego dnia października nieco taniej także ceny w marinach. A na miejscu oferta usług turystycznych i portowych wciąż na tym samym wysokim poziomie. Nie dziwi więc fakt, że internetowy serwis Travelist

Miasto Tribunj. W sezonie port pełen jachtów, a w październiku – pełen wolnych miejsc.

Fot. Ivo Biočina



ZDJĘCIA: CHORWACKA WSPÓLNOTA TURYSTYCZNA (4)



CHORWACJA

CZARTER JACHTÓW

Rezerwuj ONLINE!

www.punt.pl

- ⚓ ponad 3 tysiące jachtów w jednym miejscu
- ⚓ rzeczywista dostępność
- ⚓ tylko sprawdzeni armatorzy
- ⚓ najlepsze ceny

umieścił Chorwację na liście siedmiu najlepszych miejsc w Europie na jesienny urlop.

Także ceny czarterów są jesienią bardziej przystępne, więc można zamówić większy jacht lub zaplanować dłuższy rejs. Na przykład łódź typu Bavaria 37 kosztuje w szczycie sezonu 2300 euro za tydzień, natomiast w październiku – 1200 euro (ACI Marina Split, armator: Aba Vela). Czterokabinowy katamaran Lagoon 400 (rocznik 2010) kosztuje w szczycie sezonu 4712 euro za tydzień. Ale już w drugiej połowie października tę samą łódź wynajmujemy za 1558 euro (dane z internetowej wyszukiwarki agencji Punt). Ponieważ chorwackim firmom zależy na przedłużeniu sezonu czarterowego, większość nowych łodzi ma ogrzewanie, więc nie trzeba się obawiać chłodniejszych jesiennych nocy (o wyposażenie jachtów pytajcie polskich pośredników).

– Wrzesień jest najpopularniejszym miesiącem czarterowym – mówi Piotr Sobolewski z agencji Punt. – Czasem w szczycie sezonu jakieś jachty mogą stać przy kei, oczekując na klientów, ale we wrześniu sprzedaje się prawie wszystko. Co innego październik. W tym miesiącu, przypływając o godz. 15.00 do miejskich kei w portach Primošten i Tribunj, byliśmy pierwszą załogą. I dołączyły do nas zaledwie dwa, trzy jachty. W listopadzie żeglarzy jest jeszcze mniej. Zdarza się, że po horyzont nie widać żagli. Na pokładzie zakładamy sztormiaki i czapki, ale na lądzie jest ciepło, więc po zawinięciu do portu cały morski ekwipunek można zrzucić. Musimy też pamiętać, że prawdopodobieństwo pogorszenia pogody jest jesienią większe niż latem, więc należy uważnie śledzić prognozy – dodaje Piotr Sobolewski.

– Ceny czarterów spadają już w ostatnim tygodniu sierpnia – mówi Agnieszka Olszewska z firmy Blue-Sails. – We wrześniu pogoda jest doskonała, a woda bardzo

ciepła, bo nagrzewała się przez całe lato. Oczywiście im później, tym mniej chętnych na rejsy, ale mamy też klientów na czartery późną jesienią, a nawet na zimowe i sylwestrowe wyprawy. W Chorwacji przez cały rok można znaleźć jachty gotowe do żeglugi.

Polskie agencje żeglarskie pomagają nie tylko w czarterach, organizują też rejsy i szkolenia. W październiku Punt proponuje rejs z Biogradu do Wenecji (1440 zł), szkolenie na katamaranie Lagoon 400 (1690 zł), szkolenie na patent jachtowego sternika morskiego (1350 zł) lub na chorwacki patent voditelj brodice (1220 zł), który przygotowuje do samodzielnego prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych po chorwackich wodach (obejmuje wymagane w Chorwacji uprawnienia do obsługi radia VHF).

Kaliska szkoła żeglarstwa Morka organizuje w Chorwacji październikowe szkole-

nia na patent voditelj brodice oraz na patent jachtowego sternika morskiego (1870 zł, w cenie podręcznik z programem komputerowym). Z kolei Globtourist proponuje pod koniec września rejsy z Zadaru (955 zł) oraz rejsy ze Splitu z pakietem VIP, który oznacza, że rejs się odbędzie niezależnie od ilości zgłoszonych osób (1545 zł).

Jesień w Chorwacji to także sezon na młode wino, kalmari, istryjskie Święto Winogron w miejscowości Buje oraz na białe i czarne trufle – w drugiej połowie września na półwysep Istria zjeżdżają smakosze tych grzybów z całej Europy. Wrzesień to także czas zbioru owoców, które dojrzewały w słońcu całe lato. W połowie tego miesiąca rozpoczyna się sezon na mandarynki – na przykład na południu Dalmacji plantatorzy zbierają je przede wszystkim w ujściu Neretwy, największej i najdłuższej rzeki wschodniego wybrzeża Adriatyku. ■



Park Narodowy Jezior Plitwickich ma aż 16 jezior potoczonych wodospadami.

Fot. Luka Esenko

Z Polski na Bornholm. Którą drogę wybrać i gdzie szukać jachtów?



Przy kei na wyspie Christiansø.

Fot. Krzysztof Olejnik (2)



Z Kołobrzegu na Bornholm jachtem „Enterprise One”...

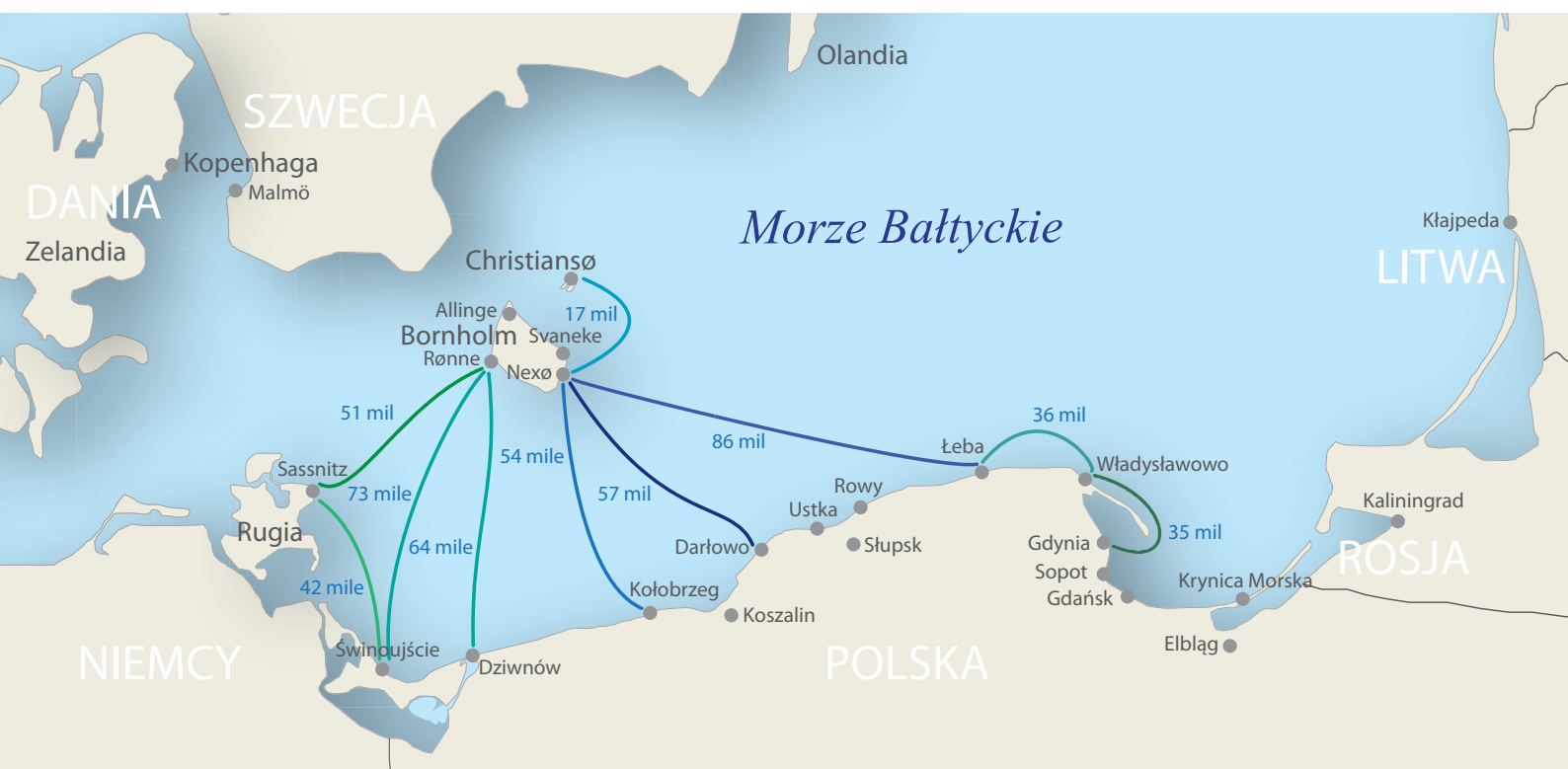
W majowym numerze „Wiatru” zapraszaliśmy czytelników na Bornholm i publikowaliśmy plany największych portów duńskiej wyspy. Dziś podpowiadamy jak dopłynąć do Rønne, Nexø i na Christiansø. No i oczywiście – skąd wziąć jacht na wakacyjną bornholmską wyprawę.

Najbliżej na Bornholm mają załogi wyruszające z Kołobrzegu (54 mile) i Darłowa (57 mil). W nowym basenie kołobrzesckiej Mariny Solnej stacjonuje aż osiem jachtów

firmy Baltica Yachts & Charter. Na Bornholm możemy stąd wyruszyć na przykład zgrabnym jachtem Bavaria 36 Cruiser, większymi jednostkami Delphia 40.3 i Cobra 41 albo luksusowymi łodziami Bavaria Cruiser 46, Delphia 47 i Bavaria Cruiser 50.

W kołobrzesckiej marinie stacjonuje też jednostka „Enterprise One” (Sun Odyssey 49 DS ze stoczni Jeanneau) o długości 15 metrów. Jacht zarejestrowano na 12 osób (żegluga dzienna), ale w bałtycki rejs najlepiej wyruszyć w 8 osób. W dziobowej oraz ru-

fowej części mamy po dwie dwuosobowe kabiny (osiem miejsc do spania). Na jachcie są aż trzy łazienki z prysznicami. W przestronnej i jasnej mesie zamontowano duży stół jadalny z kanapą i dwoma niezależnymi fotelami, dodatkową sofę wypoczynkową na lewej burcie, doskonale wyposażoną





...lub nieco mniejszą Delphią 40.3.

Fot. Delphia Yachts

kuchnię z dwoma lodówkami, kuchenką, piekarnikiem i pochłaniaczem oraz telewizor i barek. Jacht ma także ogrzewanie i instalację ciepłej wody.

Kołobrzeg to także baza firmy Sofun, która oferuje żeglarzom jachty z niemieckiej stoczni Hanse – modele 325, 345 i 455. Jacht Hanse 345 ma aż osiem koi – po dwie w dwóch rurowych kabinach, dwie w dziobówce oraz dwie w mesie. Można chyba powiedzieć, że to łódź skrojona do bałtyckiej żeglugi – jest wystarczająco duża, by pomieścić całą rodzinę lub grupę znajomych i zarazem na tyle zgrabna, by bez problemów cumować w bornholmskich przystaniach. Smukła sylwetka, pionowa dziobnica oraz niemałe zanurzenie (1,87 m) nadają łodzi sportowego charakteru i świadczą o tym, że własności nautyczne były dla konstruktora co najmniej tak samo ważne, jak przestrzeń i ergonomia wnętrza. Hanse 345 ma otwieraną rufę, dwa koła sterowe i liny sprowa-

zione do kabestanów i knag znajdujących się tuż przy stanowiskach sterowania.

W Darłowie rynek czarterowy dopiero się tworzy. Na razie mamy tam jeden jacht typu Bavaria 37 Cruiser – łódź dostępna jest w ofercie firm Jacht Czarter Bałtyk oraz Darłowo Sail. Bavaria 37 Cruiser ma ciekawą linię z wyraźnie wyniesioną nadbudówką, nowoczesnymi prostokątnymi oknami w burtach i otwieranymi lukami pokładowymi, które doskonale przewietrzają i doświetlają wnętrze. Załogi chwalą wygodny kokpit z dwoma kołami sterowymi oraz otwieraną rufę, która zamienia się w ogromną platformę kąpielową. Pod pokładem mamy trzy kabiny i łazienkę z przedziałem prysznicowym.

Kilka mil więcej muszą pokonać w drodze na Bornholm żeglarze wypływający z Kamienia Pomorskiego lub z Dziwnowa (64 mile). Płynąc ze Świnoujścia możemy podzielić rejs na dwa etapy – najpierw obieramy kurs do Sassnitz na niemieckiej wyspie Rugia (42 mile), a nazajutrz do Rønne (51 mil). Najtrudniejsze zadanie mają załogi rozpoczynające rejs w Zatoce Gdańskiej. Muszą pokonać najdłuższą drogę, żeglując często pod wiatry wiejące z zachodu na wschód. Najlepiej podzielić rejs na trzy etapy – dwa krótsze do Władysławowa i Łeby oraz jeden dłuższy do portu Nexø na południowo-wschodnim brzegu Bornholmu.

Płynąc na Bornholm ze środkowego wybrzeża lub z portów Pomorza Zachodniego, wystarczy zamówić jacht na tydzień. Planując rejs z Gdyni lub z Gdańska, trzeba pomyśleć o nieco dłuższym czarterze. Tym bardziej jeśli chcemy odwiedzić kilka przystani duńskiej wyspy i jeszcze zawinąć na Christiansø. Największą frajdę sprawia opłynięcie Bornholmu – nawet przez tydzień lub dłużej można się włączyć od portu do portu, w każdym odkrywając nowe lądowe atrakcje.

WIATR

ISSN 2084-1299

www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorsa, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Piotr Stelmarczyk, Krzysztof Olejnik, Marek Karbowski.

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepieś

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań

KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl

Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy

tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

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

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

I nstytut
M onitorowania
M ediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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



Globe Sailor



**SPEŁNIA
WASZE
CZARTERY**

12138+ JACHTÓW



MARTYNIKA - BVI - KUBA

SESZELE - TAJLANDIA - KANARY

CHORWACJA - GRECJA - WŁOCHY...

**WYŁĄCZNIE
ZAUFAŃI ARMATORZY**

**NA HASŁO WIATR18
DOWIEZIEMY CIĘ DO MARINY**

SILNIK DO PONTONU W CENIE

+48 22 307 85 52

**contact@globesailor.pl
www.globesailor.pl**

Lazurowe Wybrzeże. Charter bez patentu w południowej Francji



Calanque de Port Pin. Uroczy fiord ze skalistymi brzegami i małą plażą (około 20 km od Marsylii).

Wybierając miejsce na urlop, kierujemy się atrakcyjnością regionu, ceną biletów lotniczych i kosztami czarteru. Francja często uchodzi za kierunek drogi – nic bardziej mylnego. Bilet na lot z Warszawy do Nicei kosztuje od 730 zł do 990 zł, czyli nie jest droższy od biletu na przykład do Chorwacji. Natomiast z Berlina polecimy do Marsylii za 540 zł we wrześniu lub za niecałe 1700 zł w szczycie sezonu. Według porównywarki czarterów GlobeSailor.pl, najem jachtu na Lazurowym Wybrzeżu jest około 20 proc. droższy od czarteru podobnej jednostki nad Adriatykiem. Na przykład w drugim tygodniu września za jacht Dufour 380 Grand Large (sześć koi, rocznik 2013) zapłacimy 1710 euro. Natomiast na łódź typu Dufour 412 Grand Large (osiem koi, rocznik 2017) wydamy 2250 euro.

Południe Francji, wciąż słabo poznane przez polskich żeglarzy, ma sporo do zaoferowania: ciekawy akwen pełen kameralnych zatoczek i dziewiczych wysepek, niezwykle krajobrazy francuskiej riwieri, atrakcje kulturalne i wykwinną kuchnię.

Aby wyczerterować jacht przyzwoitych rozmiarów, nie trzeba się legitymować wy-

sokimi kwalifikacjami żeglarskimi. Oczywiście, ze względów bezpieczeństwa, należy znać obowiązki skippera i mieć doświadczenie w prowadzeniu rejsów, ale żadne patenty żeglarskie nie są wymagane.



Calanque d'En-Vau. Bodaj najpiękniejsza zatoka między Marsylią a Tulonem.

Proponujemy wyruszyć z Marsylii, starego portu o bogatych żeglarskich tradycjach. W tym roku był on gospodarzem Pucharu Świata, a w 2024 roku wody wokół Marsylii będą areną regat olimpijskich.

Płynąc w kierunku urokliwego Cassis, poznajemy francuskie fiordy (calanques), z których słynie poszarpana linia brzegowa Lazurowego Wybrzeża. Wielu uważa, że wybrzeże jest tu piękniejsze niż w Saint Tropez. Cassis znane jest także ze wsspaniałej kuchni. Zjemy tu pyszną zupę rybną i pieczoną rybę z warzywami przyprawioną lokalnymi ziołami. Z Cassis płyniemy do gościnnego Bandol, gdzie codziennie rano odbywa się jarmark lokalnych specjałów. Następnie, zaopatrzeni w owoce morza, ruszamy w kierunku tajemniczych wysepek riwieri.

Jeśli morskie życie bardziej interesuje nas w naturze, niż na półmisku, możemy wypatrywać delfinów i wielorybów, które dość często pokazują się na tych wodach. Po wypłynięciu z Bandol, zatrzymujemy się na niewielkiej wyspie Embiez, która zachwyca dziewiczą przyrodą i ciszą – obowiązuje tu całkowity zakaz poruszania się pojazdami mechanicznymi.

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

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

YACHT-POOL POLSKA

Agencja: Daniel Prusinski

Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888



Calanque de Port-Miou. Fiord leży zaledwie 1,5 km od mariny w Cassis.

Kierując się na powrotny szlak do Marsylii, wybieramy kurs na nadmorski kurort La Ciotat. Narty wodne, windsurfing, nurkowanie, czy inne wodne atrakcje to znakomity pomysł dla wszystkich ceniących odpowiedni poziom adrenaliny. Załogom szukającym spokoju polecamy urokliwą zatoczkę La Calanque de Figuerolles, w której możemy odpocząć i popływać. Na uwagę zasługuje również słynący z pięknych ogrodów i plaż Parc du Mugel.

Ostatni przystanek przed zamknięciem pętli to archipelag Frioul i Riou. Te niewielkie wysepki zachwycają pocztówkowymi krajobrazami i paletą barw, zwłaszcza wiosną i wczesnym latem. Ze względu na

ścisłe sąsiedztwo Marsylii, w przeszłości miały duże znaczenie strategiczne. Na małej Île d'If można podziwiać zamek z końca XVI wieku, który pamiętamy między innymi z kart książki „Hrabia Monte Christo” – to tutaj był więziony Edmund Dantes, jeden z bohaterów powieści Aleksandra Dumasa.

Po powrocie do Marsylii można się wybrać na degustację win w jednej z licznych miejscowych winiarni. Marsylię żegnamy spacerem po starówce i odwiedzinami w górującej nad miastem neobizantyjskiej Bazylice Notre-Dame de la Garde. Więc może teraz Francja?

Małgorzata Harasimowicz, GlobeSailor

Zdjęcia: Jean-Francois Allais



Bajeczne miasto Cassis.

Hołd dla regatowców sprzed lat. „Copernicus” płynie w The Legends Race



„Copernicus” w Zatoce Gdańskiej. Próbnny rejs przed wyprawą do Göteborga.

Fot. Robert Hajduk / ShutterSail.com

Polski jacht „Copernicus” będzie ozdobą The Legends Race – wyścigu regatowych łodzi z dawnych edycji etapowych okołoziemskich regat. Wydarzenie będzie towarzyszyć finałowej odsłonie Volvo Ocean Race. Głównym sponsorem udziału polskiej ekipy w tym niezwykłym wydarzeniu jest firma Volvo Car Poland, której zarząd postanowił zło-

żyć w ten sposób hołd dawnej załodze „Copernicusa” i wyrazić swój podziw wobec jej dokonań sprzed ponad czterech dekad. Bez ich żeglarskiej pasji, przedarcie się Polaków zza żelaznej kurtyny do wielkiego żeglarskiego świata byłoby niemożliwe. Rejs wspierają także: AkzoNobel, Lotos, Roca, Program Niepodległa oraz Polski Związek Żeglarski.

Odnowiony „Copernicus” opuścił Trójmiasto 11 czerwca i obrał kurs na Szwecję. W Göteborgu weźmie udział w zlocie – kibice będą tam odwiedzać pokłady legendarnych łodzi (od 14 do 21 czerwca). Na koniec, w czwartek 21 czerwca, będziemy podziwiać paradę starych jednostek oraz start The Legends Race. Jachty pokonają 462 mile z Göteborga do Hagi w Holandii. Krótco po starcie oldtimerów, na tę samą trasę wyruszą regatowe maszyny uczestniczące w tegorocznej edycji Volvo Ocean Race. Będzie to ostatni etap ich okołoziemskich zmagania.



Bronisław Tarnacki. Powrót na „Copernicusa” po 45 latach.

Fot. Robert Hajduk (2)



Nowe żagle uszyto w firmie Sail Service.



Pierwszą edycję The Legends Race zorganizowano w Alicante w 2011 roku. W imprezie uczestniczyło kilkanaście jachtów i prawie 600 żeglarzy. Wielu z nich przywdziało z tej okazji stylizowane stroje z epoki. Znow stanęli na pokładach i ponownie zostali owacyjnie przywitani przez kibiców.

„Copernicus” to weteran z sprzed 45 lat. W drugiej edycji The Legends Race będzie najstarszą jednostką we flocie, najmniejszą, jedyną drewnianą i jedyną z pierwszej edycji Whitbread Round The World Race. Na dodatek na pokładzie będą członkowie dawnej załogi Zygfrieda Perlickiego. Kapitanem został Bronisław Tarnacki, a trymerem jego syn – znany regatowiec Piotr Tarnacki. Dla kibiców to wspaniała okazja, by znow spotkać bohaterów minionej epoki. A dla młodszych uczestników wyścigu – niezwykła sentymentalna podróż łącząca pokolenia polskich regatowców.

Dziś wystawienie załogi do Volvo Ocean Race kosztuje kilkanaście milionów euro. Budowa i wyposażenie jachtu pochłania od 30 do 40 proc. budżetu. Na pokładach są medaliści igrzysk olimpijskich i uczestnicy Pucharu Ameryki. Niestety, od kilku dekad w tym wielkim żeglarskim świecie nie ma Polaków. Dlatego tym chętniej wspominamy dawne czasy. W pierwszej edycji wokółziemskich regat, dziś rozgrywanych pod nazwą Volvo Ocean Race, uczestniczyły dwa polskie jachty: „Copernicus” i „Otago”. Pierwszym dowodził Zygfried Perlicki, drugim – Zdzisław Pięnkawa. „Copernicus” zajął 11. miejsce, a „Otago” – 13. Do mety dotarło 14 jednostek. Nigdy później żadna polska załoga nie stanęła na starcie tego wyścigu. „Copernicus” żegluje do dziś, a jacht „Otago” zatonął u wybrzeży Wyspy Niedźwiedziej w 1976 roku. – Dla nas był to ważny rejs, ale nie jedyny. Mielśmy zaplanowane kolejne starty w innych imprezach. Nie myśleliśmy o tym, by spisywać nasze wspomnienia, czy dokładnie dokumentować przebieg żeglугi. Dopiero dziś widzimy, że był to najważniejszy start naszego życia – wspomina Bronisław Tarnacki.

Wykonany z drewna „Copernicus” był obciążony zapasami – wodą pitną, konserwami i żywnością. Pewnego razu skończył się zapas wody. Na szczęście wcześniej zadbano



Załoga sprzed lat: Zygfried Perlicki, Bogdan Bogdziński, Zbigniew Puchalski, Roman Mackiewicz i Bronisław Tarnacki.



„Copernicus” w Whitbread Round The World Race.

o to, by załogi miały na pokładzie piwo produkowane przez sponsora imprezy. Przez kilka dni ekipa „Copernicusa” uzupełniała płyny wyłącznie chmielowym trunkiem.

Do najbardziej dramatycznego wydarzenia na pokładzie doszło podczas żeglугi

przez Ocean Indyjski, gdy wachtę pełnił Ryszard Mackiewicz. Żeglarze podczas złej pogody asekurowali się dwoma linami. Tego dnia Mackiewicz postanowił przypiąć trzecią. Nigdy wcześniej tego nie robił. Gdy z pokładu zmyła go potężna fala, jej energia była tak duża, że dwie lin pękły. Wystraszony żeglarz wciągnięto na pokład dzięki tej jednej ocalałej. Nie wszyscy mieli tyle szczęścia. Podczas etapu z Kapsztadu do Sydney zginęło trzech zawodników z innych jachtów.

Ceremonia zakończenia The Legends Race będzie się odbywać w Hadze 30 czerwca. „Copernicusa” będziemy też podziwiać w Polsce – w połowie lipca uświetni regaty Volvo Gdynia Sailing Days.



Jacht zobaczymy w Polsce w połowie lipca, podczas Volvo Gdynia Sailing Days.

Fot. Robert Hajduk

Rekord Volvo Ocean Race. Załoga AkzoNobel pokonała w dobę 602 mile



Załoga AkzoNobel po starcie w Newport.

Fot. Jesus Renedo (2)

Dziewiąty etap oceaniczny Volvo Ocean Race, z Newport w USA do Cardiff w Walii, najlepiej rozpoczął Dongfeng Race Team, który szybko uzyskał 26 mil przewagi nad drugą w stawce ekipą Mapfre. Później peleton podzielił się na dwie grupy – na szlaku północnym przewodził Dongfeng Race Team, a na południowym – Team Brunel. „Pierwszy raz w tym wyścigu flota tak mocno się podzieliła i jachty żeglowały tak daleko od siebie” – mówił Xabi Fernández z zespołu Mapfre.

Wkrótce się okazało, że lepsze wiatry są na południu. Team Brunel zaczął walczyć o pobicie rekordu żeglugi 24-godzinnej jachtem Volvo Ocean 65, który w poprzedniej edycji Volvo Ocean Race ustanowił Ian Walker z Abu Dhabi Ocean Racing (Walker zanotował 550,8 mili podczas podchodzenia w okolicy przylądka Horn).

Wkrótce jak z rękawa posypały się rekordowe wyniki. Najpierw nowy rekord ustanowił Team Brunel, który pokonał w dobę 563,06 mili. Szybko jednak odpowiedziała



Na mecie w Cardiff z rekordem.

załoga AkzoNobel, notując 566,02 mili. Wkrótce Bouwe Bekking wysłał wiadomość: „mamy 576,34 mili”. Na odpowiedź Simeona Tienponta z AkzoNobel nie musieliśmy długo czekać: 579,12 mili.

Rywalizacja dwóch holenderskich zespołów była pasjonująca. Aż wreszcie w piątek 25 maja poinformowano, że drużyna AkzoNobel przekroczyła granicę 600 mil morskich i ustanowiła nowy rekord dobowej żeglugi w całej historii Volvo Ocean Race. Ekipa Simeona Tienponta płynęła szybciej niż załoga Torbena Graela dziesięć lat temu na łodzi „Ericsson 4”, większej jednostce klasy Volvo 70. Stary rekord: 596,6 mili, nowy – 602,5 mili (średnia prędkość: 25,08 węzła). Ciekawostką jest fakt, że w ekipie AkzoNobel ważną funkcję pełni córka Graela – Martine Grael. Natomiast nawigator Jules Salter był na pokładzie jachtu „Ericsson 4”, gdy ustanawiany był poprzedni rekord. Na tysiąc mil przed metą drużyna AkzoNobel była na prowadzeniu i miała niespełna 11 mil przewagi nad Team Brunel.

Później niestety flota wpłynęła w strefę wysokiego ciśnienia i mocno zwolniła. W objęcia słabych wiatrów pierwsi wpadli liderzy – z trudem wypracowana przewaga AkzoNobel i Team Brunel zaczęła topnieć. Na dodatek obie holenderskie ekipy toczyły między sobą oceaniczny match racing – na 100 mil przed metą jachty dzieliła niecała mila.



Simeon Tienpont i Emily Nagel. Pierwsze minuty rejsu przez Atlantyk.

Fot. Konrad Frost (2)



Martine Grael z AkzoNobel.



Po starcie w USA flota jachtów Volvo Ocean Race przepłynęła pod Newport Bridge.

Fot. Jesus Renedo

Dziewiąty etap oceaniczny Volvo Ocean Race wygrał Team Brunel, który pokonał Atlantyk w 8 dni, 8 godzin, 39 minut i 53 sekundy. Na drugiej pozycji AkzoNobel ze stratą zaledwie czterech minut i pięciu sekund. To wspaniały sukces holenderskiego żeglarstwa – dwie ekipy na czele w najważniejszym okołozimskim wyścigu. Trzecie miejsce dla Dongfeng Race Team, a czwarte dla Vestas 11th Hour Racing. Na piątej pozycji etap ukończył zespół Mapfre.

W czołówce klasyfikacji generalnej wyścigów oceanicznych sytuacja staje się coraz ciekawsza – na prowadzeniu nowy lider, czyli Dongfeng Race Team (60 punktów), na drugiej pozycji – Mapfre (59), a na trzeciej – Team Brunel (57). Niewielka różnica punktowa między czołowymi drużynami oznacza, że ostatnie dwa europejskie etapy (do Göteborga w Szwecji i do Hagi w Holandii) będą decydujące dla końcowej klasyfikacji. „Cała presja spoczywa na tych gościach z dwóch czerwonych łódek, bo to oni wciąż są przed nami. My tylko depczemy im po piętach. Myślę, że losy wyścigu rozstrzygną się dopiero na mecie ostatniego etapu w Hadze” – powiedział na konferencji prasowej Bouwe Bekking.

Wyścig portowy w Cardiff rozegrano w piątek 8 czerwca. Zwyciężyła załoga Dongfeng Race Team. Na drugim miejscu – Mapfre, a na trzecim – Team Brunel. Właśnie te trzy ekipy prowadzą w klasyfikacji generalnej In

-Port Race. Tylko kolejność jest trochę inna: 1. Mapfre (56 punktów), 2. Dongfeng Race Team (49), 3. Team Brunel (41).

Przedostatni etap Volvo Ocean Race rozpoczął się w niedzielę 10 czerwca. Załogi musiały pokonać około 1300 mil morskich. Żeglowały szlakiem dookoła Irlandii (wzdłuż jej zachodniego brzegu), wokół północnego krańca Szkocji, a później na wschód w kierunku Szwecji. Jachty wystartowały, gdy u wybrzeży Cardiff panowała kompletna flauta. Gdyby nie odpływ, flota miałaby trudności z oderwaniem się od brzegu.

Po trzech dniach na morzu, jachty wciąż płynęły dość blisko siebie – szósty tracił do

pierwszego zaledwie 17 mil morskich. Jedynie najsłabsza w stawce ekipa Sun Hung Kai / Scallywag reprezentująca Hongkong, traciła więcej (prawie 50 mil). Flota najpierw mocno się oddaliła od zachodnich brzegów Irlandii, a później skierowała się na północny wschód. „Przed nami jeszcze trzy lub cztery dni żeglugi, więc wszystko się może zdarzyć” – mówił Willy Altadill, trymer z hiszpańskiego zespołu Mapfre. W środę 13 czerwca, gdy zamykałimy to wydanie „Wiatru”, prowadził zespół Mapfre. Żeglarze z Dongfeng Race Team tracili pięć mil, a załoga Turn the Tide on Plastic – siedem.

Team Brunel nie rezygnuje z walki o zwycięstwo. Zespół traci do lidera zaledwie trzy punkty.

Fot. Jesus Renedo



Puchar PZZ, czyli festiwal klas i sztafeta pokoleń w Krynicy Morskiej



Łukasz Przybytek i Paweł Kołodzieński. Po zaciętej walce pokonali krajowych rywali.

Fot. Jacek Kwiatkowski

Krynica Morska trzeci raz gościła uczestników regat Puchar Polskiego Związku Żeglarskiego. W imprezie podzielonej na dwie części rywalizowało 532 zawodników z 22 konkurencji. – Cieszę się, że coraz więcej żeglarzy chce startować w tych regatach. Na brzegu oraz na wodach Zalewu Wiślanego nie brakuje miejsc dla jachtów, katamaranów i desek, więc organizatorzy mogą pokazać, jak różnorodnym i popularnym sportem jest żeglarstwo, dyscyplina skupiająca zawodników bardzo młodych oraz starszych – mówił

Tomasz Chamera, prezes związku. – W Pucharze PZZ w Krynicy Morskiej startuję drugi raz i jestem pod wrażeniem tego miejsca. Znowu mamy słońce i silny wiatr – mówił Piotr Myszk, czwarty zawodnik igrzysk Rio de Janeiro 2016. W pierwszej części regat zawodnicy rywalizowali w klasach 470, Finn, RS:X juniorów, 29er, Europa, OK Dinghy, Kiteboarding i Kite Foil. W drugiej – w klasach RS:X (kobiet, mężczyzn i juniorów), 49er, 49erFX, Laser Standard, Laser Radial (kobiet i mężczyzn), Laser 4.7, A-Class, Techno 293, 420, Cadet i L'Equipe.



Wśród finnistów pewnie zwyciężył Piotr Kula.

Fot. Jacek Kwiatkowski

W klasie 470 bezkonkurencyjne były Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar. Brązowe medalistki ubiegłorocznych mistrzostw Europy wygrały sześć z ośmiu wyścigów. Na drugiej pozycji zawody ukończyły Antonina Marciniak i Hanna Dzik, a na trzeciej – Seweryn Wysokiński i Rafał Radecki. – Na wodzie były częste zmiany kierunku wiatru, więc musiałyśmy cały czas być mocno skoncentrowane, a czasem nawet cierpliwe – mówiła Agnieszka Skrzypulec.

Wśród finnistów pewnie zwyciężył Piotr Kula. Drugie miejsce zajął Łukasz Lesiński, a trzecie – Mikołaj Lahn. – To były dla mnie bardzo udane regaty z dwóch powodów. Po pierwsze, wygrałem. Po drugie, moi krajowi rywale sprawiali mi na wodzie naprawdę dużo trudności. W poprzednich latach niekiedy dominowałem całkowicie, a tutaj, co prawda, pewnie zwyciężyłem, ale nie była to dominacja absolutna – powiedział Piotr Kula.

W rywalizacji juniorów z klasy RS:X kobiet wygrała Lidia Sulikowska. Drugą pozycję zajęła Weronika Marciniak, a trzecią – Marta Popłonyk. W kategorii mężczyzn triumfował Mikołaj Michalski, drugi był Aleksander Przychodzeń, a trzeci – Dominik Lewiński. W klasie 29er zwycięstwo dla załogi Mikołaj Chłopek i Mateusz Kruczyński. Na podium stanęli także Paweł Jakubowski i Bartosz Łowicki oraz Mateusz Ksobich i Aleksander Wiszniowski.

W konkurencji Kite Foil większość wyścigów wygrał Maks Żakowski. Drugą pozycję zajął Arkadiusz Kusalewicz, a trzecią – Jakub Jurkowski. W rywalizacji pań najlepsza była Magdalena Woyciechowska. W klasie OK Dinghy podium zajęli Tomasz Gaj, Radosław Drożdż i Marek Bernat. Z kolei w klasie Europa: Igor Derwich, Marcin Koziół i Szymon Ruban.

W olimpijskiej windsurfingowej klasie RS:X mężczyzn dwie pierwsze pozycje zajęli reprezentanci Białorusi. Prawdopodobnie zwyciężyłby Piotr Myszk, ale nie mógł kontynuować rywalizacji w ostatni dzień zawodów i spadł na trzecią pozycję. Wśród senierek najlepiej żeglowała Maja Działnowska. Drugie miejsce zajęła Agnieszka Bilska, a trzecie – Karolina Lipińska. Klasyfikację juniorów oraz klasyfikację łączną pań i juniorów wygrał Przemysław Szybowski. Drugą pozycję w juniorskiej flocie zajął Aleksander Przychodzeń, a trzecią – Mikołaj Michalski.

W klasie 49er walka o zwycięstwo trwała do ostatniego wyścigu. Na finiszu rywaliza-



Magda Kwaśna. Drugie miejsce w klasie Laser Radial.

cji trzy razy na drugiej pozycji przyплыwali Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński, ale utrzymali prowadzenie i zwyciężyli. Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki wygrali dwa ostatnie wyścigi, ale piąte miejsce w pierwszym niedzielным starcie odebrało im zwycięstwo – zajęli drugą lokatę. Na trzeciej pozycji regaty ukończyli Jan Marciniak i Krzysztof Białas. Najlepszą kobietą załogą z klasy 49er FX był duet Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (w tej konkurencji startowały tylko dwa jachty).

Na jednoosobowych katamaranach A-class zwyciężył Jacek Noetzel. Drugi był Robert Graczyk, a trzeci – Michał Korneszczyk. W windsurfingowej klasie Techno 293 kobiet od początku do końca regat na prowadzeniu utrzymywała się Białorusinka Yulia Matveenki. Drugie miejsce zajęła Karina Filip, a trzecie – Białorusinka Evgenia Sokolovskaja. Z kolei wśród panów zwyciężył Michał Polak, który wyprzedził Dominika Lewińskiego i Kamila Manowieckiego.

W klasie Laser Standard rywali zdeklasował Filip Ciszewicz, który wygrał wszystkie osiem wyścigów. Drugą pozycję zajął Tadeusz Kubiak, a trzecią – Jakub Rodziewicz.

Do ostatniego wyścigu trwała walka o zwycięstwo w klasie Laser Radial. Przed decydującym startem liderką była Agata Barwińska, ale Magdalena Kwaśna, zajmująca drugą lokatę, miała tyle samo punktów. Na dodatek ostatniego dnia regat zawodniczki zajęły takie same miejsce (pierwsze i trzecie). Wygrana w tym ostatnim wyścigu dała końcowe zwycięstwo Barwińskiej. Na trzeciej pozycji regaty ukończyła Wiktoria Gołębiowska. W rywalizacji mężczyzn wygrał Marcin Rudawski. Na drugiej pozycji Tytus Butowski, a na trzeciej – Piotr Malinowski. – Nie wszystko wychodziło mi tak, jak bym chciała, ale jestem zadowolona z szybkości i końcowego wyniku – powiedziała Agata Barwińska. – Jestem zadowolona z mojej żeglugi w silnym wietrze, tym bardziej, że trochę mi jeszcze brakuje wzrostu i siły na takie warunki – mówiła Magda Kwaśna. – Bardzo dobrze pływałam także na kursach z wiatrem, co w ostatnich miesiącach nie zawsze mi wychodziło. Do końcowego sukcesu zabrakło trochę szczęścia.



Michał Korneszczyk. Trzecia pozycja na katamaranie A-class.

Fot. Jacek Kwiatkowski (2)

W klasie Laser 4.7 kobiet pierwsze trzy pozycje zajęły Paulina Placzke, Natalia Kuczyńska i Klara Sobczak. Natomiast w kategorii chłopców – Filip Rajchert, Przemysław Machowski i Gerard Polaczyk. Zaciętą rywalizację obserwowaliśmy w klasie 420. Zwycięstwo dopiero ostatniego dnia regat zapewnili sobie Kacper Paszek i Bartosz Reiter. Drugie miejsce zajęli Jakub Gołębiowski i Filip Szmít. Trzecia lokata dla Zofii Korsak i Karoliny Cendrowskiej. Pierwsze trzy załogi w klasie L'Equipe to Jakub Miszczak i Maksym Richter, Aleksander Hlebowicz i Amelia Kwiatkowska oraz Marcel Wołótek i Kosma Krecz. W klasie

Cadet zwyciężyła żeńska załoga Magdalena Leymańczyk i Zuzanna Grusznis. Druga pozycja dla mieszanego duetu, który tworzyli Marcin Jarczewski i Zofia Szaryńska. Trzecią lokatę zajęli Hubert Kurjańczyk i Weronika Marszałik.

Magdalena Kwaśna, Wiktoria Gołębiowska, Jakub Rodziewicz, Wojciech Klimaszewski, Aleksandra Melzacka, Kinga Łoboda, Jakub Gołębiowski i Filip Szmít to zawodnicy z Volvo Youth Sailing Team Poland, młodzieżowej kadry PZZ wspieranej przez Volvo Car Poland.

Maciej Frąckiewicz / PZZ

Zofia Klepacka wygrała regaty Pucharu Europy w Holandii

Klepacka pierwsza, a Maciej Kluszczyński drugi (klasa RS:X) – to najlepsze rezultaty polskich żeglarzy w majowych regatach Pucharu Europy w Medemblik.

Klepacka powtórzyła sukcesy z 2014 i 2016 roku. Polka już po piątkowych wyścigach była bliska triumfu, bo druga w klasyfikacji Rosjanka Stefania Elfutina traciła do niej aż 17 punktów (w wyścigu medalowym można odrobić najwyżej 18). W finałowym biegu Zofia wywalczyła piątą lokatę i pewnie zwyciężyła. Maja Dziarnowska zanotowała falstart i ukończyła regaty na dziewiątej pozycji.

Wśród panów przed wyścigiem medalowym prowadził Maciej Kluszczyński. Po emocjonującej walce wpłynął na metę na ósmej pozycji i stracił zwycięstwo. Regaty wygrał Izraelczyk Yoav Cohen, który do-

płynął trzeci. Piotr Myska, triumfator tych regat z 2009 i 2014 roku, ukończył medal race na drugim miejscu i cieszył się z piątej pozycji w klasyfikacji generalnej. Radosław Furmański zajął 14. pozycję.

W klasie Laser Radial o podium walczyła Magdalena Kwaśna. W finałowym wyścigu była siódma i zajęła piątą lokatę. Na piętnastej pozycji ukończyła regaty Anna Brzozowska. Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda z klasy 49er FX zajęły dziewiąte miejsce w wyścigu medalowym i ósme w całych regatach.

We flocie katamaranów klasy Nacra 17 debiutowały dwie polskie załogi. Jakub Surowiec i Katarzyna Goralska ukończyli zawody na 14. pozycji, a Tymoteusz Bendyk i Anna Świtajska – na 16.

Maciej Frąckiewicz / PZZ



Kitesurfing będzie konkurencją olimpijską w 2024 roku.

Fot. Jacek Kwiatkowski

Kite na igrzyskach! Windsurfing zostaje, ale klasa RS:X może być w opałach

Na majowym posiedzeniu federacji World Sailing w Londynie poznaliśmy żeglarskie konkurencje, które trafią do programu igrzysk olimpijskich Paryż 2024. Wciąż jednak jest sporo niewiadomych. Co dalej z klasami Finn i 470? Czy deskarze zmienią sprzęt? Jakie będą formuły rozgrywania regat? O informacje poprosiliśmy Tomasza Chamę, prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego, członka Rady World Sailing (Council), który uczestniczył w londyńskim spotkaniu.

Magazyn „Wiatr”: Co wiemy o przyszłych konkurencjach i klasach?

Tomasz Chamera: Głównym celem PZZ w Londynie było zabezpieczenie klas i konkurencji, które są obecne w polskim żeglarskim. Na składane propozycje nie patrzyliśmy tylko pod kątem wyników osiąganych przez naszych żeglarzy w międzynarodowych regatach, ale też pod kątem sprzętu, z którego dziś korzystamy, wyszkolonych sterników i załóg oraz trenerów pracujących dla polskiego sportu. Mogę śmiało powiedzieć, że nasze stanowisko ma odzwierciedlenie w wynikach głosowania.

W programie olimpijskich regat zostają klasy Laser Standard dla mężczyzn, Laser Radial dla kobiet, męski dwuosobowy skiff 49er, żeński dwuosobowy skiff 49er FX oraz katamaran Nacra 17 dla dwuosobowych załóg mieszanych. To dla nas dobre decyzje, choć dziś tylko męskie załogi z klasy 49er prezentują wysoki poziom w międzynarodowej flocie. W klasie 49er FX szkolenie rozpoczęliśmy niedawno, więc przed nami mnóstwo wyzwań. Spore nadzieje wiążemy z młodą załogą Ola Melzacka – Kinga Łoboda z młodzieżowej kadry Volvo Youth Sailing Team Poland. W klasie Nacra 17 początek szkolenia centralnego dopiero przed nami. Na razie mamy dwie załogi, które sameza kupiły sprzęt. Można więc powiedzieć, że stawiamy tu pierwsze kroki.

Inna sytuacja jest we flocie laserów. Tu nieustanne niedomówienia w środowisku powodują, że nie potrafimy w pełni wykorzystać potencjału drzemiącego w zawodnikach i trenerach. Zamiast koncentrować się na wyniku sportowym i dyskutować o tym, co można zrobić lepiej, tracimy energię na sprawach, które ograniczają nas do rywalizacji na krajowym podwórku. W klasach Laser i Laser Radial wciąż czekamy na sukcesy w imprezach międzynarodowych. Z nadzieją obserwuję coraz lepsze starty Agaty Barwińskiej, Magdy Kwaśnej, Filipa Ciszewicza, licząc na to, że kolejni zawodnicy niebawem dołączą do tej grupy.

Co z pozostałymi konkurencjami?

Jako World Sailing wybraliśmy konkurencje, ale przed nami decyzje w sprawie formatów rozgrywania regat i sprzętu. Dyskusje na ten temat będą trwać przez kilka miesięcy, a decyzje zapadną podczas listopadowej konferencji. Wiemy, że w programie igrzysk pozostaje windsurfing, ale nie wiemy jakiego sprzętu będziemy używać. Nie wykluczam, że klasa RS:X obroni swoją pozycję. Ale jeśli tak się stanie, od stycznia 2020 roku ma być zniesiony monopol producencki jednego przedsiębiorstwa. Może to wpłynąć na poprawę jakości sprzętu. Nie jest wykluczone, że pojawi się inna klasa. Obecnie promowana jest deska z foilem, choć w tym przypadku oczywiście są obawy związane z rozgrywaniem wyścigów

przy słabych wiatrach. Dla nas najważniejsze jest to, że windsurfing wciąż ma bardzo mocną pozycję na świecie. Nasi zawodnicy poradzą sobie na każdym sprzęcie.

Największa niewiadoma znalazła się w punkcie ósmym: „jednoosobowa łódka w formule mieszanej”. Konia z rzędem temu, kto rozszyfruje tę zagadkę.

Naszym celem było zachowanie olimpijskiego statusu klasy Finn. Tylko w taki sposób możliwe było przedłużenie szans na pozostanie klasy w programie igrzysk. Mamy

więc konkurencję mieszaną, w której panowie mogą być ścigani na finnach (nie jest to pewne), a panie na innych łódkach. Nie znamy jeszcze formatu rozgrywania tej konkurencji, być może będzie to jakiś rodzaj sztafety, w której panowie i panie będą walczyć o wspólny końcowy rezultat. Podobną sytuację mamy w konkurencji dwuosobowy jacht w formule mieszanej – nie wyobrażam sobie tu innej klasy niż 470. Nowością jest także długo oczekiwany przez wszystkich kiteboarding, ale w formule mieszanej. Jak będzie wyglądać ta rywalizacja? Jeszcze nie wiemy. Z pewnością będzie to racing, ale może w formie slalomu lub wyścigu z pokonywaniem toru przeszkód – w tym roku taką konkurencję zaplanowano na październikowe młodzieżowe igrzyska w Buenos Aires w Argentynie (Summer Youth Olympics).

No właśnie, co z siedemdziesiątką? W tej konkurencji odnosiliśmy ostatnio sukcesy – Agnieszka Skrzypulec zdobyła medale w najważniejszych imprezach. Najpierw na mistrzostwach Europy z Jolą Ogar, a później na mistrzostwach świata z Irmimą Mrózek-Gliszczyńską.

Klasa 470 pań ustępuje miejsca desce z latawcem, a klasa 470 mężczyzn zostaje zastąpiona klasą 470 w formule mieszanej. Czyli Agnieszka Skrzypulec musiałaby sobie znaleźć mężczyznę do załogi, a sternik Maciej Sapiejka – partnerkę płci żeńskiej (formuła tej rywalizacji także nie jest jeszcze ustalona). Pozycja klasy 470 w tej konkurencji wydaje się dość mocna, choć nie można wykluczyć, że pojawią się inne propozycje. Teraz przed nami ciekawe pięć miesięcy dyskusji na temat sprzętu i formatu regat olimpijskich w Paryżu.

Warto zwrócić uwagę, że proponowana konkurencja jachtów morskich przegrała w końcowym głosowaniu zaledwie trzema głosami, więc być może ten postulat w przyszłości powróci.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Tomasz Chamera.

Fot. Jacek Kwiatkowski

Klub z Giżycka rozbił bank. Trzy miliony na nową bazę, dwa miliony na sprzęt



Ekomarina Giżycko zmienia oblicze. Z czerwonym dachem nowa baza sekcji regatowej. Fot. Tomasz Karolski (2)

W Giżycku pokazali, jak skutecznie walczyć o pieniądze, sprzęt i infrastrukturę dla regatowej sekcji – niech się uczy cała Polska! Dzięki determinacji władz samorządowych, działaczy, trenerów i rodziców, miasto otrzymało unijną dotację – za trzy miliony złotych buduje nową bazę w Ekomarinie, a za dwa miliony kupiło łódki. Dzięki temu sekcja działająca pod marką Giżycka Grupa Regatowa staje się najlepiej wyposażonym, najnowocześniejszym i najbardziej wszechstronnym klubem żeglarskim w kraju.

Dotąd giżycki klub był placówką powiatową i działał na przystani przy południowym wejściu do Kanału Giżyckiego (obok Portu Dalba). Żeglarze korzystali ze skromnej bazy, na łódce mieli mało przestrzeni, a dojazd do kei, szczególnie w szczycie wakacyjnego sezonu, sprawiał kłopot rodzicom i trenerom. Teraz sekcja zagości w Ekomarinie, 700 metrów na wschód od kanału. Od września będzie działać w miejskich strukturach MOSiR Giżycko. – W sierpniu ukończymy budowę nowej bazy. Wartość inwestycji: 3 mln zł – mówi Alicja Klimaszewska, prezes UKŻR Niegocin. – Okazały budynek pomieści żaglownie, warsztat, sale wykładowe z tablicami multimedialnymi, siłownię, szatnie, kuchnię oraz cztery ośmioosobowe pokoje gościnne. Cały kompleks mariny będzie doskonałą bazą szkoleniową oraz świetnym miejscem na organizację ogólnopolskich regat. Już w ubiegłym roku zorganizowaliśmy regaty klasy Optimist, w których rywalizowało 420 sterników.



Nowe lasery już płyną po Niegocinie.

A teraz najciekawsze. Dzięki dotacji miasto zakupiło 55 nowych jachtów: 10 laserów, 30 optimistów, pięć cadetów, pięć dwudziestek, pięć siedemdziesiątek oraz trzy przyczepy (w tym jedną dwuosioową) do podróżowania z dziećmi na regaty. Do tego dojdzie pięć pontonów oraz trzy jachty kabinowe (trwa procedura przetargowa). Klub korzysta także z dwóch powiatowych busów oraz z nowego auta, który zakupiono z Giżyckiego Budżetu Obywatelskiego. – Napisaaliśmy projekt i wygraliśmy – mówi Alicja Klimaszewska. – To już trzecie nasze zwycięstwo w tym społecznym konkursie.



Dostawa optimistów...



Budynek pomieści siłownię, kuchnię i pokoje gościnne.

Tak zorganizowany klub przyciąga rodziców i zawodników nie tylko z Giżycka. W sekcji są regatowcy z Mrągowa, Olsztyna, Elku, Suwałk, a nawet z Kaliningradu. UKŻR Niegocin zrzesza 70 zawodników, najwięcej w klasach Optimist (30) i Laser (15). Z dziećmi pracuje sześciu trenerów: Barbara Ramotowska, Bogdan Dziekański, Rafał Nowicki (klasa Optimist), Cezary Borkowski (klasa Laser), Tomasz Jaworski (klasa Cadet) i Mirosław Ambroch (windsurfing). – Nasze siedemdziesiątki, najdroższe łódki regatowe zakupione dla klubu, będą na razie czekać, aż wyszkolimy załogi – mówi Alicja Klimaszewska.

Miesięczna składka członkowska dla zawodnika sekcji regatowej wynosi 50 zł. Rodzice, których dzieci korzystają z nowych łódek, wpłacają roczną kaucję w wysokości 1000 zł – na poczet ewentualnych napraw lub doposażenia łodzi. Wszyscy uczestnicy klubowych wyjazdów współfinansują podróż, płacąc za dobę od 60 do 70 zł.

– W Giżycku nie tylko sprawy finansowe i organizacyjne idą w dobrym kierunku. Mamy też wspaniałych i oddanych rodziców, którzy tworzą bodaj najaktywniejszą w kraju grupę KOR (Klubu Oszałałych Rodziców) – dodaje Alicja Klimaszewska. – Zawsze możemy na nich liczyć, nawet gdy ich dzieci dorastają i przestają żeglować na regatowych łódkach.

Krzysztof Olejnik



...i łódek klasy 420.



Jachty klasy 420 na trasie regat Nord Cup.

Fot. Bartosz Modelski

Pantaenius Nord Cup Gdańsk, czyli regatowy początek wakacji

Regaty Pantaenius Nord Cup Gdańsk rozpoczną się w Górkach Zachodnich 29 czerwca. Organizatorzy spodziewają się udziału 350 jachtów i ponad 700 zawodników. Na wody Zatoki Gdańskiej pierwsze wyruszą jednostki morskie uczestniczące w B8 Race, wyścigu o długości 100 mil organizowanym wspólnie z Lotos Petrobaltic (wystartuje między innymi Szymon Keczyński). W tym roku pierwszy raz na starcie staną ekipy dwuosobowe – będą walczyć o punkty do cyklu Offshore Shorthanded Racing. Regaty zakończą się paradą jachtów morskich i rozdaniem nagród na Ołowiance (8 lipca). Pantaenius Nord Cup Gdańsk organizują Yacht Club

Gdańsk oraz AZS Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego.

W sobotę 30 czerwca rozpocznie się rywalizacja żeglarzy z klas 420, Open Bic, Finn, Europa, OK Dinghy, Hobie Cat 14, Hobie Cat 16, Delphia 24, Micro i Scandinavia 650. Na starcie staną między innymi Piotr Kula, reprezentant Polski w klasie Finn. – W Nord Cup uczestniczyłem już pięć razy. Górkę Zachodnią to mój ulubiony akwen – mówi Piotr. – W tym roku przyjeżdżam tym chętniej, że w regatach klasy Laser Radial wystartuje moja dziewczyna, Anna Pohlak z Estonii.

Sternicy z klas Laser, Laser Radial i Laser 4.7 będą walczyć o punkty do Pucharu Polski. Zaplanowano także rywalizację najmłod-

szych żeglarzy, którzy wystartują w Vector Sails Optimist Cup. To impreza sponsorowana przez znaną gdańską żaglownię Vector Sails.

Załogi z klasy Nautica 450 rozegrają swoje dziesiąte mistrzostwa Polski. Zobaczymy jachty klas FD i Korsar. Zaplanowano także debiut klasy Sigma Active, która pierwszy raz znalazła się w programie regat.

Pamiętajcie też o krótkich wyścigach jachtów morskich Pantaenius Nord Cup Classic oraz o Wyścigu o Bursztynowy Puchar Neptuna, w którym startują uczestnicy Nord Cup oraz zlotu Baltic Sail. Na starcie nie zabraknie Piotra Tarnackiego, siedmiokrotnego mistrza świata. – To mój 11. udział w regatach Nord Cup. Nigdy nie wygrałem Wyścigu o Bursztynowy Puchar Neptuna, ale mam nadzieję, że tym razem warunki będą sprzyjać mojej załodze i katamaran „Roca” pofrunie po trofeum – powiedział Piotr. Bazą regat morskich będzie w tym roku Marina Gdańsk przy Szafarni. ■

10 dni
żeglarskich
wyścigów



Pantaenius **NORD CUP**
29.06 – 08.07.2018

GDĄŃSK 2018

www.nordcup.pl

SPONSOR TYTUŁARNY



PARTNERZY GŁÓWNI



PARTNERZY



SPONSOR GŁÓWNY



SPONSORZY



ORGANIZATORZY



PATRONI MEDIALNI



ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Walcz, Zdobycwów Walu Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechłonna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MİLÄ, Szczecin, Przechłonna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przechłonna 11, tel. (91) 4613950
M-Service Centrum Webasto, Szczecin, Przechłonna 4, tel. 506 090 609
Sklep Aura, Szczecin, Przechłonna 13, tel. (91) 461 39 92
Tawerna Sailor Trzebież, Szczecin, Al. Piastów 10, tel. 511 142 312
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Wąrlencza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, Szczecin, SEJK Pogor, Przechłonna 3, tel. (91) 461 41 72
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przechłonna 21, tel. (91) 46 00 319
Jacht Klub AZS Szczecin, Przechłonna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
OSW w Czaplinku, Nadbrzeże Drowskie 1, tel. 512 338 983
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przechłonna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Szkuner Myślóbrz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hol, 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/Ü3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistrzał, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Chojnicki Klub Żeglarski, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy moło, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Sport-Sails Center, Rytel, Dworcowa 48, tel. 52 39 85 322
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Przelom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkola Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503 875 536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, aleja Spacerowa 11, tel. (87) 420 60 00
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Miełzyszkolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Miełzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeźna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSiR, Sielska 38
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08

Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Sklep Slam, Mikołajki, Plac Wolności 2, tel. 602 776 202
Stanica w Nadbrzeżu, Tolkmicko, tel. 601 949 616
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omega, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 428 21 42
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Bar Bart, Mikołajki, Kowska 2, tel. (87) 421 65 11
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
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicy JK Poznańsk, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkola Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKŚ Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepiło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZZ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstów Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Sztorm Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Piława, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biuro-wiec IMM, lokał 14, tel. 22 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałow-Grabina, tel. (22) 772 41 31
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, tel. (22) 541 63 63
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielnia 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
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „Lokał na Rybę” (gotuje Bartosz Lisek), Warszawa, Kwiatowa 1/3/5, wejście od Różanej 42, tel. 690 04 33 04
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60

KUJAWSKO-POMORSKIE

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

LUBUSKIE

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

ŁÓDZKIE

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

LUBELSKIE I PODLASKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

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

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE

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

MAŁOPOLSKIE

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

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