

JACHTY KLASY MINI 650 ZE SZCZECINA ZACHWYCIŁY EUROPE

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych SIERPIEŃ - WRZESIEŃ 2018



Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

POWRÓT „COPERNICUSA”

The Legends Race
z Göteborga do Hagi

KUSZNIEREWICZ

NOWA PRZYSTAŃ

Ponad rok w roli wiceprezesa PZZ

W Trójmieście powstanie Jacht Marina Gdańsk

Sztuką jest odkryć, że życie to podróż.



W T6 California poczujesz się jak w domu.

- Unoszony dach
- Dwa wygodne łóżka
- Stolik i dwa składane krzesła

sztukadojrzałychdecyzji.pl



**Samochody
Użytkowe**

DELPHIA 43

PREMIERA 2019



THE NEW IS COMING°

Więcej informacji na targach
Wiatr i Woda na wodzie



9-12 sierpnia 2018
Marina Gdynia



 DELPHIA 47



 HORIZON 1150

DELPHIAYACHTS.EU



DELPHIA-GROUP.COM

 ESCAPE°

 DELPHIA
TRUE YACHTS°

 AGAPI

 MAXI YACHTS

 CNC°

 CUSTOM°

 DYSA°

 FOUNDATION°



Way of Life!

POTRZEBUJE MNIEJ, BY DAĆ WIĘCEJ.

140



DF140A/115A/100A

LEAN BURN 

WYŻSZE OSIĄGI PRZY NIŻSZYM ZUŻYCIU PALIWA.

Więcej na www.marine.suzuki.pl



Niebieska Szkoła

LEKcja NA CAŁE ŻYCIE

Szkoła pod Żaglami

na STS FRYDERYK CHOPIN

W. KANARYJSKIE

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

REALIZACJA PROGRAMU UCZNIA

kl. II - III gimnazjum, I - II liceum

www.niebieskaszkoła.pl

ZAPISY, WARUNKI, INNE TERMINY

fol. Jakub Piecznia

„I love Poland”. Polska Fundacja Narodowa kontynuuje realizację projektu regatowego

Nowory zarząd Polskiej Fundacji Narodowej nie rezygnuje z udziału polskiego jachtu w słynnych morskich regatach. Po zakończeniu współpracy z Mateuszem Kusznierewiczem i Fundacją Navigare, projekt PFN nie wylądował w szufladzie – będzie realizowany w nowej formie, pod nazwą „I love Poland” (nazwa nawiązuje do głównego celu – promocji Polski w świecie). Koordynacją wszystkich prac związanych z przygotowaniem jachtu, skompletowaniem załogi i sprowadzeniem łodzi do Polski kieruje Dariusz Pękala, żeglarz, doradca PFN. Skipperem zostanie 52-letni Jarosław Kaczorowski, znany regatowiec z Trójmiasta, kapitan jachtowy i motorowodny, trener i sędzia żeglarski klasy państwowej.

Jarek „Jaro” Kaczorowski był mistrzem kraju w klasie Optimist (1978), mistrzem Polski i mistrzem świata w klasie Micro (1987 i 1988) oraz wicemistrzem kraju w klasie Tornado (1999). Zdobywał też wysokie miejsca w międzynarodowych regatach jednostek morskich. Na „Łódce Sport” był trymerem grota, gdy triumfowała w regatach Sydney – Hobart (rok 2001, zwycięstwo w grupie IRC A). Jest też jednym z trzech Polaków, którzy brali udział w słynnym wyścigu samotników Mini Transat (w 2007 roku zajął 19. lokatę).

Do żeglarskiego projektu regatowego Polska Fundacja Narodowa zakupiła jacht klasy Volvo 70 – niezwykle szybki, ale bardzo trudny w trymowaniu i żegludze. Jacht zaprojektował znany argentyński

konstruktor Juan Kouyoumdjian. Budowę zrealizowano w amerykańskiej stoczni New England Boatworks na wyspie Rhode Island. Pierwsze wodowanie: lipiec 2011. W poprzednich wcieleniach łódź żeglowała pod nazwami „Puma”, „SCA” i „SFS II”. Jej największy sukces to trzecie miejsce w regatach Volvo Ocean Race pod dowództwem Kena Read (edycja 2011-2012). Amerykanie wygrali wtedy dwa etapy – jeden na Pacyfiku, drugi na Oceanie Atlantyckim. Teraz słynna jednostka będzie nosić nazwę „I love Poland” (jacht ubezpiecza firma Race Cover). Pierwsze treningi na wodzie przeprowadzono w lipcu. Łódź ma dopłynąć do kraju pod koniec sierpnia. Portem macierzystym będzie Szczecin.

Polska Fundacja Narodowa wkrótce oficjalnie przedstawi skippera oraz załogę. Zaprezentuje też harmonogram startów w regatach (zrezygnowano z koncepcji rejsu dookoła świata). Wierzymy, że Jarek Kaczorowski sprostą wyzwaniu i już niedługo będziemy kibicować załodze najdroższego oceanicznego jachtu regatowego, jaki kiedykolwiek pływał pod polską banderą.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



8373 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 IV 2018, V 2018, VI-VII 2018).

Jachty Mini 650 ze szczecińskiej stoczni zachwyciły Europę



Kéni Piperol na jachcie Vector 6.5 z polskiej firmy Yacht Service.

Fot. Clément Le Calvé / LGL



Kéni Piperol odbiera swój nowy jacht.

FOT. KÉNI PIPEROL

Polska stocznia ze Szczecina aspiruje do grupy najważniejszych europejskich graczy na rynku jachtów klasy Mini 650. Produkcję łodzi seryjnych rozwijają dziś trzy firmy francuskie, jedna włoska oraz Yacht Service działający nad Odrą, na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi (ul. Światowida 6).

Rozpoczynali od budowy prototypowej jednostki dla Radka Kowalczyka, który uczestniczył w regatach samotników Mini Transat w 2015 roku. „Calbud 894”, zaprojektowany przez Francuza Étienne’a Bertranda, zatonął po wypadku w trakcie drugiego etapu regat, a polski żeglarz został ewakuowany przez załogę tankowca linii Maersk. W tej samej formie powstała łódź dla Andrea Fornaro – w regatach Mini Transat 2017 włoski żeglarz

zajął na niej piąte miejsce we flocie łodzi prototypowych. Później Yacht Service zamówił u Étienne’a Bertranda projekt nowoczesnej jednostki klasy Mini 650 przystosowanej do rywalizacji we flocie łodzi seryjnych. Kadłub ma charakterystyczny okrągły dziób. Konstrukcję nazwano Vector 6.5. Dwa pierwsze jachty już płyną. Trzeci opuścił stocznię na początku sierpnia. Czwarty jest na etapie produkcji. A na piąty i szósty złożono zamówienia.

– Jachty produkuję już ponad ćwierć wieku – mówi Mariusz Świsłelnicki, szef firmy Yacht Service. Przez lata byliśmy partnerem duńskiej stoczni X-Yacht. W zakładzie koło Polic produkowaliśmy kadłuby luksusowych jachtów typu *performance cruiser*. Co rok firmę opuszczało około 100 jednostek. Cztery

lata temu sprzedałem tamten obiekt i postanowiłem działać na mniejszą skalę, skupiając się na produkcji jednostek typu *semi-custom* (na indywidualne zamówienia armatorów). Dziś zatrudniam 30 osób. Dla holenderskiej firmy Leonardo Yachts wytwarzamy klasyczne jednostki żaglowe Eagle 44 i Eagle 36. Natomiast dla spółki DaVinci Yachts (także z Holandii) produkujemy łodzie motorowe DaVinci 30 i DaVinci 35. Wciąż jednak ciągnie mnie do jachtów regatowych – płynam na finnie i 505, zamierzam też rozwijać produkcję łodzi klasy Mini. Mam nadzieję, że wkrótce pierwsza jednostka z nowej linii trafi w ręce polskiego żeglarza i będzie płynąć pod polską banderą.

Dlaczego ekipa Yacht Service postanowiła produkować seryjne mini? – Te jachty są łatwiejsze w prowadzeniu. Cieszą się ►



Szczecin, ul. Światowida 6. Jacht gotowy do transportu...



...i pierwsze wodowanie.



ZATOKA

— KOMFORTU —

Luksusowe apartamenty na sprzedaż
między Jastarnią a Juratą



www.zatokakomfortu.pl

516 007 007

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

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



rekłama

większym zainteresowaniem żeglarzy. No i oczywiście – są sporo tańsze. Vector 6.5 z masztem, okuciami i kompletem lin kosztuje 39 000 euro netto. By móc się ścigać, wystarczy dołożyć żagle i elektronikę. No i oczywiście odpowiednią przyczepę. Jednostki prototypowe są co najmniej dwa razy droższe. Mają kadłuby i maszty z włókien węglowych, uchylne kile, ostatnio nawet burtowe hydroskrzydła – we flocie jachtów proto trwa technologiczny wyścig zbrojeń – mówi Mariusz Świsłelnicki.



Andrea Fornaro.

Pierwszy egzemplarz łodzi Vector 6.5 kupił żeglarz młodego pokolenia pochodzący z Gwadelupy, 22-letni Kéni Piperol. W ubiegłym roku był najmłodszym uczestnikiem Mini Transat. Zajął czwarte miejsce we flocie prototypów (swą nową łódź z Polski odebrał w czerwcu tego roku). Drugi egzemplarz pojechał do żeglarza z Wysp Kanaryjskich. Dwa kolejne zamówili Francuzi. Piąty trafił do Włocha Fornaro. A szósty pojedzie do Anglii.

Znany konstruktor Étienne Bertrand oraz żeglarz Andrea Fornaro otworzyli polskiej stoczni drzwi do świata klasy Mini, w którym prym wiodą sternicy i producenci z Francji. Teraz dołączył do nich Kéni Piperol. Aby Vector 6.5 został uznany za łódź seryjną, Yacht Service musi zwodować 10 jednostek. Mariusz Świsłelnicki wierzy, że dziesiąty egzemplarz sprzeda jeszcze w tym roku. Produkcja jednej łodzi trwa miesiąc, więc wszystko zależy od zamówień. – Staram się pomagać żeglarzom rokującym nadzieje na dobry wynik. Dla takich armatorów przygotowuję promocyjne oferty, bo ich ewentualny sukces w oceanicznych regatach będzie także sukcesem naszej firmy – mówi Mariusz Świsłelnicki.

Prestiżowa klasa Mini 650 to jedyna oceaniczna konstrukcja regatowa dla zwykłych śmiertelników. Gdy przeliczymy euro na złotówki, na jacht Vector 6.5 potrzebujemy około 168 tys. zł. To oczywiście dopiero

początek wydatków, bo niezbędny jest jeszcze budżet na doposażenie łodzi, podróże i starty w regatach. Wciąż jednak będzie to najtańszy sposób na zaistnienie w świecie regat oceanicznych. Mimo to dotąd tylko trzech Polaków startowało w Mini Transat, najważniejszej imprezie w kalendarzu klasy Mini 650. Kazimierz „Kuba” Jaworski na jachcie „Spanielek” zajął doskonałe drugie miejsce w 1977 roku (pierwsza edycja regat). Jarosław Kaczorowski na jachcie „Allianz.pl” wywalczył 19. lokatę w 2007 roku. Dwa razy ścigał się Radek Kowalczyk – w 2011 oraz w 2015 roku. W kalendarzu regatowym klasy Mini 650 jest kilkanaście imprez. Najbliższe dwuetapowe regaty samotników Mini Transat zaplanowano na 2019 rok.

Krzysztof Olejnik



Andrea Fornaro w Mini Transat 2017. Piąte miejsce w grupie łodzi prototypowych.

Fot. Christophe Breschi

 **AZIMUTH®**
casual yachting clothing

— męska odzież żeglarska —



The spirit of sailing



www.azimuth-shop.com

rekłama



**SPORT
OPTICS
LEISURE**

www.nikon.pl

PODĄŻAM ZA CHWILĄ. MAM TO W NATURZE

NOWY MONARCH HG 8X30. DOSKONAŁOŚĆ W LEKKIM WYDANIU.

Podążając za sukcesami modeli Monarch HG z obiektywami 42 mm, nowe lornetki tej serii z obiektywami 30 mm oferują tę samą koncepcję doskonałego układu optycznego zamkniętego w lekkiej, stylowej i jednocześnie solidnej obudowie. Poznaj te małe lornetki serii MONARCH HG - to przecież Twój nowy towarzysz zbliżających się przygód.



MONARCH HG
8x30 / 10x30



Jacht Nautika 1150 Voyage – premiera 2016.

Fot. Arek Rejs

Delphia Yachts tworzy nową spółkę z gigantem przemysłu jachtowego



BluEscape 1200. Zdobywca nagrody Best Of Boats 2017.

Stocznia w Olecku zatrudnia 670 osób.

Pelle Petterson i Maciej Kot przeglądają magazyn „Wiatr”.



Lato 2016. Ewa Kot w rejsie przez zatokę (Delphia 46).

Piotr Kot na pokładzie jachtu Delphia 46 (rok 2016).



Stocznia Delphia Yachts, największy krajowy producent jachtów żaglowych i motorowych, podpisała umowę ze stocznia Ostróda Yacht należącą do francuskiej grupy Beneteau. W wyniku porozumienia powstanie spółka *joint venture*, w której Delphia będzie mieć 20 proc. udziałów, a zagraniczny inwestor – 80 proc. „Głównym celem nawiązania relacji kapitałowej między spółkami jest zapewnienie firmom dalszego dynamicznego wzrostu.

Rozpoczyna się nowy rozdział w prawie 30-letniej historii stoczni Delphia. Jako przyszli współwłaściciele nowej spółki z optymizmem patrzymy w przyszłość” – napisali w oświadczeniu współwłaściciele Delphia Yachts. Tworzenie spółki *joint venture*, która przejmie dotychczasową działalność Delphia Yachts, zakończy się za kilka miesięcy (pod warunkiem uzyskania wymaganych zezwoleń).

O porozumieniu poinformowali również przedstawiciele Groupe Beneteau. „Nowa spółka przejmie działalność Delphia Yachts w zakresie projektowania, budowy i sprzedaży łodzi rekreacyjnych pod markami Delphia i Maxi. Będzie też oferować łodzie marek z grupy Beneteau. Olecka stocznia jest jedną z najważniejszych w tej części Europy. Od 1990 roku zbudowała ponad 25 000 jednostek. W 2017 roku osiągnęła obrót w wysokości 130 mln zł. Bieżący dochód operacyjny: 9 mln zł. Firma zatrudnia 670 osób” – czytamy w komunikacie francuskiego koncernu.

„Powołując nową spółkę, nasza grupa chce zwiększyć moce produkcyjne i możliwości rozwoju. Opracowujemy ofensywną strategię w oparciu o nowe centrum badawczo-rozwojowe i centrum prototypowania. Spółka będzie korzystać z możliwości produkcyjnych i *know-how* stoczni Delphia Yachts” – powiedział Hervé Gastinel, prezes zarządu Groupe Beneteau.

Porozumienie Beneteau i Delphia Yachts oznacza dalszą konsolidację europejskiego przemysłu stocznioowego. Do Groupe Beneteau (firma powstała w 1884 roku) należą już takie marki, jak Beneteau, Jeanneau, Lagoon, Prestige, Monte Carlo Yachts, CNB, Four Winns, Glastron, Scarab i Wellcraft. W lipcu poinformowano o przejęciu przez Beneteau większościowego pakietu udziałów w słoweńskiej spółce Seascap zajmującej się projektowaniem, budową i sprzedażą jachtów żaglowych. Andraž Mihelin i Kristian Hajnšek (założyciele stoczni,



Tomasz Cichocki na jachcie „Polska Miedź” (rok 2011).



Łukasz Wosiński i Wojciech Kot na jachcie Maxi 1200 (rok 2015).

żeglarze związani z klasą Mini) zatrzymali 40 proc. udziałów.

Groupe Beneteau zatrudnia około 7000 osób, głównie we Francji, USA, w Polsce, we Włoszech i w Chinach. Przez pierwsze dziewięć miesięcy roku obrotowego 2017-2018 przychody francuskiego giganta wzrosły do prawie 886 mln euro.

Stocznia Delphia Yachts rozpoczęła działalność w 1990 roku pod nazwą Sportlake. Firmę założyli bracia Piotr i Wojciech Kot. Pamiętacie jacht Sportina 680 z połowy lat 90. ubiegłego wieku zaprojektowany przez Andrzeja Skrzata? Do dziś widywany

jest na śródlądowych szlakach i wciąż cieszy oko swą klasyczną ponadczasową sylwetką. Przez prawie 30 lat firma stworzyła ponad 40 modeli łodzi i jachtów. Trafiają nie tylko na rynek europejski, ale także do Rosji, USA, Kanady, Japonii, Australii, a nawet do Chin. W 2012 roku Delphia została właścicielem prestiżowej szwedzkiej marki Maxi. Firma oferuje także usługi frezowania CNC i realizuje zamówienia dla przemysłu jachtowego, lotniczego i kolejowego. We wrześniu ubiegłego roku otwarto w Olecku Centrum Badawczo-Rozwojowe Delphia Yachts, które ma prowadzić prace nad nowymi tech-

nologiami oraz użyciem nanomateriałów w procesie produkcji jachtów. Jesienią ubiegłego roku poinformowano także o pracach zmierzających do stworzenia nowej linii jachtów żaglowych marki Delphia. Łodzię zaprojektował znany w świecie *designer* Tony Castro, autor wielu luksusowych jednostek żaglowych i motorowych, a także superjachtów. Najbliższe spotkanie z twórcami i szefami oleckiej stoczni, a także z jachtami żaglowymi i motorowymi, już w drugim tygodniu sierpnia podczas targów Wiatr i Woda na wodzie w Gdyni.

Krzysztof Olejnik



Komunikacja i bezpieczeństwo na morzu

Radiopławy EPIRB, radiopławy osobiste PLB, transpondery radarowe SART, transpondery AIS MOB, flary diodowe



dystrybucja w Polsce:

Eljacht®

ul. Łowicka 13, 80-642 Gdańsk
tel. +48 58 320 70 24, info@eljacht.pl
www.eljacht.pl

Zarażamy żeglarstwem. Pełne energii miasteczko Enea nad Jeziorem Kierskim



Flota optimistów i miasteczko żeglarskie Enea na przystani JKW Poznań.



Klar na pokładzie – koniec treningu.



Piotr Myszką z wizytą na Jeziorze Kierskim.



Przystań Jacht Klubu Wielkopolski nad poznańskim Jeziorem Kierskim tętni życiem od początku wakacji. W każdym tygodniu, od poniedziałku do piątku, miasteczko żeglarskie Enea gości najmłodszych adeptów żeglarstwa – uczestników szkoleń organizowanych w ramach akcji „Enea – na fali bezpiecznej zabawy”. To kampania edukacyjna promująca żeglarstwo i windsurfing. Jej celem jest popularyzacja naszego sportu, rozwój zainteresowań związanych ze sportami wodnymi oraz promowanie pozytywnych wzorców i bezpiecznej zabawy nad wodą. Program przygotowano dla dzieci i młodzieży ze szkół z województwa wielkopolskiego uczestniczących w projekcie Enea Akademia Sportu. – Zarażamy dzieci żeglarstwem i klasą Optimist, od której rozpoczęłam moją karierę sportową – mówi Piotr Myszką, mistrz świata w windsurfinowej klasie R: SX, olimpijczyk z Rio de Janeiro, pomysłodawca kampanii i partner firmy Enea.

Nim rozpoczęło się pierwsze lipcowe zgrupowanie, Piotr Myszką spotykał się z uczniami poznańskich szkół. – Niektóre dzieci znały temat, bo chętnie opowiadały o swych pierwszych doświadczeniach żeglarskich. Dla innych wszystko było nowością. Patrzyły na kadłub optimista i żagiel, otwierając szeroko oczy i buzie – mówi Piotr. – Uczestnicy spotkania chętnie pytali o szczegóły związane z naszym sportem, a na koniec wzięli do domów ulotkę informującą o projekcie. Przez całe wakacje ponad 200 dzieci rozpocznie żeglarską przygodę i być może odkryje w sobie nową pasję na całe życie. 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.

Na przystani Jacht Klubu Wielkopolski, pod opieką doświadczonych trenerów i instruktorów, uczestnicy szkoleń uczyli się takłowania łodzi klasy Optimist, obsługi poszczególnych elementów jachtu, wodowania i żeglowania. Pod czujnym okiem skipperów pływali omegą oraz jachtami kabinowymi – venuską i lupusem. Korzystali też z desek SUP oraz z klubowego kąpieliska.

Dzieci, które odwiedzały przystań JKW w ostatnim tygodniu lipca, trafiły na wyjątkową pogodę, wręcz karaibską. Nad Jeziorem Kierskim było słonecznie, upalnie, nie brakowało też łagodnego wiatru – to doskonała aura, by postawić pierwszy krok

w żeglarskim świecie. Każdego dnia zgrupowania jedna grupa uczestników żeglowała z instruktorem na omedze. Dwie inne załogi pływały na kabinówkach. Największa ekipa zawsze zajmowała pokłady optimistów – klubowych łodzi szkoleniowych z żaglami przygotowanymi przez gdańską żaglownię Sail Service specjalnie do projektu „Enea – na fali bezpiecznej zabawy”. Ktoś mógłby powiedzieć, że trudno zostać żeglarzem w pięć dni. Ale prawie każde dziecko, które w poniedziałek pierwszy raz w życiu widziało łódkę, ster i żagiel, pod koniec tygodnia potrafiło już samodzielnie sterować, wypłynąć z portu, ominąć boję i wrócić do kei.

W piątek 27 lipca przystań Jacht Klubu Wielkopolski odwiedził Piotr Myszkę, patron projektu „Enea – na fali bezpiecznej zabawy”. Piotr towarzyszył dzieciom na wodzie. Udzielał rad i wskazówek. Pomagał w wodowaniu jachtów. A podczas uroczystego zakończenia szkolenia wręczał medale. – Nie wiem, czy któryś z naszych podopiecznych pójdzie w ślady Piotra Myski i zostanie mistrzem świata. Wiem natomiast, że wielu wychowanków Jacht Klubu Wielkopolski, którzy rozpoczynali przygodę z żeglarstwem na wakacyjnych treningach, wiązało się ze sportem na długie lata, a niektórzy z nich sięgali po medale mistrzostw Polski – mówił trener Paweł Prusiński, wicekomandor JKW. Zwrócił się też do uczestników szkolenia: „Być może kiedyś opłyniecie świat. Może zobaczycie przylądek Horn. Wspomnijcie wtedy, że wszystko się zaczęło w Kiekrzu, na przystani naszego klubu, pod czujnym okiem olimpijczyka i mistrza świata”.

Po powrocie do Gdańska, Piotr Myska wziął udział w ostatnich treningach przed wyjazdem do Danii na najważniejszą imprezę sezonu, czyli na mistrzostwa świata wszystkich klas olimpijskich w Aarhus (wschodnie wybrzeże Półwyspu Jutlandzkiego). Regaty Hempel Sailing World Championships Aarhus Denmark 2018 są 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 na deskach ze skrzydłami wodnymi. – Organizatorzy zapowiedzieli przeprowadzenie zawodów w formule otwartej, czyli można wystartować na dowolnej desce z foilem. Będzie to ciekawa konfrontacja i wyjątkowy test sprzętu – mówi Piotr.

Na wrzesień zaplanowano regaty Pucharu Świata w Japonii na akwenie olimpijskim oraz mistrzostwa Polski. A w przyszłym roku rozpocznie się wielomiesięczna rywalizacja członków polskiej kadry o prawo startu w regatach olimpijskich Tokio 2020. ■



Załoga venuski gotowa do rejsu.



Narada trenerów z Piotrem Myską.



Gotowi do wodowania.



Pierwsze halse na optimistach i żegluga omegą w stylu wolnym.



120 łodzi i jachtów na targach Wiatr i Woda na wodzie. Kurs na Gdynię!

B lisko 130 przedsiębiorstw weźmie udział w sierpniowych targach Wiatr i Woda na wodzie. W gdyńskiej marinie zobaczymy ponad 120 jednostek z krajowych i zagranicznych stoczní. To już 13. edycja wystawy organizowanej przez firmę Murator Expo – jedyna impreza w Polsce, podczas której możemy zobaczyć najnowsze jachty z krajowych i zagranicznych stoczní stojące burta w burcie przy jednej kei. **Zapraszamy do mariny od 9 do 12 sierpnia (od czwartku do soboty od godz. 11.00 do godz. 18.00 oraz w niedzielę od godz. 11.00 do godz. 16.00).**

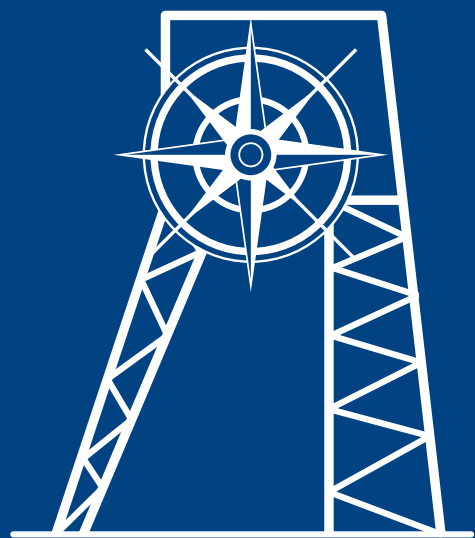
Na liście wystawców jest kilka firm, które pierwszy raz będą prezentować swe produkty na gdyńskich targach: Yacht Covers, PHU Perfekt, Cirrus Aircraft, D-Boat, Trolling Boats oraz Decathlon. Na brzegu ofertę przedstawia producenci i dystrybutorzy osprzętu, silników, elektroniki pokładowej, urządzeń nawigacyjnych, wyposażenia ratunkowego, będą też producenci odzieży żeglarskiej oraz firmy czarterowe. Najwięcej

luksusowych jednostek motorowych zaprezentują stocznia Galeon oraz firma Power Boats. Zobaczymy też jachty wielu innych znanych marek, jak choćby Delphia, Parker, Jeanneau i Northman. Podczas imprezy przyznana zostanie nagroda prezydenta Gdyni w konkursie Gdynia Yacht Design (jury wybiera najładniejszy jacht żaglowy i motorowy prezentowany na targach).

Uroczyste otwarcie wystawy będzie się odbywać w targowym namiocie w czwartek 9 sierpnia (godz. 13.00). Na piątek 10 sierpnia zaplanowano spotkanie z Krzysztofem Baranowskim (godz. 14.00). Na sobotę – spotkanie z Mariuszem Koperem i Hanną Leniec, którzy w załogowym rejsie jachtem „Katharsis II” opłynęli Antarktydę szlakiem wód przybrzeżnych, czyli na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Natomiast w niedzielę zapraszamy na spotkanie z Szymonem Kuczyńskim, który na jachcie „Atlantic Puffin” (Maxus 22) dwukrotnie opłynął świat. Na stoisku szkoły żeglarskiego Morka spotkacie Bartka Czarcin-

skiego i Piotra Lewandowskiego – żeglarze z Kalisza zaprezentują nowe podręczniki żeglarskie oraz pięknie odrestaurowany jacht „Wanda” (łódź typu Wega z 1967 roku). Każdego dnia wystawy będą się odbywać pokazy technik ratowniczych. Wydarzeniem towarzyszącym targom będzie 33. Bałtycki Festiwal Piosenki Morskiej – Gdynia 2018. W muszli koncertowej przy plaży wystąpią: Atlantyda, Mirek „Koval” Kowalewski oraz EKT Gdynia (start w sobotę o godz. 18.00, wstęp wolny).

Gośćmi targów będą w tym roku kontrahenci i dziennikarze z Rosji i Zjednoczonych Emiratów Arabskich, którzy zgłębiają potencjał polskiego przemysłu jachtowego w ramach Misji Study Tour. Zaplanowano testy jachtów, spotkania biznesowe, konsultacje z konstruktorami oraz konferencję prasową pod hasłem „Siła i potencjał polskiej branży jachtowej. Elementy rządowego programu wsparcia branży na rynkach zagranicznych”. Więcej informacji o targach na stronie: www.wiatriwoda.pl. ■



WIATR / WODA KATOWICE 2018

3. Śląskie Targi Sportów Wodnych i Rekreacji

WIATR i WODA

12-14 października

Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Katowice

Targom towarzyszy Marine Industry Forum
konferencja branży przemysłu jachtowego



Załoga Dominika Życkiego zajęła trzecie miejsce.

Fot. Robert Hajduk (2)

Regaty i sztuka. W Warszawie rywalizowano o Puchar Dzielnicy Wiśla

Po 75 latach od powstania klasy Omega (wymyślonej i zaprojektowanej w Warszawie podczas niemieckiej okupacji w 1942 roku) rozegrano pierwsze Regaty o Puchar Dzielnicy Wiśla. Uczestnicy żeglowali na trudnym akwenie z pływaczami, kamieniami i silnym nurtem – między mostem Świętokrzyskim a mostem Gdańskim. Na kolorowych żaglach pojawiły się projekty warszawskich artystów: Sławka Pawszaka, Ewy Ciepielewskiej i Oli Jasionowskiej. Każdy żagiel miał swego mecenasa. Tym samym obserwowaliśmy nie tylko wyjątkowe regaty, ale także pływającą galerię sztuki.

– To niesamowite, że łódka wymyślona podczas wojny nadal jest produkowana i popularna. Omega przez lata stała się klasą narodową obecną wszędzie, ale nie w Warszawie, czyli tam gdzie się narodziła. Chcieliśmy to zmienić. A także pokazać warszawiakom, że na Wiśle można żeglować – mówi Kasper Orkisz, pomysłodawca regat.

W regatach udział wzięło 18 załóg i 60 zawodników. Na starcie stanęli znani żeglarze: Dominik Życki, Anna Weinzieher i Jakub Pawluk (zwycięzca czterech z pię-

ciu wyścigów). Drugi dzień przyniósł spektakularną zmianę pogody. Wiał silny wiatr, padał deszcz i było bardzo zimno. Mimo to nie zabrakło kibiców oglądających regaty. Więcej o imprezie na stronie internetowej www.zaglewarszawskie.pl.

Marek Słodownik

Zwycięzcy I dnia w klasie Omega:

- I miejsce – załoga Kuby Pawluka
- II miejsce – załoga Anny Weinzieher
- III miejsce – załoga Dominika Życkiego

Zwycięzcy II dnia w klasie Omega:

- I miejsce – załoga Morskich Szwędaków
- II miejsce – Agnieszka Jankowska Team
- III miejsce – załoga Nowa Fala / Miami Wars

Zwycięzcy w klasie Open:

- I miejsce – załoga Yacht Klub Warszawa (omega)
- II miejsce – Piotr Wielecki (omega)
- III miejsce – Konrad Futer (finn)

Zwycięzcy Wyścigu o Puchar Wianków:

- Załoga YKP Warszawa ze sternikiem Maciejem Bieniasem.

Galeria sztuki na grotach omeg – takie rzeczy tylko na Wiśle w Warszawie.



Globe Sailor



SPEŁNIA WASZE CZARTERY

12138+ JACHTÓW



MARTYNIKA - BVI - KUBA

SESZELE - TAJLANDIA - KANARY

CHORWACJA - GRECJA - WŁOCHY...

WYŁĄCZNIE ZAUFANI ARMATORZY

NA HASŁO *WIATR18*
DOWIEZIEMY CIĘ DO MARINY

SILNIK DO PONTONU W CENIE

+48 22 307 85 52

contact@globesailor.pl
www.globesailor.pl



Keja przy południowym brzegu Martwej Wiśle.



Na lądzie działają już dwie firmy serwisowe.

Jacht Marina Gdańsk. Nowa trójmiejska przystań powstanie na Martwej Wiśle

Trójmiasto czeka na nową marinę jachtową, która wkrótce powstanie w dzielnicy Rudniki. Zaledwie 5,5 km od dworca PKP Gdańsk Główny. Niecałe 3,5 km od Szafarni. Tylko 800 metrów od zjazdu z drogi krajowej nr 89, która łączy trasę S7 z tunelem pod Martwą Wiślą. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego Tarcice. Niespełna 800 metrów na wschód od mostu Jana Pawła II i około 40 minut żeglugi z Zatoki Gdańskiej. Właśnie w tym strategicznym miejscu, przy południowym brzegu Martwej Wiśle, powstanie nowa przystań dla łodzi żaglowych i motorowych: Jacht Marina Gdańsk.

Budowa portu ma się rozpocząć w przyszłym roku, ale już dziś przy nabrzeżu cumują jachty, na lądzie działają dwie firmy serwisowe (Sailing Factory oraz Yacht Finishing & Repairs), a na liście przyszłych rezydentów 30 proc. miejsc jest zajętych.

Nową przystanią interesują się także czartermownie oraz firmy szkoleniowe.

Inwestorem jest spółka Jacht Marina Gdańsk. Stery w firmie dzierży Jacek Chabowski, znany trójmiejski żeglarz, armator jachtu „Polled 2”. – Mamy około 250 metrów linii brzegowej. Ponad połowę zajmuje w tej chwili nabrzeże z lat 80. (zbudowane do przeładunku cementu) – mówi Jacek. – Przystań będzie mieć 110 miejsc postojowych przy trzech pomostach oraz ponad 50 miejsc przy nabrzeżu serwisowym. W tej chwili przy nabrzeżu mamy 2 metry głębokości, ale planujemy pogłębienie do 3,5 metra. Będziemy mieć miejsca dla jachtów o długości do 12 metrów oraz kilka stanowisk dla jednostek o długości 16 metrów. Ważne jest to, że nie chcemy tu tworzyć zwykłego parkingu dla łodzi. Ten port ma żyć – i to przez cały rok. Dlatego każdy rezydent znajdzie miejsce do zimowania na lądzie. Plan obejmuje wzniesienie bosmatu z ogrodem zimowym, zaplecza socjal-

nego, sanitariatów oraz sali wykładowej. Nie zapomnimy o parkingu i trawniku, na którym armatorzy będą mogli na przykład rozkładać żagle. Na lądzie dzierżawimy działkę o powierzchni 12,5 tys. m kw. Być może wkrótce dodamy do niej drugą o podobnej wielkości, rozmowy trwają.

W miejscu, w którym zaplanowano budowę miejsc cumowniczych, Martwa Wisła ma około 300 metrów szerokości. Dwa dłuższe pomosty będą mieć 74,4 metra, więc przystań nie zakłóci żeglugi w torze wodnym. Zaplanowano wbicie 16 potężnych pali, więc ani zachodnie wiatry, ani prądy, nie będą zagrażać jachtom i infrastrukturze.

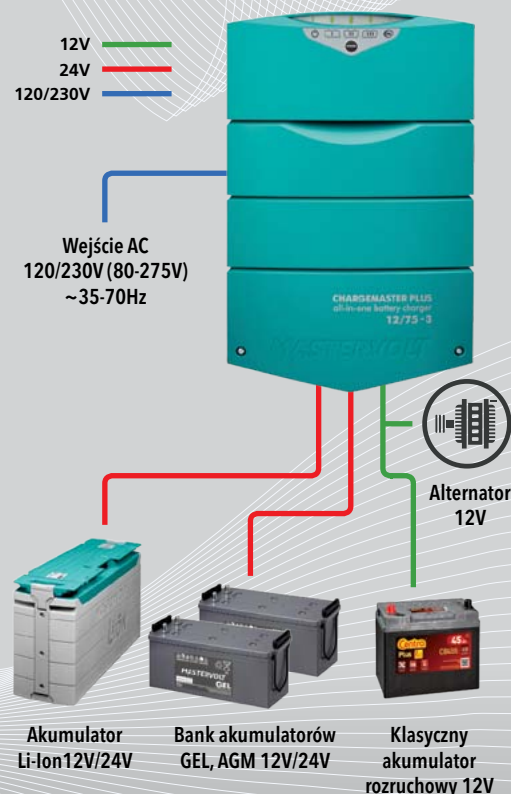
– Jeśli uda się nam uzyskać wszystkie niezbędne pozwolenia do końca roku, to przed przyszłorocznym sezonem powinniśmy zbudować pomosty. Ten optymistyczny scenariusz wydaje się całkiem realny – przekonuje Jacek Chabowski. Więcej o nowej marinie na stronie www.jachtmarinagdansk.pl. ■



Marina powstanie kilkaset metrów na wschód od mostu Jana Pawła II.

**Ładowarki ChargeMaster Plus**

- Zakres roboczy na wejściu 80-275VAC, 35-70Hz
- Ładowanie 3 różnych akumulatorów
- Ładuje akumulator rozruchowy 12V w systemie 24V bez dodatkowych komponentów
- Kompletny system w 1 obudowie
- Wbudowany izolator baterii
- Funkcja konwertera DC-DC i VSR
- Szybsze i bezpieczniejsze ładowanie
- Wejście SMART z możliwością podłączenia alternatora
- Wbudowany interfejs MasterBus
- Komunikacja CZONE, NMEA2000, CANopen



Nasze marki:

ANCOR**LENCO****BLUE SEA SYSTEMS****ProMariner™****BEP****CZONE****MARINCO**

Poszukujemy lokalnych instalatorów

T: +48 531 066 829

biuro@mastervoltpolska.pl

www.mastervoltpolska.pl

Pięć wyścigów w regatach o Puchar „Poloneza”

Regaty o Puchar „Poloneza” będą rozgrywane na Odrze, w Zatoce Pomorskiej oraz na bałtyckiej trasie dookoła wyspy Christiansø. Zgłoszenia przyjmowano do końca lipca. Uczestnicy mogą wziąć udział w wybranych przez siebie wyścigach. Na sobotę 11 sierpnia zaplanowano biegi krótkie przy Wałach Chrobrego (bazą będzie North East Marina). W poniedziałek 13 sierpnia rozgrywane będą wyścigi średnie u wybrzeży Świnoujścia. A we wtorek 14 sierpnia jachty wyruszą na trasę

wyścigu głównego o puchar „Poloneza” (Świnoujście, Christiansø, Świnoujście). Organizator zaplanował łącznie pięć startów.

Nowości tegorocznej edycji: powrót do grup przeliczeniowych KWR (będą również grupy ORC i open). Wszystkie grupy będą klasyfikowane w III Mistrzostwach Polski Fundacji Sailportal.pl – liczą się wyniki ze wszystkich wyścigów. Uroczyste zakończenie zaplanowano na listopad (targi Boatshow w Łodzi). Więcej o regatach na stronie www.regaty-poloneza.pl. ■

Festiwal Port Pieśni Pracy w Tychach od 17 sierpnia

Śląskie miasto Tychy i Miejskie Centrum Kultury w Tychach zapraszają na 34. edycję festiwalu Port Pieśni Pracy. Przed nami trzy festiwalowe dni, pięć miejsc koncertowych, kilkunastu wykonawców z kraju i z zagranicy oraz szanty i muzyka folkowa w najlepszym wydaniu. Startujemy w piątek 17 sierpnia i bawimy się do niedzieli.

W Tychach zagrają oczywiście gospodarze, czyli zespół Perły i Łotry. Będą Ryczące Dwudziestki. Wystąpią także załogi Banana Boat, Klang, Orkiestra Samanta i The Nie-robbers. Pełen wachlarz szant i piosenek żeglarskich zaprezentują zespoły Leje na Pokład, Happy Crew, Drake, Zmienacka Projekt, W Stronę Portu, Trzy Maszty, Własny Port, Old Marinnors oraz Jan i Klan.

Kurs na Tychy obierają także goście z zagranicy – organizatorzy oczekują najazdu kapeli The Pirates! z Wielkiej Brytanii. Wystąpi też zespół Unicorn z Holandii. Zapowiada się niezwykła mieszanka szant,

energetycznego folku, celtyckich klimatów i bluegrassu. Na piątek 17 sierpnia zaplanowano koncert w ogrodzie Miejskiego Centrum Kultury. Później uczestnicy festiwalu przeniosą się do kina pod chmurką na film „Nóż w wodzie” Romana Polańskiego (1962 rok). Sobotnie koncerty będą się odbywać w trzech miejscach. W południe szantowe nuty zabrzmiały na Placu Baczyńskiego. Później widzowie udadzą się na Dziką Plażę Paprocany – na koncert główny. Po nim, by emocje nie opadły za szybko, uczestników festiwalu powita Underground Pubu (koncerty nocne). Niedziela rozpocznie się od koncertu dla dzieci na statku znajdującym się na terenie ośrodka wypoczynkowego Paprocany – najmłodszych porwie do zabawy zespół Klang. Później przyjdzie czas na koncert finałowy (zachodnie nabrzeże jeziora Paprocany).

Więcej o festiwalu na stronie internetowej www.portpiesnipracy.pl. ■



Kabestany z wyższej półki. Jak wybierać i jak serwisować produkty marki Andersen



Kabestany Andersen na pokładzie jachtu Xc 42.



Kabestan z silnikiem na pokładzie...

Za co żeglarze chwalą kabestany Andersen? Jedni za moc. Inni za precyzję i niezawodność. Wszyscy za wytrzymałość. Urządzenia powstają w Dani. Są składane i polerowane ręcznie. Ich masa jest porównywalna z masą aluminiowych kabestanów konkurencyjnych marek, ale są mocniejsze i trwalsze. Firma zbierała doświadczenia przez 50 lat – dziś sprzedaje około 12 tys. kabestanów rocznie w ponad 30 krajach (od 2010 roku właścicielem marki jest Ronstan). Katalog obejmuje cztery gamy



...i z silnikiem pod pokładem.

produktów: kabestany manualne, elektryczne, hydrauliczne i cumownicze. Co warto wiedzieć, nim złożymy zamówienie?

Najważniejsze cechy kabestanów Andersen

Urządzenia w standardowych wersjach mają bębny ze stali nierdzewnej 316L, dzięki której konstrukcja jest lekka, sztywna i odporna na odkształcenia (konkurencja wytwarza bębny z aluminium lub – w droż-

szych modelach – z chromowanego brązu). Oś kabestanu powstaje ze stali nierdzewnej 329 duplex wykorzystywanej między innymi w przemyśle lotniczym i wojskowym. Warto też zwrócić uwagę, że brąz aluminiowy używany do produkcji podstaw kabestanów jest o wiele wytrzymalszy od najczęściej stosowanego brązu tradycyjnego. Zapadki powstają z tłoczonej na zimno stali 316L – gwarantują sprawne działanie przez wiele lat. Natomiast centralny mechanizm kabestanów wykonano z brązu.

Na bębnach mamy opatentowane pionowe żebra (Power Rib), które w połączeniu z gładką polerowaną powierzchnią zapewniają doskonałe trzymanie liny. Zaciśnięta lina sprawnie przesuwają się w pionie i jednocześnie mocno trzyma w kierunku naprężenia. Dzięki temu porusza się po bębnie płynnie (bez skoków). Powierzchnia bębna nie zużywa się, a liny dłużej zachowują swe właściwości. Ramię knagi w kabestanach ST można dowolnie obrócić i zablokować w wybranej pozycji. Dzięki temu lina ma optymalny kierunek prowadzenia. Natomiast szczęki knagi dopasowują się do średnicy liny.

Jak serwisować?

Zgodnie z zaleceniami producenta, kabestany powinniśmy serwisować co dwa lata. Jak to robić? Nie potrzebujemy ani wizyty w serwisie, ani pomocy fachowca. Wystarczy, że wyczyszczymy i nasmarujemy napęd, ewentualnie wymieniamy zapadki, sprężynki, uszczelki lub inne drobne elementy. Producent przygotował pakiety podstawowych części zamiennych. Odwiedzamy stronę internetową marki, wybieramy model i otrzymujemy informację o odpowiednim zestawie serwisowym dla naszych kabestanów.

Jak dobrać kabestany?

Jeśli nasz jacht ma takielunek topowy, podstawowym parametrem przy doborze kabestanów jest długość całkowita jednostki (LOA). Najlepiej skorzystać z tabeli przygotowanej przez producenta. Jeśli mamy takielunek ułamkowy, podczas wyboru kierujemy się przede wszystkim powierzchnią ożaglowania. Jednostki o dużej wyporności oraz katamarany powinny mieć nieco większe kabestany. Podobne zasady doboru dotyczą kabestanów elektrycznych i hydraulicznych.

Napędy elektryczne

Każdy manualny kabestan marki Andersen możemy w dowolnym momencie wzbogacić o napęd elektryczny. Na przykład budując łódź montujemy wersje standardowe, a dopiero później – po kilku testach lub nawet po kilku latach eksploatacji – dokładamy silniki. Wystarczy podać sprzedawcy numer seryjny urządzenia wytłoczony na podstawie. Kabestany elektryczne serii E1 mają silniki produkowane w Europie (dostępne są wersje 12V i 24V). Zapewniają płynną i cichą pracę przy każdym obciążeniu. Silniki są zabezpieczone przed przegrzaniem, przypadkowym włączeniem oraz przed błędnym podłączeniem zasilania.

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 nad pokładem lub pod pokładem (w miejscu niedostępnym dla standardowych silników). Kabestan ma płynną regulację obrotów *variable speed* – im mocniej przyciskamy guzik, tym bęben szybciej się obraca. To bardzo przydatna funkcja, na



Jeżeli stal nierdzewna nie pasuje do jachtu, można wybrać modele ze specjalnym wykończeniem.

przykład w podczas 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 też zamontować do tradycyjnych kabestanów marki Andersen. Na największe jednostki firma oferuje również urządzenia z napędem hydraulicznym, na przykład debiutujący w tym roku kabestan 82ST w wersji trzybiegowej.

Modele specjalne

Jeżeli wypolerowana stal nierdzewna nie pasuje do naszego jachtu, możemy wybrać modele ze specjalnym wykończeniem bębna. Nowoczesna powłoka PVD będzie imitować tradycyjny brąz lub przybierze kolor

czarny. Wykończenie ZT jest matowe – taki bęben przypomina tytan. Niepowtarzalny wygląd kabestanów nie ma oczywiście wpływu na jakość osprzętu i pozostałe cechy urządzenia.

Jeszcze korby i w morze...

Uzupełnieniem manualnych kabestanów są korby Ronstan z serii Quick-Lock z łóżykowanymi uchwytami. Przycisk, który zwalnia blokadę korby w kabestanie, znajdziecie na ramieniu – dzięki temu podczas wybierania liny pracujemy tylko jedną ręką. Korby Quick-Lock wykonano z mocnego stopu aluminium. Producent oferuje modele o długościach 200 mm i 250 mm, z dwoma różnymi uchwytami. ■



Scandinavia 35





Otok Moračnik i Otok Kobra (dwie większe wysepki) osłaniają zatokę Polače od wschodu. Na horyzoncie półwysep Pelješać.

Fot. Ivo Biočina

Wyspa Mljet. Zielony ląd z najstarszym obszarem chronionym w basenie Morza Śródziemnego

Mljet leży na południe od półwyspu Pelješać. Jest ostatnią dużą wyspą na morskim szlaku prowadzącym do Slano i Dubrownika. Długość lądu: 37 km. Szerokość: od 2 do 4 km. W środkowej części, nieopodal największej osady Babino Polje, wznosi się Veliki Grad – najwyższy szczyt (514 m n.p.m.), z którego roztacza się wspaniały widok. Ponad 70 proc. powierzchni lądu zajmują lasy (dominują sosny alpejskie i dęby). Zaludnienie jest niewielkie – Mljet ma około 1,2 tys. mieszkańców. Na wyspie nie ma ani przemysłu, ani wielkich kompleksów turystycznych. W zachodniej części jest park

narodowy, który utworzono w 1960 roku – to najstarszy morski obszar chroniony w basenie Morza Śródziemnego. Turystów zachwycą kolorami, zapachem i przyrodą. Chorwaci mawiają nawet: „Nema ljeta bez Mljeta”.

Gdzie możemy kotwiczyć przy wyspie? Na wschodnim krańcu są dwa ciekawe miejsca: laguna Podškolj i zatoka Sapljunara. Na północny mamy schowaną wśród wysokich zalesionych brzegów zatokę Okuklje (prywatne nabrzeża należą do miejscowych restauracji). Jest też piękna zatoka Prožura z wysepką Planjak. Na zachodzie polecamy głęboką zatokę Polače (chroni od wia-

trów ze wszystkich kierunków). Zachodni kraniec wyspy, czyli okolice miejscowości Pomena, to mocno rozbudowane wybrzeże z wysepkami i zatokami. Najlepsze schronienie od wiatrów zapewnia zatoka Lokve. Natomiast w osadzie cumujemy rufą do nabrzeży lokalnych restauracji: Ana, Galija, Nine i Adio Mare.

Park Narodowy Mljet zajmuje prawie jedną trzecią wyspy – obejmuje cały zachodni kraniec wraz z obszarem morskim (500 metrów od brzegu) i przyległymi wysepkami. Przy południowym brzegu są dwa wewnętrzne jeziora (Veliko i Malo). Woda w tych basenach ma większe zasolenie niż woda morska



Odbudowany most przy osadzie Soline.

Fot. Ivo Biočina (2)



Klasztor benedyktynów na wysepce Świętej Marii (jezioro Veliko).

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

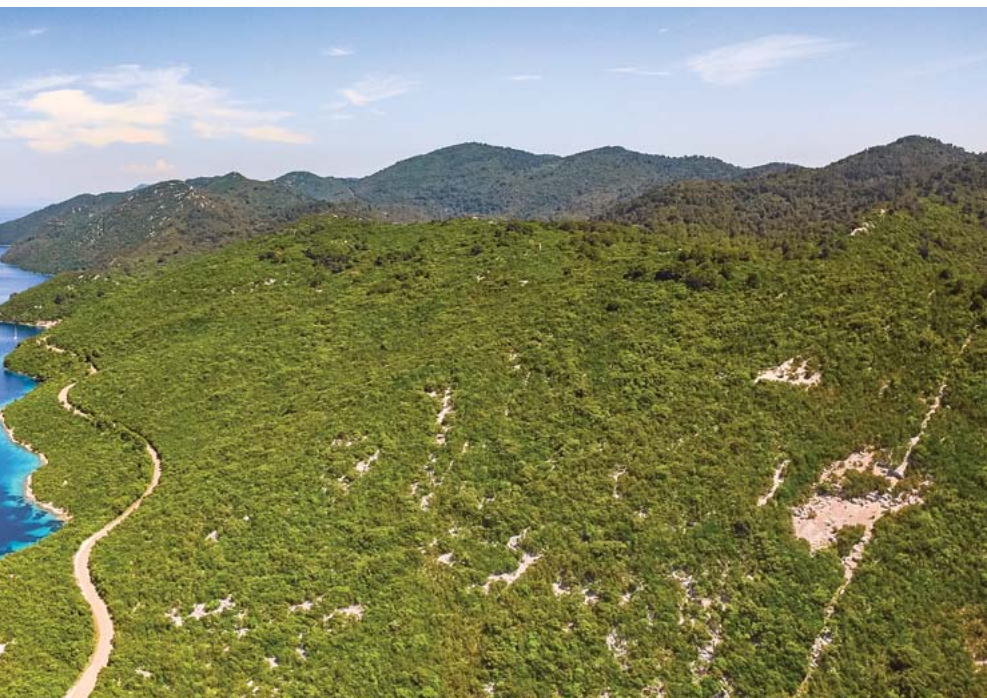
OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

YACHT-POOL POLSKA

Agencja: Daniel Prusinski

Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf

www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888



w okolicy. Jest także o kilka stopni cieplejsza. Jeziora są połączone z morzem wąskim przesmykiem przy osadzie Soline. W 2016 roku odbudowano tu zniszczony most dla pieszych. Głównym celem zorganizowanych rejsów jest klasztor benedyktynów położony na wysepce Świętej Marii na jeziorze Veliko (w czerwcu władze parku zaprezentowały nową elektryczną łódź do przewozu turystów).

Oficjalne wejścia do parku znajdują się w osadach Pomena i Polače. Wykupując bilet możemy wędrować wzdłuż oznakowanych szlaków pieszych wokół jezior, szlakiem leśnym od jeziora Malo do Pomeny, z Vrbovicy do Polače oraz do punktów widokowych Montokuc i Veliki Gradac.

Załogi wpływające do parku i planujące kotwiczenie, także muszą wykupić bilet (ważny do godz. 12.00 następnego dnia). Najlepiej zrobić to na oficjalnej stronie internetowej parku: www.np-mljet.hr (zakładka *web shop*), gdzie ceny są najkorzystniejsze. Za jacht o długości od 7 metrów do 10,99 metra zapłacimy 350 kun, czyli 198 zł (od czerwca do września). Za jacht o długości od 11 metrów do 17,99 metra zapłacimy 550 kun, czyli 311 zł. Poza sezonem ceny spadają odpowiednio do 150 kun i 250 kun, czyli do 85 zł i 141 zł. Dostępne są także bilety trzydniowe – ważne także w parku Lastovo, oraz tygodniowe – ważne także w parkach Lastovo, Kornaty i Telašćica. ■



Zatoka Prožurska na północnym brzegu – poza obszarem parku.

Fot Ivo Biočina

Zwycięzca bierze wszystko. Załoga pod chińską banderą wygrała Volvo Ocean Race



Carolijn Brouwer (z lewej) i Jack Bouttell (z pucharem). Radość w załodze Dongfeng.

Fot. Ainhua Sanchez

Dziesiąty etap oceaniczny regat Volvo Ocean Race, z metą w Göteborgu, wygrał holenderski Team Brunel. Po przepłynięciu 1500 mil, zespół dowodzony przez Bouwe Bekkinga wyprzedził hiszpańską załogę Mapfre o niecałe dwie minuty. Na trzecim miejscu AkzoNobel, a na czwartym dotychczasowi liderzy klasyfikacji generalnej – Dongfeng Race Team. Takie wyniki oznaczały, że aż trzy zespoły wyruszą na trasę ostatniego etapu z jednakowymi szansami na zwycięstwo w całych wokółziemskich regatach. Ekipy Mapfre i Brunel miały 65 punktów, a Dongfeng – 64. Tylko, że na chiński zespół, złożony z siedmiu Francuzów, trzech Nowozelandczyków, Holenderki, Szwajcarki i dwóch Chińczyków, czekał jeszcze dodatkowy punkt za najlepszy czas w całej rywalizacji. Mówiąc krótko – zwycięzca finałowego etapu z metą w Hadze bierze wszystko. Takiej sytuacji nie było w całej 45-letniej historii wyścigu.

Warto zwrócić uwagę, że Team Brunel odrodził się w Volvo Ocean Race niczym Feniks z popiołów. Po szóstym etapie zakończonym w Nowej Zelandii, Holendrzy zajmowali dopiero szóste miejsce i mieli zaledwie 20 punktów, prawie dwa razy mniej od liderów. Później jednak wygrali trzy etapy i raz mijali metę na drugiej pozycji. W ten sposób zebrali 45 punktów z 47 możliwych do zdobycia.

Etap z Göteborga do Hagi liczył 970 mil – to najkrótszy morski odcinek tej edycji Volvo Ocean Race. Po dobie żegluga na czele były dwa zespoły: Dongfeng Race Team i Mapfre. Oba jachty dzieliła niecała mila, więc obserwowaliśmy morski match racing. Dopiero na czwartej pozycji płynęła ekipa Brunel (ze stratą niespełna 15 mil).

Później Dongfeng Race Team podjął ryzyko i wybrał żegluga dłuższą drogą bliżej brzegu. Raz podjętej decyzji nie dało się już cofnąć, więc można powiedzieć, że karty zostały rozdane. Team Brunel płynął

najdalej na zachód, Mapfre obrało środkową część trasy, a załoga Dongfeng była najdalej na wschód. Żeglarze intensywnie pracowali na pokładach, często zmieniając żagle w trudnych zmiennych warunkach, oczekując, co przyniesie wiatr.

Metę w Hadze pierwsza minęła załoga Dongfeng Race Team dowodzona przez Francuza Charlesa Caudreliera. Było to ich pierwsze etapowe zwycięstwo w tej edycji regat, ale jakże ważne – przyniosło triumf w generalnej klasyfikacji Volvo Ocean Race. Po raz pierwszy najważniejsze okołoziemskie regaty załogowe wygrał jacht żeglujący pod chińską banderą. Holenderka Carolijn Brouwer i Francuzka Marie Riou, członkinie załogi Dongfeng, zostały pierwszymi kobietami w historii, które zaliczyły zwycięstwo w Volvo Ocean Race.

Drugie miejsce zajęł w Hadze holenderski zespół AkzoNobel Simeona Tienpont, trzecie – hiszpańska ekipa Mapfre Xabiego Fernández, a czwarte – Team Brunel Bouwe Bekkinga. Tym samym drugą pozycję w generalnej klasyfikacji wyścigu wywalczyła ekipa Mapfre, a trzecią – Brunel. Taki ranking oznacza, że ani Nowozelandczyk Blair Tuke (Mapfre), ani jego rodak Peter Burling (Brunel) nie zdobyli trzeciego zwycięstwa do tzw. potrójnej korony. Podczas igrzysk w Rio de Janeiro w 2016 roku sięgnęli razem po złoto w klasie 49er. W 2017 roku wznosili w górę Puchar Ameryki wywalczony w pięknym stylu dla Nowej Zelandii. A teraz, żeglując w konkurencyjnych zespołach, nie zdołali dorzucić trzeciego triumfu – zwycięstwa w Volvo Ocean Race.

VOLVO OCEAN RACE 2017-2018

1. Dongfeng Race Team (73 punkty)
2. Mapfre (70)
3. Team Brunel (69)
4. AkzoNobel (59)
5. Vestas 11th Hour Racing (39)
6. Turn the Tide on Plastic (32)
7. Sun Hung Kai / Scallywag (32)

Ostatni decydujący etap – wszystkie ręce na pokład.

Fot. Martin Keruzore



Dongfeng Race Team zmierza do mety.

Fot. Ainhua Sanchez





Pascal Bidégorry nawiguje u wybrzeży Göteborga.

Fot. Martin Keruzore

Manewry szachistów, czyli praca nawigatorów w Volvo Ocean Race

Francuski żeglarz Pascal Bidégorry, nawigator zwycięskiej załogi Dongfeng Race Team, w rozmowie z Markiem Słodownikiem.

Marek Słodownik: Jak wygląda życie nawigatora w Volvo Ocean Race?

Pascal Bidégorry: Nie jest słodko – to naprawdę ciężka harówka, robota 18 godzin na dobę. Przed startem omawiałem strategię ze skipperem Charlesem Caudreliem. Spieraliśmy się o detale. Uzgadnialiśmy trasę, biorąc pod uwagę dane meteorologiczne z poprzednich lat. Wiele godzin spędziliśmy ze specjalistami od pogody. Dyskusje, analiza danych, porównywanie modeli meteo i przewidywanie alternatywnych wariantów – nim wsiałem na jacht, przygotowywałem się ponad rok. Im więcej pracy wykonasz przed startem, tym później łatwiej podejmujesz decyzje na pokładzie. Oczywiście, nie sposób przewidzieć wszystkiego.

Czy skipper ingerował w twoją pracę?

Charles potrafi słuchać, nie jest apodyktyczny. Przedstawiałem mu pomysły na kolejne etapy i razem uzgadnialiśmy szczegó-

ły. Czasem wprowadzał korekty do mojego planu. Niekiedy się spieraliśmy, ale zawsze była to merytoryczna dyskusja specjalistów. Nikt nikomu niczego nie narzucał. Podczas trudnych etapów prowadzących przez południowe wody, często do głosu dochodził Nowozelandczyk Stu Bannatyne – facet, który płynął w tych regatach już ósmy raz i czterokrotnie triumfował. Jest specem od żeglugi w trudnych warunkach. Nie bez przyczyny dołączył do załogi jako jeden z pierwszych. Ja swoją propozycję też dostałem na samym początku montowania zespołu, bo nawigator to kluczowa postać. Zdecydowałem się od razu – warunki były sprawą drugorzędną.

Później uzupełniliśmy skład o świetnych specjalistów: sterników, dziobowych i trymerów. Dołączyły też dziewczyny, doskonale żeglarzki: Carolijn Brouwer, Marie Riou i Justine Mettraux. Na pokładzie musiało być miejsce także dla chińskich żeglarzy – to oczywiste. Dobrze, że nie byli to nowicjusze, ale ludzie z doświadczeniami z poprzednich regat.

Co jest najważniejsze na trasie?

Monitorowanie prognoz pogody, dopasowanie przygotowanych scenariuszy do aktualnej sytuacji, analiza taktyki rywali i różnych wariantów trasy – nawigator w Volvo Ocean Race jest niczym szachista. Masz plan, ale każdy ruch przeciwnika może cię zmusić ►



Etap 9. Pascal prowadzi jacht do Newport.



Znów chwila na pokładzie.

FOT. JEREMIE LECAUDEY (2)



W zatoce u wybrzeży Auckland.

Fot. Martin Keruzore

do zmiany strategii. Dłatego musisz mieć przygotowane alternatywne warianty. To wyczerpujące zajęcie, bo nie masz czasu na sen, nie odrywasz wzroku od komputera, męczysz oczy, a przecież warunki na jachcie nie są komfortowe. Jest głośno, ciemno, wilgotno, zimno, a w powietrzu unoszą się drobinki soli.



Zasłużone zwycięstwo.

Fot. Ainhwa Sanchez

Czy na pokładzie pełniłeś wachty? Czy choć na chwilę stanąłeś za sterem?

Nie pełniłem wacht i nie sterowałem. Prawdę mówiąc, nawet rzadko wychodziłem na pokład. Oczywiście, w wolnych chwilach pomagałem chłopakom, ale nie miało to nic wspólnego z przyjemnościowym pływaniem. W Volvo Ocean Race walczyliśmy o każdą sekundę, bo różnice na mecie często są minimalne. Nasza praca to osiem miesięcy w napięciu i pod presją.

Jak sobie z nią radzisz?

Nie jestem nowicjuszem. W styczniu skończyłem 50 lat, ścigam się ponad trzy dekady – nauczyłem się z tym żyć. Podczas regat napięcie bywa mobilizujące, jak choćby w trakcie ostatniego etapu tegorocznej edycji. Ale długotrwały stres działa demobilizująco i wymaga odreagowania.

Jak odreagowujesz?

Stawiam na sport, lubię jazdę na rowerze.

Jesteś spokojnym cichym facetem. Gdybym cię nie znał, nie pomyślałbym, że jesteś żeglarzem.

Jestem typowym introwertykiem. Ale w regatach było też wielu choleryków. Myślę, że tacy ludzie powinni raczej żeglować samotnie.

Czy po tylu miesiącach na jachcie w trudnych warunkach załoga ma jeszcze ochotę spędzać razem czas?

Gdy wynik jest dobry, to atmosfera też. Ale kiedy się nie układa – wtedy bywa różnie. U nas podczas każdego etapu była pełna mobilizacja, a to oznacza, że nie było czasu na wątpliwości. Charles przyjął zasadę, że każdą konfliktową sytuację rozwiązujemy od razu. Chodzi o to, by animozje gasić w zarodku.

Jak się żegluje, gdy na pokładzie są zawodowcy z różnych zakątków świata?

Sporo zależy od ludzi, a bardzo wiele od osobowości skippera. Pamiętajmy jednak, że świat żeglarstwa jest dość hermetyczny. Tutaj się nie trafia przez przypadek. Przed wyruszeniem na trasę regat, spędzamy ze sobą kilkanaście miesięcy na wspólnych treningach. Poza tym wielu z nas zna się z poprzednich kampanii.

W regatach mieliśmy różne modele funkcjonowania załóg. Od nieco wojskowego drylu w Team Brunel, w którym twardo przestrzegano zasad i hierarchii, po ekipę Mapfre – głośną, spontaniczną i radosną. W którym miejscu był zespół Dongfeng?

Gdzieś pośrodku. Świetna atmosfera panowała aż do końca, bo żeglłowaliśmy z nadzieją na sukces i mieliśmy dobre zaplecze brzegowe. Każdy miał precyzyjnie określone zadania i każdy wiedział, co ma robić. Relacji w załodze nie sposób ująć w jakiś regulaminach, więc zwykle najwięcej zależy od skippera. Bouwe Bekking z Team Brunel ma swój system, my mamy swój. Hiszpanie z Mapfre także wypracowali własny. Nie rozstrzygam, który jest lepszy. Ważne, by wszyscy go akceptowali.

Podczas ostatniego etapu Volvo Ocean Race wykonaliście manewr, który przyniósł zwycięstwo. Popłynęliście inną trasą niż rywale. Mielicie wtedy nawet 50 mil straty do prowadzącej załogi. Ale na mecie mogliście unieść ręce w geście zwycięstwa. Czy bałeś się tego ryzyka?

Jasne. Wszystko postawiliśmy na jedną kartę, bo interesowało nas tylko pierwsze miejsce. Chcieliśmy wygrać, więc musieliśmy przyjąć niekonwencjonalne rozwiązanie. To była bardzo nerwowa i wyczerpująca doba. Spędziłem przy komputerze prawie 24 godziny. Wypiłem chyba wiadro kawy. Liczyłem, sprawdzałem różne prognozy i analizowałem mnóstwo informacji – strategia była ryzykowna, ale przemyślana. Ale gdyby nasze prognozy się nie sprawdziły, plan okazałby się śmieszny. Rywale odjechaliby daleko, a my nic byśmy nie mogli zrobić.

Kiedy uwierzyłeś, że wygracie?

Prawdę mówiąc, miałem chwilę zwątpienia. Ale kiedy się zbliżaliśmy do ostatniej boi z prędkością większą o 1,5 węzła od prędkości rywali, na dobre uwierzyłem w sukces.

A gdyby się nie udało?

Myślę, że załoga nie miałaby do mnie pretensji. Wprawdzie pomysł był mój, ale akceptował go skipper (choć nie bez oporów).

Na mecie płakałeś, jak dziecko.

No pewnie. Przecież sukces jest ogromny. A styl, w jakim go osiągnęliśmy, potęgował radość i wzruszenie. Dlatego nie mogłem powstrzymać łez. Płakałem także ze zmęczenia. Byłem po prostu wykończony.

Rozmawiał Marek Słodownik

Klasa IMOCA 60 w Volvo Ocean Race. Nowa formuła oceanicznych regat

Zmiany w najstarszych regatach wózków Volvo Ocean Race ogłoszono w Hadze podczas zakończenia tegorocznej edycji. Poinformowano o sprzedaży praw do regat i zmianie operatora. Wyścig będzie rozgrywany co cztery lata. Rywalizacja ma być krótsza. Zaplanowano zmianę trasy oraz udział jachtów dwóch klas – IMOCA 60 i Volvo 65. Wszystko to ma odświeżyć formułę imprezy i przyciągnąć nowe zespoły.

Prawa do organizacji regat zakupiła firma Atlant Ocean Racing Spain reprezentowana przez trzech managerów: Johana Saléna, Richarda Brisiusa i Jana Litborna. To doświadczeni żeglarze i biznesmeni. W dorobku mają starty w Whitbread Round the World Race oraz obsługę zespołów Intrum Justitia (edycja 1993-1994), Assa Abloy (2001-2002) i Team SCA (2014-2015). Dotąd zajmowali się organizacją Volvo Ocean Race na zlecenie koncernu Volvo, który jest związany z imprezą od 1997 roku. Teraz trzej muszkieterowie stają się właścicielami regat.

W kolejnej edycji wyścigu załogi wystartują na jachtach klasy IMOCA 60 znanych z okołoziemskich regat samotników Vendée Globe. Rozmowy w tej sprawie z przedstawicielami stowarzyszenia klasy trwały kilka miesięcy. Dla Volvo Ocean Race to nowa jakość, bo na starcie staną najszybsze oceaniczne łodzie jednokadłubowe, których rywalizacja budzi największe zainteresowanie kibiców, zawodników i sponsorów. Zyska także organizacja IMOCA – teraz do swego kalendarza może wpisać najstarsze żaglowe regaty dookoła świata. – W kolejnej edycji Volvo Ocean Race, zaplanowanej na 2021 rok, może wystartować nawet 15 załóg, w większości francuskich – powiedział nam w rozmowie telefonicznej Antoine Mermod, prezydent IMOCA.

Zaproszenie do Volvo Ocean Race francuskich środowisk, które tworzą największą potęgę w regatowym żeglarswie oceanicznym, to zapowiedź sporych zmian w tej rywalizacji. – Jachty klasy IMOCA to nowe otwarcie dla naszego wyścigu. Tworzymy szansę dla zespołów, które dotąd nie mogły wziąć udziału w regatach. Nowe propozycje zainteresują armatorów łodzi klasy IMOCA 60 oraz tych żeglarzy, którzy zechcą zainwestować w jachty tej klasy – powiedział podczas spotkania w Göteborgu z grupą polskich dziennikarzy Johan Salén, co-president Volvo Ocean Race.

Organizatorzy od lat zabiegają o zmniejszenie kosztów udziału w imprezie i tym samym wydłużenie listy startowej. W 1989 roku rywalizowało 26 ekip, a w ostatnich



Johan Salén, co-president Volvo Ocean Race, opowiadał o przyszłości regat w Hadze.

Fot. Pedro Martinez



Zawodnicy z uwagą wysłuchali nowych propozycji.

Fot. Pedro Martinez

edycjach – nie więcej niż siedem. Dlatego teraz wszyscy mają nadzieję, że włączenie klasy IMOCA 60 wpłynie na wzrost zainteresowania uczestnictwem. Johan Salén zapowiedział powiązanie kalendarza obu projektów. Mówił nawet o planach stworzenia jednej rywalizacji w formule Grand Prix, wyłaniającej zwycięzcę czteroletniego cyklu, w którym regaty pod marką Volvo byłby jednym z najważniejszych wydarzeń. Na pytanie, czy zaproszenie klasy IMOCA 60 do regat nie spowoduje zbytnej domina-

cji żeglarzy francuskich, Salén stwierdził, że nie ma takich obaw. Zwrócił uwagę, że we władzach klasy jest coraz więcej przedstawicieli innych nacji. A zagraniczni żeglarze, na przykład z Hiszpanii, Niemiec, Wielkiej Brytanii, a nawet z Węgier, coraz chętniej biorą udział w regatach.

Jednak Brytyjczyk Mike Golding, trzykrotny uczestnik Vendée Globe, stwierdził, że regaty marki Volvo mogą zmienić swe oblicze, stając się na wskroś francuskie. Francuz Vincent Riou, także trzykrotny

uczestnik Vendée Globe, widzi sprawę nieco inaczej: – IMOCA 60 odmieni oblicze Volvo Ocean Race – to pewne. Ważne, by klasa nie straciła swego charakteru. Bo przecież jachty projektowane do regat załogowych muszą się różnić od tych budowanych dotąd. Nie wierzę w uniwersalność konstrukcji.

Guillaume Verdier, jeden z czołowych projektantów klasy IMOCA, na pytanie, czy spodziewa się zmian konstrukcyjnych, nie odpowiedział wprost. Przypomniał jednak, że każda duża impreza przynosi modyfikacje. Jego zdaniem największych zmian możemy się spodziewać w skrzydłach wodnych, bo inaczej żeglują samotnicy, a inaczej załogi.

Oczywiście nie będzie to debiut jachtów klasy IMOCA 60 w regatach załogowych. Od lat rywalizują w wyścigu ekip dwuosobowych Transat Jacques Vabre. Uczestniczyły w Barcelona World Race. W wyścigu na trasie z Nowego Jorku do San Francisco oraz

w Atlantic Challenge (w imprezie z 2001 roku na pokładach żeglowało pięć kobiet). Należy się zatem spodziewać, że w klasie IMOCA 60 będzie rywalizować mniej załogowników niż dotąd na jachtach Volvo 65, czy wcześniej na Volvo 70. Ale czy powstaną łodzie budowane specjalnie na te regaty? W Hadze, podczas ogłaszania nowych reguł, obecni byli konstruktorzy Guillaume Verdier i Juan Kouyoumdjian. Panowie byli niestety dość powściągliwi w opiniach.

Na obniżenie kosztów ma też wpłynąć skrócenie trasy regat. Dziś załogi rywalizują osiem miesięcy, co jest bardzo kosztowne. Każda ekipa ma dwa zestawy kontenerów technicznych. Zespół brzegowy to co najmniej osiem osób. Dlatego budżety ekip startujących w regatach sięgają 12 mln euro. – Musimy brać pod uwagę wszystkie aspekty rywalizacji, dlatego nie możemy zrezygnować z obecności w Chinach. Z marketingowego punktu wi-

dzenia Chiny są ważnym punktem, zarówno dla sponsorów regat, jak i dla poszczególnych ekip – mówił Johan Salén. Być może organizatorzy zdecydują się zastąpić etapy chińskie nowymi regionalnymi regatami organizowanymi w tamtym regionie.

Jak się zatem kształtuje przyszłość Volvo Ocean Race? Gdy przed laty ogłaszano zakończenie współpracy z browarem Whitbread, nie brakowało sceptyków mówiących, że oddanie imprezy Skandynawom spowoduje osłabienie pozycji regat w żeglarskim świecie. Ale stało się inaczej – marka Volvo wniosła wyścig na wyżyny sportu i marketingu. Wystarczy więc utrzymać ten poziom, by regaty wciąż budziły wielkie zainteresowanie świata. Szczegóły poznamy w październiku – wtedy nowi właściciele przedstawią kolejne informacje na temat klas, trasy, nazwy regat i partnerów biznesowych.

Marek Słodownik

„Copernicus” na trasie z Göteborga do Hagi. Polski jacht w The Legends Race

Jacht „Copernicus” ukończył The Legends Race – wyścig łodzi z dawnych edycji etapowych okołoziemskich regat rozegrany na trasie z Göteborga (Szwecja) do Hagi (Holandia). Wydarzenie towarzyszyło finałowej odsłonie Volvo Ocean Race. Na pokładzie polskiego jachtu było dwóch żegla-

rzy, którzy 45 lat temu płynęli na „Copernicusie” w pierwszej edycji Whitbread Round the World Race: Bronisław Tarnacki i Bogdan Bogdziński.

Podczas przygotowań do regat w Göteborgu, drewniany jacht – najmniejszy i najstarszy we flocie – wzbudzał największe zaintereso-

wanie widzów odwiedzających port. Po wypłynięciu na morze „Copernicus” oczywiście został z tyłu stawki, bo nie mógł nawiązać walki z regatowymi maszynami młodszy o kilka dekad. Mimo to Polacy żeglowali ambitnie, walcząc z trudnymi warunkami. – Płynęliśmy w sztormie pod wiatr i wysokie fale



Głównym sponsorem udziału polskiej ekipy była firma Volvo Car Poland.

Fot. Robert Hajduk



Żałoga gotowa do startu.

– mówił Piotr Tarnacki, członek załogi, syn Bronisława Tarnackiego. – Jachtem rzucano na wzburzonym morzu. „Copernicus” niestety nie jest optymalną konstrukcją na takie warunki.

Po awarii dwóch radiostacji i utracie kontaktu z lądem, kapitan Bronisław Tarnacki postanowił zawinąć do brzegu. Wybór padł na port Skagen – nie był najbliższą przystanią na trasie „Copernicusa”, ale gwarantował bezpieczny postój i dawał szansę na wykonanie niezbędnych napraw.

Polacy dotarli do Hagi witani entuzjastycznie przez gospodarzy regat. W Holandii jacht ponownie wzbudzał duże zainteresowanie kibiców, zwracano uwagę na doskonały stan techniczny jednostki. – Ojciec spełnił swoje marzenie, bo wziął udział w rejsie, o którym marzył – mówił Piotr Tarnacki. – Cieszę się, że projekt zakończył się sukcesem. The Legends Race wygrał „Ericsson 4”. Drugie miejsce zajęła „Telefónica Blue” (jednostki klasy Volvo Open 70). Na trzecim miejscu sklasyfikowano jacht „Illbruck” (klasa Volvo Open 60).



Jachty Volvo 65 szybko dogoniły uczestników The Legends Race.

Fot. Robert Hajduk

W pierwszej edycji wokółziemskich regat, dziś rozgrywanych pod nazwą Volvo Ocean Race, uczestniczyły dwa polskie jachty: „Copernicus” i „Otago”. Pierwszym dowodził Zygfryd Perlicki, drugim – Zdzisław Pieńkawa. „Copernicus” zajął 11. miejsce, a „Otago” – 13. Do mety dotarło 14 jednostek. Nigdy później żadna polska załoga nie stanęła na starcie tego wyścigu. „Copernicus” żegluguje do dziś, a jacht „Otago” zatonął u wybrzeży Wyspy Niedźwiedziej w 1976 roku.

Głównym sponsorem udziału polskiej ekipy w The Legends Race była firma Volvo Car Poland, której zarząd postanowił złożyć 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 wspierali także: AkzoNobel, Lotos, Roca, Program Niepodległa oraz Polski Związek Żeglarski.

Marek Słodownik

ChargeMaster Plus, czyli nowa generacja ładowarek

Kompaktowa i prosta w instalacji multiladowarka z dwoma wyjściami, jednym wejściem/wyjściem, konwerterem DC-DC, ogranicznikiem prądu i VSR. Zastępuje dodatkowe ładowarki, izolatory baterii i przekładniki VSR umożliwiające ładowanie dwóch baterii. Komunikuje się z innymi urządzeniami: wyświetlaczami, bocznikami i systemami zasilania, wliczając takie standardy komunikacji jak CZone®, NMEA i CANopen.

ChargeMaster Plus pozwala uprościć system i zredukować koszty. Naładuje każdą kombinację trzech baterii szybko, bezpiecznie i w dowolnym miejscu na świecie (metodą 3-step+). Potrafi ładować baterie o różnych specyfikacjach (litowo-jonowe, żelowe, AGM), a także o różnych wymiarach i napięciach. ChargeMaster Plus zregeneruje nawet całkowicie rozładowane akumulatory.

Jest odporna na duże wahania napięcia i wysokie temperatury. Potrafi przeprowadzić ładowanie akumulatora startowego 12V w systemie 24V (bez dodatkowych komponentów). Informuje o stanie ładowania ze wszystkich trzech wyjść. Możemy przekierować dostępną moc na najbardziej rozładowaną baterię. Albo ładować wszystkie trzy baterie z pojedynczego alternatora, by uzyskać ciągłe ładowanie podczas rejsu. Źródło: www.mastervoltpolka.pl.





Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki. Objawienie sezonu 2018.

Fot. Robert Hajduk

2000 żeglarzy w Volvo Gdynia Sailing Days. Polacy wicemistrzami Europy

Tegoroczna 19. edycja Volvo Gdynia Sailing Days, największej żeglarskiej imprezy w Polsce i największej w naszej części Europy, trwała ponad trzy tygodnie. Na starcie stanęło ponad 2000 zawodników z 19 klas. Do tego Polacy zostali wicemistrzami Europy w olimpijskiej klasie 49er – po srebro sięgnęli Dominik Buksak z AZS AWFIS Gdańsk i Szymon Wierzbicki z AZS Poznań.

Gdyńska marina pękała w szwach, a w Zatoce Gdańskiej było mnóstwo żagli – organizatorzy pokazali potencjał żeglarsstwa z ogromnym rozmachem. Rozegrano wyścigi optimistów, desek z latawcami, szybkich skiffów, katamaranów, łodzi typu *sportboat*

oraz morskich jachtów balastowych. Do najważniejszych wydarzeń należały mistrzostwa świata do lat 21 w klasach Laser Standard i Laser Radial kobiet, mistrzostwa świata juniorów w klasie Laser 4.7 oraz oczywiście mistrzostwa Europy w olimpijskich klasach 49er, 49erFX i Nacra 17.

Mamy w Polsce dwie załogi prezentujące wysoki światowy poziom w klasie 49er, walczące o czołowe lokaty w regatach Pucharu Świata i Pucharu Europy. Oba duety potwierdziły swą pozycję w Gdyni. Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki powtórzyli sukces swego trenera Pawła Kacprowskiego z 1998 roku i zostali wicemistrzami Europy. Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (AZS AWFIS

Gdańsk) wywalczyli czwarte miejsce. Ta załoga do ostatniego dnia była na czele klasyfikacji generalnej, ale w decydującym wyścigu medalowym w pechowy sposób uszkodzili bukszpryt i stracili podium.

Dobrze zaprezentowała się także kobieca załoga z klasy 49erFX – Aleksandra Melzacka z YKP Gdynia i Kinga Łoboda z AZS AWFIS Gdańsk. Polki z Volvo Youth Sailing Team Poland zajęły dziewiąte miejsce w klasyfikacji łącznej i ósme spośród załóg europejskich. To dopiero pierwszy sezon dziewcząt we flocie senierek i pierwszy udział w wyścigu medalowym imprezy rangi mistrzowskiej. W kategorii młodzieżowej Ola i Kinga zajęły drugie miejsce.

Dominik i Szymon z medalami mistrzostw Europy.

Fot. Robert Hajduk (2)



Łodzie trenerów ledwo się mieściły w marinie.





Katarzyna Spychała, wiceprezydent Gdyni i Kim Andersen, prezydent World Sailing.



Legendarne auta marki Volvo przed Basenem Prezydenckim. Fot. Robert Hajduk (2)

Warto też odnotować wysokie piąte miejsce Mikołaja Chłopka i Mateusza Kruczyńskiego w klasie 29er (sklasyfikowano 37 łodzi). Jakub Rodziewicz wywalczył szóstą lokatę w mistrzostwach świata U21 klasy Laser Standard (rywalizowało 69 sterników). Magdalena Kwaśna zajęła ósmą pozycję w mistrzostwach świata U21 klasy Laser Radial (sklasyfikowano 72 zawodniczki). Niestety Polaków zabrakło w czołówce mistrzostw świata młodzieżowej klasy Laser 4.7 – w tych regatach rywalizowało 275 chłopców i 155 dziewcząt.

Volvo Youth Sailing Team Poland to oczywiście nie tylko Melzacka i Łoboda. Podczas

konferencji podsumowującej regaty przedstawiono cały skład drużyny wspieranej przez PZŻ, ministerstwo sportu oraz Volvo Car Poland. W ekipie są Radosław Furmański (RS:X), Antonina Marciniak, Hanna Dzik (470), Jakub Rodziewicz, Wojciech Klimaszewski (Laser Standard), Tymoteusz Cierzan, Katarzyna Piernicka, Maja Niemira, Oskar Niemira (Nacra 15), Magdalena Kwaśna, Wiktoria Gołębiowska (Laser Radial), Wiktoria Lehmann, Maja Micińska (29er) oraz Jakub Gołębiowski i Filip Szmit (420).

W konferencji, którą prowadził Stanisław Dojs, PR Manager w Volvo Car Poland, udział wzięli Katarzyna Gruszecka-Spychała, wice-

prezydent Gdyni, Mariusz Nycz, marketing & PR Director Volvo Car Poland, Tomasz Chamera, prezes PZŻ, Kim Andersen, prezydent światowej federacji World Sailing oraz Josep M. Pla, prezydent europejskiej federacji Eurosaf. Zagraniczni goście byli pod wrażeniem gdyńskiej imprezy (w przyszłym roku Gdynia będzie gospodarzem mistrzostw świata juniorów World Sailing). – To co zobaczyłem w Gdyni oraz to co usłyszałem o planowanych zmianach, utwierdziło mnie w przekonaniu, że miasto ma świetne warunki do przeprowadzenia mistrzostw świata – powiedział Kim Andersen.

Maciej Frąckiewicz

TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

9-11 LISTOPADA HALA EXPO-ŁÓDŹ

POLAND
BOATSHOW
ŁÓDŹ

Ponad 100 jachtów żaglowych i motorowych można co roku podziwiać w Łodzi, podczas Boatshow Poland. 20 edycja Targów Żeglarstwa i Sportów Wodnych odbędzie się w dniach 9 – 11 listopada 2018 roku. Prezentowane będą pełnomorskie jachty żaglowe, luksusowe motorówki, łodzie turystyczne oraz houseboats. Wśród wystawców z kraju i zagranicy znajdą się między innymi producenci osprzętu i elektroniki jachtowej oraz firmy oferujące czartery i szkolenia.

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| ⚓ jachty żaglowe | ⚓ osprzęt i akcesoria |
| ⚓ jachty i łodzie motorowe | ⚓ spotkania z żeglarzami |
| ⚓ czartery i szkolenia | ⚓ riby |
| ⚓ kajakarstwo | ⚓ warsztaty nawigacyjne |



Polub nas na facebook.com/boatshowpoland

WWW.BOATSHOW.PL



Nowość! Wskaźniki Raymarine Axiom obsługują drony



Lipcowa aktualizacja oprogramowania Raymarine Lighthouse 3 (wersja 3.6), przygotowana dla wskaźników wielofunkcyjnych Raymarine Axiom, Axiom Pro i Axiom XL, wprowadza funkcję do obsługi bezzałogowych statków powietrznych UAV (aktualnie obsługiwane są drony z linii DJI Mavic Pro). Użytkownicy wskaźników Raymarine korzystają z darmowej aplikacji Axiom UAV. Z ekranu wskaźnika mogą uruchomić dron, obserwować jacht z lotu ptaka i przywołać urządzenie z powrotem na pokład. Wszystkie obrazy można zobaczyć na dużym ekranie urządzeń i zapisywać na karcie pamięci drona. Aplikacja Axiom UAV ma tryby automatyczne, pozwala też na ręczne sterowanie dronem przy pomocy ekranowego joysticka. Aplikacja informuje między innymi o odległości jachtu od drona, o wysokości i prędkości przelotu, wskazuje poziom naładowania baterii i oblicza pozostały czas lotu. Załoga może obserwować sąsiednie jednostki. Może wykonać rozpoznanie punktów nawigacyjnych lub dowolnych obiektów (funkcja UAV GOTO korzysta z lokalizatora GPS). Możemy też sprawdzić, czy w marinie jest wolne miejsce. Dzięki dodatkowym polaryzowanym soczewkom, wypatrzymy ławice, podwodną roślinność lub rafy. Aktualizację oprogramowania można pobrać ze strony Raymarine: www.raymarine.com. Dystrybutorem urządzeń marki Raymarine jest firma Eljacht: www.eljacht.pl.

Koszulka El Balis marki Azimuth

Firma Azimuth prezentuje koszulkę przygotowaną na regaty Finn World Masters, które rozegrano w maju tego roku u wybrzeży Barcelony. Koszulki nosili członkowie polskiej reprezentacji podczas oficjalnej prezentacji ekip oraz w trakcie imprez towarzyszących mistrzostwom. Źródło: www.azimuth-shop.com.



Nowe buty regatowe

Decathlon przedstawia nowe buty z miękkiego neoprenu. Mają krótki nierdzewny suwak, kauczukową podeszwę odprowadzającą wodę, klejone szwy oraz gumową ochronę na przednim podbiciu zabezpieczającą but przed przetarciem o pasy do balastowania. Kolorowe naszywki ułatwiają odnalezienie właściwego rozmiaru w klubowej szatni. Grubość neoprenu: 4 mm. Cena: 129,99 zł. Źródło: www.decathlon.pl.

Torba żeglarska Tribord

Żeglarską torbę podróżną Tribord (marka sklepów Decathlon) ze zgrzewanymi łączeniami wykonano z nieprzemakalnego tworzywa. Torbę otwieramy szeroko, co ułatwia pakowanie i przegląd rzeczy. Uchwyty pozwalają nosić torbę w ręce, a szelki – na plecach. Wewnątrz jest mała przegródka na klucze. Pojemność: 80 litrów. Cena: 279,99 zł. Źródło: www.decathlon.pl.



Aluminiowe knagi szczękowe Ronstan

Nowość 2018. Knagi szczękowe RF5500R i RF5510R uzupełniają paletę knag węglowych i kompozytowych (są kompatybilne ze standardowymi prowadnicami i nakładkami Ronstan). Knaga aluminiowa mocno blokuje linę i zarazem pozwala na jej łatwe zwolnienie. Świetnie sobie radzi z dużym obciążeniem oraz z linami o małej średnicy (ostatnio na pokładach używane są coraz mocniejsze liny o coraz mniejszych średnicach). Szczęki kute na gorąco i pokryte twardą anodą są trwałe i odporne na korozję. Knaga mała RF5500R pasuje do lin o średnicach od 2 mm do 8 mm i ma kompozytową podstawę (by zmniejszyć wagę). Knaga średnia RF5510R pasuje do lin o średnicach od 3 mm do 12 mm i ma aluminiową podstawę (by zapewnić maksymalną sztywność). Obciążenie robocze większego modelu to aż 200 kg. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.

Trzecia edycja Warszawskiego Salonu Jachtowego w Ptak Warsaw Expo

Ponad 100 jednostek motorowych i żaglowych, a także drobny sprzęt pływający oraz osprzęt i wyposażenie zaprezentują wystawcy Warszawskiego Salonu Jachtowego (od 19 do 21 października). Będą też szkoły nurkowe i organizatorzy turystyki związanej ze sportami wodnymi. Impreza już trzeci raz zagości w halach Ptak Warsaw Expo tworzących największe centrum targowe w Polsce.

Na stoisku Eco Marine zobaczymy między innymi łódź Nimbus Weekender W9 (polska premiera). Jednostkę po raz pierwszy zaprezentowano na tegorocznych targach w Düsseldorfie. Cobra Yachts przedstawi łódź Futura 40 Horizon. Firma Cieślik Craft będzie promować małą klasyczną motorówkę Disco Volante. Yamaha Motor Europe (oddział w Polsce) zaprezentuje łódź Sting 610 DC z silnikiem Yamaha F150 oraz łódź Sting 730 FT z silnikiem Yamaha F200. Swój udział potwierdziły także firmy A.M.S. Boats, Dedimarine, Eskapader, Vetus, Markos, Kanokajaki, Aqua Marina, Oceania, Mazur-



Flota łodzi motorowych warszawskiego salonu.

skie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Sailing Machine oraz Slam-Online.

W strefie sportów wodnych organizatorzy przygotują plażę z dwoma basenami – w jednym będzie tor do skimboardingu, w drugim – miejsce do przeprowadzania testów sprzętu pływającego, między innymi desek SUP. W strefie nurkowej poznamy ofertę dystrybutorów sprzętu nurkowego, szkół oraz organizatorów turystyki nurkowej. W programie będą prelekcje i spotkania ze znanymi żeglarzami. Zapowiedziano również plebi-



Tor do skimboardingu w strefie sportów wodnych.

scyt na najlepszą polską marinę. Warszawskiemu Salonowi Jachtowemu towarzyszą Międzynarodowe Targi Turystyczne World Travel Show oraz targi Camper & Caravan Show. Na wszystkie trzy imprezy obowiązuje jeden bilet.

Ptak Warsaw Expo to sześć hal o łącznej powierzchni 143 000 m kw. Centrum leży w Nadarzynie, u zbiegu dróg krajowych S7 i S8 oraz autostrady A2. Załedwie 20 km od Lotniska im. Fryderyka Chopina i 16 km od dworca PKP Warszawa Zachodnia. ■

FOT. WARSZAWSKI SALON JACHTOWY

III EDYCJA
NAJWIĘKSZYCH TARGÓW
SPORTÓW WODNYCH
I JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH
W POLSCE

**Warszawski
Salon
Jachtowy**

19-21
PAŹDZIERNIKA 2018

JACHTY | ŁODZIE ŻAGLOWE | JACHTY | ŁODZIE MOTOROWE |
KAJAKI | SPORTY WODNE | OSPRZĘT I USŁUGI | NURKOWANIE

WWW.WARSZAWSKISALONJACHTOWY.PL
f/WARSZAWSKISALONJACHTOWY

ALEJA KATOWICKA 62, WARSZAWA, NADARZYN

**PTAK
WARSAW
EXPO**

ufi
Member



**Zacięta walka
i rekord frekwencji
w regatach Pantaenius
Nord Cup Gdańsk 2018**

Rywalizowało 445 jachtów oraz ponad 700 zawodników. Regatowe święto zorganizowano wspólnymi siłami AZS Centralnego Ośrodka Sportu Akademickiego w Gdańsku oraz Yacht Clubu Gdańsk.

– Przez 10 dni przeprowadziliśmy wyścigi w kilkunastu klasach. Trzy floty rozegrały mistrzostwa Polski. Wyjątkowymi wydarzeniami była rywalizacja o Bursztynowy Puchar Neptuna wszystkich jednostek napędzanych wiatrem oraz trwający ponad dobę B8 Race – podsumowuje Jakub Łapiński, dyrektor regat. Główną bazą imprezy była Marina AZS Gąlion w Górkach Zachodnich. Organizatorzy skorzystali też z gościnności Mariny Gdańsk.

Tytuły mistrzów kraju podczas Pantaenius Nord Cup Gdańsk wywalczyli Witold Małecki i Maciej Odważny (klasa Nautica 450), Paweł Kacprzak i Paweł Kacprzak (Hobie Cat 14) oraz Jakub Wyroba i Jakub Kwiatkowski (Hobie Cat 14). Z tej grupy najliczniej obsadzona była klasa Nautica 450 (12 jachtów). Choć Małecki i Odważny wygrali cztery z dziewięciu wyścigów, walka o zwycięstwo rozstrzygnęła się dopiero w ostatnim starcie, na ostatnim kursie z wiatrem. To pierwszy mistrzowski tytuł poznańskiej załogi, w poprzednich latach stawali na podium na drugim lub trzecim miejscu.

W klasie Finn trzy z czterech wyścigów wygrał kadrowicz Piotr Kula i pewnie sięgnął po zwycięstwo (sklasyfikowano 13 jachtów). W klasie Europa triumfował Damian Sieczkowski (14 łodzi). Na desce Open BIC najszybciej pływała Janka Dmochowska. We flocie klasy Latający Holender najlepiej żeglowali Jacek Tyszkiewicz i Katarzyna Sobieraj (14) – wygrali pięć z dziewięciu biegów. Rywalizację w klasie Korsarz wygrali Michał Dominiak i Tomasz Wysocki (9), natomiast w klasie Sigma Active – Mariusz Wandasiewicz i Katarzyna Wandasiewicz. W klasie Delphia 24 wygrała załoga Piotra Kowalewskiego (9). Natomiast w klasie Micro – ekipa Piotra Tarnackiego. – Ryzykowałem, gdyż musiałem odpuścić pierwszy bieg. Liczyłem na to, że następnego dnia będą co najmniej trzy wyścigi i odwołanie. Warunki pozwoliły na przeprowadzenie trzech startów i wszystkie wygrałem. Nie było łatwo, bo mocno nacisnął Rafał Sawicki. Myślę, że obie nasze załogi mogą mierzyć w podium podczas tegorocznych mistrzostw świata – mówił Piotr Tarnacki, ośmiokrotny triumfator MŚ klasy Micro.

Najliczniej reprezentowane były floty optimistów i laserów. Najmłodszy sternik rywalizował o Puchar Vector Sails – w grupie A zwyciężył Oskar Ponto z YKP Gdynia (sklasyfikowano 49 łodzi), a w grupie B Jan Karnowski ze Spójni Warszawa (117). W klasie Laser 4.7 triumfował Maksymilian Cymerman z UKS Barnim Goleniów



Klasa Delphia 24. Załoga Mariusza Trzcińskiego zajęła trzecie miejsce.

Fot. Bartosz Modelski (4)



Na laserze wystartowała zawodniczka z Indii.



Szymon Kuczyński na „Atlantic Puffin”.

(58), w klasie Laser Radial – Tytus Butowski z KS AZS AWFis Gdańsk (32), natomiast w klasie Laser Standard – Stanisław Klimaszewski z MBSW / UKŻR Niegocin Giżycko (8).

Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna wygrał Piotr Tarnacki żeglujący katamaranem „Roca”. Zwycięzca wyprzedził ekipę Zbigniewa Gutkowskiego na jachcie „Globe”. – Od trzech lat próbowałem zdobyć to trofeum i wreszcie się udało. To dla mnie prestiżowa sprawa – mówił Piotr.

Wyścig B8 Race, rozegrany na trasie o długości prawie 124 mil, ukończyły zaledwie trzy jednostki. W klasie ORC triumfował Zenon Jankowski („Oceanna”), przed Szymo-

nem Kuczyńskim („Atlantic Puffin”). Natomiast w grupie open wygrał Jerzy Matuszak („Dancing Queen”). Rozegrano także Nord Cup Classic, czyli wyścigi jachtów morskich. W klasie ORC I zwyciężył Łukasz Trzciński („PGO Good Speed”). W grupie ORC II wygrał Piotr Adamowicz („Neoprofil”). W grupie KWR triumfował Hubert Jabłoński („Saint-Amore”), a w grupie open – Witold Karałow („Scamp 27”).

– W kolejnych latach chcemy organizować imprezy dla jeszcze większej grupy żeglarzy. Planujemy powtarzać to, co się nam udaje, a także udoskonalać niektóre elementy i wdrażać nowe pomysły – dodał Jakub Łapiński. ■



W regatach optimistów rywalizowało 166 sterników.

Mateusz Kusznerewicz:

„Nasze ambicje sięgają wysoko – chcemy być globalnym graczem”.



Mateusz Kusznerewicz, wiceprezes do spraw sportu w Polskim Związku Żeglarskim i lider zespołu wsparcia sportowego *Performance Team*, opowiada o pracy działacza i nowych wyzwaniach, jakie się pojawiają na horyzoncie przed regatowym żeglarstwem.

Magazyn „Wiatr”: Za nami 15 miesięcy pracy nowego zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego. Co w tym czasie udało się zrobić dla sportu i jakie zadania stawiamy sobie na najbliższe tygodnie i miesiące?

Mateusz Kusznerewicz: Żeglarstwo sportowe jest dziś w dość komfortowej sytuacji. Jesteśmy w grupie ośmiu priorytetowych dyscyplin Ministerstwa Sportu i Turystyki. Doceniają nas za organizację pracy oraz za wyniki – nasi żeglarze co rok zdobywają kilkadziesiąt medali na najważniejszych międzynarodowych imprezach w różnych kategoriach wiekowych i różnych konkurencjach (olimpijskich i nieolimpijskich). Najcenniejsze są oczywiście medale wywalczone podczas igrzysk. Dzięki tym sukcesom otrzymujemy kilka milionów złotych rocznie na programy szkoleniowe w grupach seniorskich i juniorskich. Dlatego wszyscy musimy się wspierać, bo jesteśmy jedną drużyną. Kiedy Agnieszka Skrzypulec i Irmína Mrózek-Gliszczynska zdobywały mistrzostwo świata w klasie 470, nie sięgały wyłącznie po osobiste zwycięstwo. To był sukces całej drużyny – dekarzy, finnistów, dwuosobowych załóg seniorskich i juniorskich, także najmłodszych

sterników z klasy Optimist. Bo takie sukcesy promieniają na całe żeglarstwo – budują naszą pozycję w świecie polskiego sportu i zapewniają finansowanie na kolejne lata. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że gdy nowy zarząd rozpoczął pracę w ubiegłym roku, zakasaliśmy rękawy i w pierwszej kolejności zabraliśmy się właśnie za nasze grupy seniorskie. Tu wszystko musi działać perfekcyjnie, bo sukcesy seniorów mają największy wpływ na warunki naszej pracy i perspektywy pozostałych polskich żeglarzy.

A co z tymi, którzy są na samym dole tej sportowej piramidy – myślę o zawodnikach z klasy Optimist? Kiedyś mieliśmy wieloletni ogólnopolski program szkoleniowy Nivea Błękitne Żagle. Prywatny sponsor wspierał początkujących oraz najlepszych zawodników reprezentujących Polskę na mistrzostwach świata i Europy. I po latach były efekty – na igrzyskach w Rio de Janeiro mieliśmy kilku żeglarzy, którzy swe pierwsze kroki w sporcie stawiali właśnie w tym programie. Dziś cała klasa Optimist, flota około 700 zawodników sklasyfikowanych w ogólnopolskich rankingach oraz kilkaset dzieci ze szkółek, spoczywa na barkach rodziców i klubów.

Pamiętamy o wszystkich, którzy dopiero wkraczają do świata sportu. Nie chcemy, by środowiska związane z klasami dziecięcymi i juniorskimi czuły się zapomniane i pozostawione same sobie. W rok dopracowaliśmy schematy i procesy działania w grupach seniorskich, teraz nadszedł czas

na ułożenie współpracy ze stowarzyszeniami klas. Usiądziemy też do poważnych rozmów z kadrą trenerską najmłodszych grup. Oczywiście, znalezienie strategicznego partnera ułatwiłoby zadanie związane z popularyzacją żeglarstwa i rozwojem zawodników – wszyscy możemy się włączyć do tych poszukiwań. Ale robotę i tak trzeba wykonać. Zależy nam na profesjonalizacji szkolenia i współzawodnictwa, a także na tworzeniu dobrych wzorców i schematów. Na razie mamy trochę wolną amerykankę. Odbieram mnóstwo telefonów od działaczy, szkoleniowców i rodziców – każdy ma swoje pomysły i metody działania. Jedni domagają się dofinansowania, inni zmian w regulaminach, niektórzy chcą nawet korygować wyniki regat kwalifikacyjnych do głównych imprez międzynarodowych. Czasem dzwonią trenerzy i postulują zwiększanie liczby zawodników, którymi mogą się opiekować podczas zawodów. Słowem, każdy ciągnie w swoją stronę. Musimy z tym skończyć i uporządkować wszystkie ważne sprawy. Dążymy do systemowych rozwiązań i zaszczepiania dobrych praktyk. Interesują nas nie tylko wyniki, ale także (a może przede wszystkim) szkolenie na wysokim poziomie przygotowujące młodych żeglarzy do funkcjonowania w juniorskim i seniorskim sporcie. Zależy nam na tym, by jak najwięcej zawodników kończyło przygodę z optimistami z niezbędnymi umiejętnościami, nawykami i wiedzą. Myślę nie tylko w technice i taktyce regatowej, czy rutynie przedstartowej, ale

także o przygotowaniu kondycyjnym, mentalnym, o zarządzaniu stresem oraz o odpowiednich nawykach żywieniowych.

Wielu zawodników rezygnuje ze sportu po zakończeniu przygody z klasą Optimist. Od lat nie potrafimy zatrzymać tego zjawiska. Brakuje nie tylko sprzętu, zaplecza dla klas dwuosobowych i szkoleniowców, ale także pomysłów, jak kierować karierami dorastających żeglarzy. Młodzieżowym sportem zawładnęła klasa Laser. Może warto też wspierać alternatywne kierunki?

Laser nie zawładnął polskim żeglarstwem – on zawładnął całym światem. Może nam się to nie podobać, ale nie możemy udawać, że jest inaczej. To po prostu najpopularniejsza łódka na świecie. Poza tym z tej klasy wywodzą się znakomici skipperzy, którzy odnoszą sukcesy w dorosłym zawodowym żeglarstwie, nawet w Pucharze Ameryki i regatach oceanicznych. Oczywiście, chcemy, by nasi żeglarze mieli wybór. Dlatego zamierzamy wspierać takie klasy, jak Open BIC, 420, 29er i Nacra 15. Trochę na kredyt wspieramy obecnie olimpijskie klasy, w których nie mamy jeszcze ani sukcesów, ani ustabilizowanej pozycji. Ale wiemy, że te konkurencje będą się liczyć na świecie w najbliższych latach. Myślę o katamaranie dla załóg mieszanych Nacra 17 oraz o dwuosobowym żeńskim skiffie 49er FX. Zachęcam też młodych optimiściarzy, by pomyśleli o windsurfingu, bo przecież nasi mistrzowie z tej konkurencji także zaczęli od optimista.

Jak ci się podobają zmiany w programie igrzysk olimpijskich na Marsylię 2024 – przedstawiał je obszernie na łamach poprzedniego wydania „Wiatru” prezes Tomasz Chamera. Nie masz wrażeń, że działacze World Sailing zaczynają za bardzo kombinować? Załogi mieszane, sztafety, o których niewiele wiemy. Za chwilę ktoś zakwalifikuje żeglarstwo do igrzysk śmiesznych sportów...

Musimy uważnie obserwować, jak się rozwija nasza dyscyplina. W jakim kierunku zmierza. Nie chcemy być zaściankiem, więc musimy podążać za trendami i szybko się przystosowywać do nowych sytuacji. Nie możemy żeglować tylko we własnym sosie, bo nasze ambicje sięgają wysoko – chcemy być globalnym graczem. Dlatego bacznie obserwujemy propozycje, jakie się pojawiają na posiedzeniach World Sailing. Widzimy, że przyszłość będzie należeć do skiffów, katamaranów, jachtów ze skrzydłami wodnymi, do załóg mieszanych oraz do klas jednoosobowych, wśród których laser nie ma na razie konkurencji.

Musisz pamiętać, że my – działacze, trenerzy, także ty i ja – jesteśmy już dinozaurami. Patrzymy na świat z perspektywy lat 80. i 90. Sorry, ale młode pokolenie widzi go zupełnie inaczej. Zmiany zachodzące



Mateusz: „Chcemy wspierać takie klasy, jak 29er, Open BIC, 420 i Nacra 15”.

Fot. Robert Hajduk (3)



Optimist. Podstawa piramidy szkolenia.



Klasa Nacra 17.

w żeglarstwie nie są śmieszne. To regulacje, które mają odpowiedzieć na oczekiwania poszukiwaczy ekscytacji – pokolenia Facebooka, mobilnych aplikacji i kultury *fun and simple*. Dlatego zamiast kontestować nowe propozycje, szukajmy odpowiedzi na kluczowe pytania. Na przykład na takie: jeśli w klasie 470 będą załogi mieszane, to kto zasiądzie za sterem – mężczyzna czy kobieta? Kto się lepiej sprawdzi w roli załoganta – on czy ona? Już o tym myślimy. Wkrótce będziemy przeprowadzać testy – chcemy być krok przed konkurencją. Przed nami sporo niewiadomych i zarazem sporo wyzwań. Dlatego żeglarzy z klasy Optimist oraz juniorów z dwudziestki i siedemdziesiątki już dziś powinniśmy obserwować pod kątem nowych konkurencji i igrzysk Paryż 2024.

Z drugiej jednak strony obserwujemy pewien kryzys w tworzeniu i utrzymywaniu załóg dwuosobowych. To nie jest tylko ból

głowy polskiego związku – z podobnymi problemami zmagają się organizacje żeglarskie w wielu krajach świata. Mamy inne czasy, niż 20 lat temu. Inni są także młodzi ludzie. Bywają wybredni. Często zmieniają zdanie. Nie potrafią rozwiązywać konfliktów. Co rusz mają inne pomysły na swoją sportową karierę i na życie. Poza tym na każdym kroku czyhają na nich pokusy współczesnego świata. Trenerzy kadry i działacze związku związani ze sportem co chwilę gaszą jakieś pożary w załogach. Tylko w ostatnich dniach rozpadły się aż trzy juniorskie ekipy z klas 420 i 470. Wcześniej straciliśmy team Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek-Gliszczyńska – najlepszy, jaki kiedykolwiek mieliśmy w olimpijskiej siedemdziesiątce. I teraz z wielkim trudem staramy się uratować sytuację, by nasza eksportowa załoga wróciła do gry w nowym składzie.

Jak rozwiązywać te problemy?

Przed nami inwestycje w szkoleniowców – już jesienią tego roku chcemy rozpocząć nowy format wspierania kadry szkoleniowej. Myślę nie tylko o trenerach związkowych, ale także o tych pracujących w klubach. Wsparcie będzie powiązane z weryfikacją wiedzy. Mam nadzieję, że nikt się nie obrazi i nikt nie będzie kręcić na to nosem – zróbmy to razem dla dobra wszystkich: trenerów, zawodników i związku. Będziemy dużo dawać, ale chcemy też sporo wymagać.

Namawiam wszystkich do otwartości, rozmów i inspirowania nas dobrymi pomysłami. Bo kochamy dobre pomysły! Kiedy słyszę od jednego z trenerów, że chce zaprosić do Polski na konsultacje słynnego żeglarza, na przykład Argentyńczyka Santiago Lange, który w Rio de Janeiro zdobył złoty medal w klasie Nacra 17 (w parze z Cecilą Carranza Saroli), to bez zbędnej zwłoki wspieramy takie inicjatywy.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Formuła ze skrzydłem wodnym. Pierwsze mistrzostwa nowej klasy



Paweł Tarnowski. Brązowy medal ME w klasie Formuła Windsurfing Foil...

Fot. Rafał Czepułkowski / FotoSurf

W Pucku rozegrano Konał Mistrzostwa Europy w Formule Windsurfing i Formule Windsurfing Foil. Na starcie stanęli znani zawodnicy, między innymi Wojtek Brzozowski i mieszkający w Polsce Australijczyk Steve Allen. Nie zabrakło też kadrowiczów z olimpijskiej klasy RS:X – w Zatoce Puckiej ści-

gali się Paweł Tarnowski oraz Przemysław Miarczyński, trener kadry, brązowy medalista igrzysk olimpijskich. Regaty były pierwszą międzynarodową imprezą, na której o medale rywalizowali deskarze z klasy Formuła Windsurfing Foil.

W pierwszych dniach mistrzostw zawodnicy ścigali się w trudnych warunkach. Wiatr

wiał z prędkością przekraczającą 20 węzłów, a na akwenie pojawiła się spora fala. Doskonale radził sobie Przemysław Miarczyński, który wygrał trzy wyścigi (na pięć rozegranych) i po dwóch pierwszych dniach był liderem. W kolejnych startach warunki były stabilniejsze. Wiatr był nieco słabszy, a fale wyraźnie się zmniejszyły. Doskonale wykorzystali to Steve Allen i Janis Preiss z Łotwy. To właśnie między tymi zawodnikami toczyła się walka o zwycięstwo w klasie Formuła Windsurfing Foil. Wygrał Australijczyk, ale mistrzem Europy został Łotysz. Srebro wywalczył Przemysław Miarczyński, a brąz – Paweł Tarnowski.

FORMUŁA WINDSURFING FOIL

1. Steve Allen
2. Janis Preiss
3. Przemysław Miarczyński
4. Paweł Tarnowski
5. Hubert Mokrzycki
6. Wojciech Brzozowski

Emocjonująca była też rywalizacja w klasie Formuła Windsurfing. Początek regat był podobny – po dwóch dniach liderem był Paweł Tarnowski. Dobrze żeglował również ubiegłoroczny mistrz Europy Wojciech Brzozowski, który zajmował czwartą pozycję. Słabsze wiatry od trzeciego dnia zmagania sprzyjały Australijczykowi i Łotyszowi – Steve Allen i Janis Preiss na zmianę wygrywali kolejne wyścigi. Lepszą końcówkę miał Preiss i to on zdobył tytuł mistrza. Drugie miejsce zajął Steve Allen. Srebrny medal odebrał Paweł Tarnowski, a brązowy – Wojciech Brzozowski.

FORMUŁA WINDSURFING

1. Janis Preiss
2. Steve Allen
3. Paweł Tarnowski
4. Wojciech Brzozowski
5. Tristen Erik Kivi
6. Martin Ervin



...oraz srebro ME w klasie Formuła Windsurfing.

Fot. Rafał Czepułkowski / FotoSurf (2)



Skrzydłata flota tuż po starcie.



Silnik DF175AP i łódź Cap Camarat 6.5 WA pomalowano w barwy zespołu Suzuki Racing z wyścigów motocyklowych Moto GP.

Testowaliśmy nowe silniki marki Suzuki. Który wybrać do naszej łodzi?

Firma Suzuki co rok wprowadza na rynek przynajmniej jeden nowy silnik przyręczny. Czasem niewielkiej mocy przeznaczony do łódek wędkarskich. Innym razem – potężny motor do dużych motorówek. W Mikołajkach testowaliśmy kilka modeli, ale gwiazdą imprezy był potężny DF350A o mocy 350 KM. To najmocniejszy silnik z gamy przyręcznych motorów marki Suzuki. Były jeszcze dwa inne modele: DF175AP (175 KM) oraz DF100B (100 KM). Pierwszy to dobrze znany i popularny motor (na rynku od prawie dwóch lat), który dzięki niecodziennej kolorystyce wciąż budzi zainteresowanie. Silnik promujący tę linię pomalowano w barwy zespołu Suzuki Racing startującego w motocyklowych wyścigach Moto GP. Także łódź Cap Camarat 6.5 WA, na której pływalismy w Mikołajkach, miała te same barwy. O modelu DF175AP pisaliśmy już na łamach „Wiatru”, między innymi przy okazji relacji z ubiegłorocznych testów organizowanych przez Suzuki Motor Poland. Zatem, skupiamy się na nowościach.

Motory DF100B i DF350A debiutowały w Europie w październiku ubiegłego roku. Oba silniki oglądaliśmy na marcowych tar-

gach Wiatr i Woda w Warszawie (DF350A został wyróżniony nagrodą Gwóźdź Targów). Teraz mogliśmy wreszcie sprawdzić, co potrafią nowe maszyny na wodzie.

Firma Suzuki od dawna miała w ofercie silnik o mocy 100 KM. Model bazował na konstrukcji silnika o mocy 115 KM. Teraz inżynierom udało się wydobyć moc 100 KM z konstrukcji zbudowanej z myślą o mocy 90 KM (czterosuwowy, czterorzędowy, cztero-

cylindrowy silnik o pojemności 1,502 cm³ DF90A). Dzięki modyfikacjom w systemie sterowania, nowy DF100B zyskał moc 100 KM. Waży 157 kg, czyli jest o 25 kg lżejszy od swego poprzednika. Tym samym jest jednym z najlżejszych i najbardziej kompaktowych silników tej mocy na rynku.

Silnik dostępny jest w dwóch kolorach – czarnym i białym. Ma system wspomagający trałowanie oraz system zapłonu bez ▶

Błękitny motor Suzuki DF175AP.



Perłowy model DF350A.





Silnik DF350A na łodzi Nordkapp Nobles 790.



Stukonny motor na tle silnika o mocy 175 KM.



DF350A ma zaawansowane systemy znane z wcześniejszych modeli oraz kilka nowych rozwiązań.

kluczyka zabezpieczający przed kradzieżą. Po prostu bez zaprogramowanego pilota nawet nie mruknę. Po zgaszeniu motoru głowiliśmy się, dlaczego nie możemy go ponownie uruchomić. Okazało się, że sterownik z pilotem od naszego DF100B jest na innej łodzi. Wystarczyło, by pojawił się na pokładzie, a silnik ruszył bez protestów.

Niewielką łódką z silnikiem o mocy 100 KM pływa się przyjemnie, ale więcej wrażeń zapewnia lekka łódka napędzana

motorem o mocy 350 KM. Perłowo-biały DF350A zamontowano na pawęży Nordkapp Nobles 790.

DF350A ma wszystkie zaawansowane systemy znane z wcześniejszych silników Suzuki oraz kilka nowych rozwiązań. Mamy więc dwustopniową redukcję przełożenia. Odsunięty wał napędowy. Bezobsługowy łańcuch rozrządu. Rezonator, czyli system tłumienia hałasu i wibracji zamontowany na kolektorze dolotowym. Jest

też Lean Burn Control System, który ocenia warunki pracy i dopasowuje najbardziej efektywną mieszankę paliwa i powietrza.

Spośród nowych rozwiązań na największą uwagę zasługują: Suzuki Dual Louver, czyli system wlotu powietrza do silnika, którego zadaniem jest odseparowanie wody z powietrza. Dual Injector System – podwójny wtrysk paliwa. Hartowane tłoki oraz podwójny system wlotu wody do chłodzenia. DF350A jest też jednym z nielicznych na rynku silników przyczepnych z napędem na dwie śruby przeciwbieżne.

Po spokojnym opuszczeniu strefy z ograniczeniem prędkości, kładziemy manetkę, by sprawdzić prędkość maksymalną. Silnik wykręca 5650 obrotów na minutę. Osiągamy prędkość ponad 45 węzłów. A co ze spalaniem? Ani na chwilę nie przekraczamy 100 l/h (przy maksymalnej prędkości mamy 98 l/h). Dla motoru takiej mocy to dobry wynik.

Pływamy otwartą łodzią, więc nie mierzymy hałasu, ale nawet przy maksymalnej prędkości możemy rozmawiać bez podnoszenia głosu. Na osiągnięcie prędkości 30 węzłów potrzebujemy zaledwie 9 sekund, a na wejście w ślizg – 5,6 sekundy. Przeciwbieżne śruby doskonale trzymają kurs i zapewniają bardzo dobrą zwrotność zarówno przy manewrach do przodu, jak i na biegu wstecznym. Zataczamy ciasny krąg z prędkością 43 węzłów, a silnik ani na chwilę nie zmienia obrotów – utrzymujemy stałą prędkość, bez kawitacji. Naprawdę aż się nie chce schodzić z pokładu. Silnik DF350A po prostu nas zauroczył.

Podczas testów zafundowano nam jeszcze lot balonem nad mazurskimi jeziorami, ale ten pojazd latający nie był już napędzany silnikami Suzuki.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

WIATR

ISSN 2084-1299

www.wiatr.pl

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

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

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

KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl

Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy

tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

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

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

Institut
Monitorowania
Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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



Janmor 700 z mazurskiej floty. Czy mały jacht może być obszerny i wygodny?

W czerwcowy weekend odwiedziliśmy bazę floty czarterowej firmy Sailor, by sprawdzić ofertę spacerowych łodzi motorowych. Do testów wybraliśmy dwie całkowicie odmienne jednostki: Janmor 700 i SunCamper 35 Flybridge. Pierwsza łódź to mały, ale pojemny i wygodny jacht motorowy dla pięciu osób – w sierpniu czarter kosztuje 470 zł za dobę. Druga to ekskluzywny houseboat (nowość sezonu 2018) przeznaczony dla siedmioosobowej załogi – 1000 zł za dobę. Obie jednostki mogą wynajmować sternicy bez uprawnień.

Port Sailor leży nad południowym brzegiem jeziora Kisajno, w Pięknej Górze koło Giżycka – osadzie o strategicznym położeniu dla żeglarzy i turystów. Przystań sąsiaduje z drogą prowadzącą na zachód w kierunku Kętrzyna. Leży zaledwie 300 metrów od kanału Piękna Góra i jeziora Tajty, niecałe 3 km od mostu obrotowego nad Kanałem Giżyckim i zaledwie 4,5 km od giżyckiego dworca PKP (taksówkarz dowozi nas do portu za 14 zł). Gdy mijamy główki i wypływamy na Kisajno, wita nas Duży Ostrów, największa z okolicznych wysp (wszystkie są rezerwatami przyrody). W pobliżu jest też wąski przesmyk między półwyspem Mały Ostrów a wyspą Wielki Ostrów – to brama prowadząca na Łabędzi Szlak, zachodnie wody jeziora Kisajno.

Port Sailor, otoczony skarpą i lasem, zaskakuje spokojem. Po krótkim pobycie w centrum Giżycka, odpoczywamy tu od ludzi



Janmor 700 „Tracz” czeka na załogi w mazurskim Porcie Sailor (Piękna Góra).

i zgiełku. Przystań ma zamykany i dozorowany parking, wi-fi, zaplecze sanitarne, kilka miejsc kempingowych, slip, dźwig, sezonową nadwodną stację paliw Orlen ze sklepem, a przy kei – prąd i wodę. W sąsiedztwie działa niewielki sklepik z barem (można zamówić rybę, zupę kurkową lub pierogi z rydzami i kaszą jęczmienną). Jest także stacjonarny alkomat – na wszelki wypadek, gdyby ktoś nie był pewien, czy nazajutrz może prowadzić jacht. Co ważne, po obu stronach portu są utwardzone alejki, którymi możemy podjechać niemal pod samą rufę.

Pierwsze dni mazurskich testów spędzamy na łodzi Janmor 700. Załoga: trzy osoby. Pływamy, manewrujemy, cumujemy, koczujemy, mieszkamy, gotujemy – słowem sprawdzamy, jak się żyje i wypoczywa na tej jednostce. Czy mały jacht o długości siedmiu metrów (nie licząc platform rufowych i pomostu dziobowego) może być obszerny i wygodny? Może! Wydaje się nawet, że w biurze Centkowski & Denert Design Studio, które przygotowało projekt dla stoczni Janmor, zrobiono wszystko, by załódze nie brakowało przestrzeni. Jest więc ►

JANMOR



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



Relaks na pokładzie dziobowym.



Kawa i odpoczynek w kokpicie.



Nawigacja przy stanowisku sternika.

wygodny zadaszony kokpit z siedziskami i stołem. Mesa z dwoma szerokimi fotelami i drugim stołem (po obniżeniu blatu powstaje dodatkowa койa). Mamy zaskakująco dużą łazienkę z umywalką i chemiczną toaletą. Szeroką dwuosobową койę dziobową oraz obszerną койę pod podłogą mesy.

Rzeczy osobiste chowamy w dwóch dziobowych szafkach oraz w jaskółkach. Torby – w wolnej przestrzeni pod podłogą. Ręczniki i kosmetyki – do łazienki. Laptop i router – na stół. Napoje – do lodówki. Prowiant – do wielkiej szuflady pod fotelem w mesie. Natomiast wyposażenie kambuzowe, które zapewnia firma czarterowa, zajmuje szuflady pod zlewem

i dwupalnikową kuchenką – tuż przy wejściu. W chłodniejszą czerwcową noc włączamy na chwilę ogrzewanie – strumienie ciepłego powietrza docierają do kilku miejsc w kabinie.

Między mesą a kokpitem są rozsuwane drzwi (z blokadami w pozycjach otwartej i zamkniętej). Nadbudówkę przesunięto na lewą burtę, więc po prawej stronie jest przejście na dziób (zabezpieczone relingami i uchwytem na skraju dachu). Na pokładzie dziobowym przygotowano siedzisko i leżankę – gdy siadam w tym miejscu to prawie nie słyszę silnika pracującego na niskich obrotach. Kotwicę mamy w dziobowej komorze. Butlę gazową – w schow-

ku przy drzwiach przesuwanych. Kabel do prądu – pod rufową ławką. Jest jeszcze ogromna głęboka bakista pod kokpitowym siedziskiem na lewej burcie.

Przy stanowisku sternika zamontowano obracany i przesuwany fotel, radio, manetkę, joystick steru strumieniowego, wskaźniki poziomu wody i paliwa oraz niewielki ploter Raymarine (przydatny przede wszystkim do sprawdzania głębokości podczas kotwiczenia i cumowania). W bocznych szybach nadbudówki są rozsuwane okna. A na przedniej szybie – wycieraczka.

Kadłub ma trzy podłużne stępki (falszki). Ich głównym zadaniem jest ochrona dna i poprawa stateczności – tłumią boczny rozkołys podczas silniejszych wiatrów i zafalowania. Mogą też pełnić funkcję podpór ułatwiających postawienie jachtu na lądzie lub w linii brzegowej.



Janmor 700. Z zewnątrz zgrabny i nieduży, w środku – obszerny i wygodny.

JANMOR 700

Długość kadłuba	7,08 m
Długość całkowita	8 m
Szerokość	2,75 m
Wysokość w sterówce	1,95 m
Zanurzenie	0,40 m
Masa bez silnika	1650 kg
Załoga	do 7 osób
Obciążenie z silnikiem	do 800 kg
Silnik	do 60 KM (44,1 kW)
Kategoria CE	C
Producent	Stocznia Janmor
Cena	od 92 800 zł netto



Sanitariaty w Porcie Sailor.

Nasz egzemplarz napędzany jest zwykłym zaburtowym silnikiem benzynowym o mocy 25 KM. Maszyna radzi sobie nieźle. Niektórzy armatorzy montują na tych łodziach tzw. silniki uciągowe pracujące na niższych obrotach lub wykorzystują tzw. śruby uciągowe. – Janmor 700 zwykle pływa z tzw. prędkością wypornościową (od 9 do 13 km/h) – mówi konstruktor Jacek Centkowski. – Z najmocniejszymi silnikami (do 60 KM) nie przekracza prędkości 15 km/h, więc możemy prowadzić łódź bez uprawnień motorowodnych.

Podczas spokojnej żeglugi spacerowym tempem spalamy około trzy litry paliwa na godzinę. Manewrowanie jest proste, szczególnie gdy nie przeszkadzają silniejsze boczne podmuchy wiatru. Cumując rufą do kei, korygujemy ustawienie kadłuba dziobowym sterem strumieniowym. Na kierownicy zauważamy niewielki luz, ale dość szybko się do niego przyzwyczajamy.

Podczas żeglugi nie towarzyszą nam żadne trzaski, wibracje, czy inne niepożądane dźwięki. Oczywiście, wprowadzając silnik na wysokie obroty, w kokpicie wzmaga się hałas. Pamiętajmy jednak, że Janmor 700 nie jest ślizgową maszyną, ale spacerową łodzią do spokojnej śródlądowej turystyki. Z wysokich obrotów korzystamy tylko wtedy, gdy trzeba uciekać przed burzą lub gdy bardzo się spieszymy na otwarcie mostu obrotowego w Giżycku.

Co byśmy zmienili w testowanym egzemplarzu? W dachu nadbudówki można zamontować szyberdach – sternik z pewnością doceni go w ciepłe słoneczne dni. W największej kokpitowej bakiście przyda się półka, która podzieli ogromną przestrzeń ładunkową i ułatwi przechowywanie odbijaczy, środków do utrzymania czystości i innych elementów wyposażenia. Dodatkowe gniazdo 230V warto zamontować pod stołem w mesie – kabel od laptopa nie musiałby wtedy przechodzić w poprzek korytarza. No i jeszcze mały, ale ważny drobiazg dla pań – trzeba zamontować niewielkie lustro w łazience.



W basenie przystani cumuje kilkadziesiąt jachtów i łodzi czarterowych.



Na pierwszym planie: Phobos 25.

Janmor 700 to bez wątpienia ciekawa propozycja dla armatorów i załóg poszukujących małej, ale nowoczesnej i obszernej łodzi motorowej do śródlądowej włości. – Łódź

najlepiej się sprzedaje na rynku niemieckim – mówi Magda Janowska ze stoczni Janmor. – Nasz dealer prezentował ją na targach w Hamburgu, Düsseldorfie i Berlinie, gdzie zbierała pozytywne recenzje. Poza tym nasi zachodni sąsiedzi mają wiele śródlądowych szlaków, po których podróżują. W Polsce jacht najczęściej trafia na Mazury.

Janmor 700 w wersji podstawowej kosztuje 92,8 tys. zł netto (bez silnika). Wielu klientów zamawia modele lepiej wyposażone za około 150 tys. zł netto, a niektórzy nawet za około 200 tys. zł netto. Większość egzemplarzy pływa po jeziorach i rzekach. Niektóre, mocniej dobalastowane i wyposażone w silniki stacjonarne oraz pletwy z hydraulicznym systemem sterowania, pływają po zatokach i morskich wodach wewnętrznych. Co ważne, wybierając silnik stacjonarny nie tracimy przestrzeni życiowej w jachcie. Wprawdzie wzrasta trochę zanurzenie, ale za to powiększamy autonomię – możemy spędzić na łodzi kilka dni bez zawijania do portów i ładowania akumulatorów z lądu.

Tekst i zdjęcia: Krzysztof Olejnik



**CZARTER JACHTÓW
ŻAGLOWYCH I MOTOROWYCH
NA MAZURACH**



**WIELKIE JEZIORA
MAZURSKIE:**

największy wybór jachtów
wysoki standard
miła i fachowa obsługa
konkurencyjne ceny

atrakcyjne rabaty DO 20%

Port Sailor

Piękna Góra, kierunek Giżycko – Kętrzyn

Adres korespondencyjny:

Port Sailor, Piękna Góra 2A,
11-500 Giżycko



Jacht „Sapina” to jeden z pierwszych egzemplarzy modelu SunCamper 35.

SunCamper 35 z górnym pokładem. Z Portu Sailor na mazurski szlak

Czerwcowe niedzielne popołudnie spędzamy na jachcie spacerowym SunCamper 35 Flybridge. To flagowa jednostka z czarterowej floty firmy Sailor – jeden z pierwszych egzemplarzy łodzi, która debiutowała na marcowych targach Wiatr i Woda w Warszawie.

Producent: Balt-Yacht. Ta rodzinna firma obchodzi w tym roku 28. rocznicę powstania. Jest jedną z najstarszych prywatnych polskich stoczní jachtowych. Zajmuje się nie tylko budową łodzi dla największych światowych marek, ale rozwija też własne modele, między innymi jachty spacerowe.

W Porcie Sailor nad jeziorem Kisajno (Piękna Góra koło Giżycka) czekają na klientów dwa campery z augustowskiej stoczni: SunCamper 30 debiutował na rynku przed ośmiu laty, SunCamper 35 to tegoroczna nowość. Oba jachty zaprojektowano w biurze Centkowski & Denert Design Studio. Czym się różnią? Przede wszystkim wielkością i sylwetką kadłuba – starszy model nie ma półpokładów zabezpieczonych relingami, wysokiej burty w dziobowej części oraz górnego stanowiska sterowania (choć jest dostępne w ofercie stoczni). Nowszy łączy w sobie elementy jachtu motorowego, łodzi typu houseboat i luksusowego pływającego campingu z tarasami na dachu, na dziobie i w rufowej części. Ma wysoki kielichowaty dziób z niewielką furtką wejściową. Jest też bardziej masywny – nic dziwnego, w końcu waży cztery tony (kilkaset kilogramów więcej od swego poprzednika).

Jacht „Sapina” stoi *long side* przy głównej kei Portu Sailor, tuż za stacją paliw Orlen. Dziobowy ster strumieniowy ułatwia odejście od pomostu i cumowanie po powrocie z rejsu. Na rufie silnik o mocy 30 KM z uciągową śrubą. Stanowisko sterowania – bajecz-



SunCamper 30 (z lewej) i SunCamper 35 w Porcie Sailor.

ne! Duże solidne koło sterowe pracuje lekko i płynnie, bez żadnych luzów. Na prawo od fotela mamy przesuwane drzwi – w dowolnym momencie sprawdzamy co się dzieje przed dziobem i za rufą, a wpływając do mariny na wstecznym biegu możemy nawet stać na półpokładzie i sterować jedną ręką. Właśnie, prawy półpokład zabezpieczony relingami! To jeden z tych elementów, których trochę brakowało na starszym camperze.

– Modele z najmniejszymi silnikami (od 25 do 30 KM) osiągają prędkości wypornościowe od 12 do 13 km/h – mówi konstruktor Jacek Centkowski. – Z optymalnymi silnikami uciągowymi (od 50 do 60 KM) pływają do 17 km/h. Natomiast po zainstalowaniu największych silników uciągowych (od 100 do 115 KM) możemy podróżować z tzw. prędkością półślizgową (do 26 km/h). Na jeziorach pływamy najczęściej z prędkością spacerową, czyli 10 km/h. Spalanie paliwa wynosi wtedy około trzy litry na godzinę.

Obieramy kurs na północ jeziora Kisajno. Mijamy przesmyk prowadzący na Łąbodzi Szlak i suniemy wzdłuż brzegów wyspy Duży Ostrów. Tniemy wodę płynnym jednostajnym ruchem. „Czuję się, jak bym podróżowała promem” – mówi załogantka, która po wejściu na pokład od razu zajęła wygodne siedzisko w dziobowej części. Dźwięki silnika pracującego na niskich obrotach nie docierają ani do przedniego pokładu, ani na flybridge. Na dziobie aż się chce otworzyć małe wejściowe drzwiczki, rozłożyć ręce i stanąć niczym Leonardo DiCaprio i Kate Winslet w filmie „Titanic”. Brakuje tylko Celine Dion śpiewającej „My Heart Will Go On”... ▶



Ten duży i luksusowy jacht możemy prowadzić bez patentu.



Łódź ma boczne wyjście na półpokład.



Sterówka jest wygodna i bogato wyposażona.

SUNCAMPER 35	
Długość	10,60 m
Długość kadłuba (silnik zaburtowy)	9,05 m
Długość kadłuba (silnik stacjonarny)	9,5 m
Szerokość	3 m
Zanurzenie	0,60 m
Waga bez silnika	3700 kg
Zbiornik paliwa	150-200 l
Zbiornik wody	240-340 l
Załoga na pokładzie	do 10 osób
Kategoria CE	C (10) lub B (8)
Koje	7
Silnik zaburtowy	od 25 KM do 115 KM
Silnik stacjonarny	od 27 KM do 60 KM
Projekt	Centkowski & Denert Design Studio
Cena wersji podstawowej bez silnika:	219 000 zł netto



W dziobowej części zamontowano składaną ławkę i drzwiczki wejściowe.

Fot. Jacek Centkowski



Inny egzemplarz łodzi wyposażono dodatkowo w dziobowy stopień i trap.

Fot. Jacek Centkowski



Wnętrze targowego modelu zachwyciło wodniaków podczas warszawskiej wystawy Wiatr i Woda.



Wygodna i obszerna dziobówka z małą garderobą.

Fot. Piotr Pawlak (2)

Po chwili przełączamy sterowanie na fly-bridge. Wchodzimy na piętro po schodach w lewej części kokpitu i od tej pory podziwiamy okolicę z górnego pokładu (maksymalne obciążenie dachu: 300 kg). Oprócz sterówki jest tu także szeroki dwuosobowy materac dla osób spragnionych kąpeli słonecznych. W łatwy sposób możemy go przekształcić w siedzisko z oparciem. Jeśli nie korzystamy z górnego pokładu, a chmury zapowiadają opady, możemy zamknąć luk zamontowany w dachu nad kokpitem.

Sprzyja nam bezwietrzna pogoda, więc nie możemy sprawdzić, jak boczne szkwały uderzające w wysoką nadbudówkę wpływają na utrzymanie kursu i manewrowanie łodzią. – O stateczność kursową i ograniczenie dryfu dbają trzy podłużne kile denne będące integralnymi elementami kadłuba – mówi konstruktor Jacek Centkowski. – Aby dodatkowo poprawić sprawność silników niedużej mocy i ułatwić manewrowanie, proponujemy armatorom montaż zestawu sterującego, którego głównymi elementami są dwie równoległe blachy. Montowane są w spodzinie silnika, po obu stronach śruby. Ich łączna powierzchnia to około 0,5 m kw. Właśnie takie rozwiązanie przygotowaliśmy dla jachtu „Sapina” z Portu Sailor.

Kokpit, z siedziskami i okrągłym stołem, osłania namiot. Z prawej strony jest przejście na dużą platformę kąpielową z drabiną. Rozsuwamy przeszkłone drzwi i wchodzimy do salonu. Wnętrze kryje dwie kabiny mieszkalne. W dziobowej mogą zamieszkać aż trzy osoby. Poza tradycyjnym dwuosobowym łóżkiem, mamy tam także dodatkowe mniejsze łóżko na lewej burcie oraz toaletę. Druga kabina jest w rufowej części. A druga łazienka – na lewej burcie. W razie potrzeby możemy przygotować jeszcze dwa dodatkowe miejsca do spania – wystarczy obniżyć stół w salonie i rozłożyć materac. Mamy więc aż siedem miejsc noclegowych.

Całą prawą stronę salonu zajmuje kambuz z dużym blatem roboczym, lodówką, zlewozmywakiem i dwupalnikową kuchenką. Wszystkie pomieszczenia są bardzo jasne, mają duże okna wprowadzające do wnętrza mnóstwo światła.

Pierwsze egzemplarze łodzi SunCamper 35 są napędzane silnikami przyczepnymi, ale ponieważ szefowie stoczni zauważyli zainteresowanie motorami stacjonarnymi, trwają prace nad pierwszym egzemplarzem ze stacjonarnym zespołem sail-drive z silnikiem Diesla o mocy 40 KM. Ta łódź będzie testowana prawdopodobnie już we wrześniu, a później prezentowana na holenderskich targach HISWA. SunCamper może mieć także napęd elektryczny. Opracowano również napęd główny i napęd steru strumieniowego silnikami hydraulicznymi zasilanymi z pompy współpracującej z silnikiem Diesla.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Walcz, Zdobywcyów 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, Warzełnicza 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
Szkuener Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-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 Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Chojnicki Klub Żeglarski, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 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
Miejszyskolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Miejszyskolna 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 Szoł, 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 Dymaczevskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, 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
Sztoru Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, 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 Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „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 Ślawa, 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
Miejszyskolny 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, Pyskowice, 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, Koźia 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