

CHORWACJA. DWA STYLE ŻEGLOWANIA: TRADYCYJNY I OSZCZĘDNY

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych PAŹDZIERNIK - LISTOPAD 2018



JAROSŁAW KACZOROWSKI

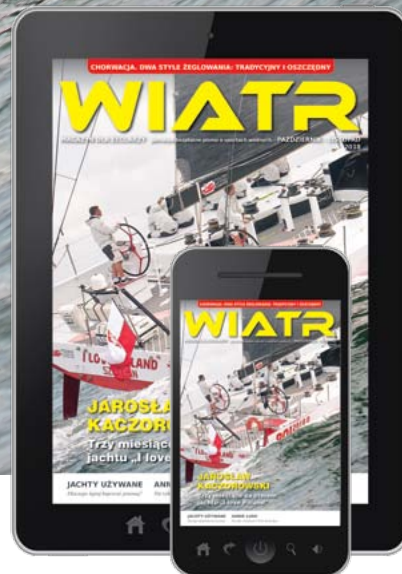
Trzy miesiące za sterem jachtu „I love Poland”

JACHTY UŻYWANE

Dlaczego lepiej kupować jesienią?

ANNIE LUSH

Nie tylko o kobietach w Volvo Ocean Race



Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.



Marco Polo HORIZON: zużycie paliwa w mieście/poza miastem/średnie: 7,5-8,9/6,5-7,4/6,9-7,9 l/100 km; średnia emisja CO₂: 182-209 g/km. Podane wartości ustalono zgodnie z określoną przepisami procedurą pomiarową. Są to „wartości CO₂ NEDC” w myśl art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Zużycie paliwa zostało obliczone na podstawie tych wartości.



Widok z okna na cały świat.

Nieważne, czy wyjeżdżasz na weekend, czy planujesz długi wakacyjny wyjazd – nowy Marco Polo HORIZON da Ci odpowiednią przestrzeń. Nawet jeśli wybierasz się w większej grupie i zabierasz ze sobą sprzęt sportowy, Marco Polo HORIZON zapewni Ci komfort. W nim zawsze będziesz spać we własnym łóżku. Dowiedz się więcej w najbliższym salonie Mercedes-Benz lub na mercedes-benz.pl.

Mercedes-Benz



METS TRADE

METSTRADE
TARGI SPRZĘTU
i WYPOSAŻENIA
JACHTOWEGO

JESTEŚ ZAPROSZONY!

ZAREJESTRUJ SWOJĄ DARMOWĄ WIZYTĘ

METSTRADE 2018 to ponad 1550 wystawców i tysiące fachowców z branży jachtowej z całego świata. Zapraszamy do Amsterdamu. Dołącz do nas, by rozwinąć biznes, poszerzyć sieć kontrahentów i poznać innowacyjne rozwiązania. METSTRADE to największa i najchętniej odwiedzana wystawa sprzętu i wyposażenia typu business-to-business.

13 - 14 - 15
Listopada 2018
RAI Amsterdam
Holandia

METSTRADE 2018



ORGANIZATOR



SPONSOR



CZŁONEK



OFICJALNE
WYDAWNICTWO
METSTRADE



OFICJALNE
WYDAWNICTWO
SYP



OFICJALNE
WYDAWNICTWO
MYP



METSTRADE.COM

Niemieckie silniki elektryczne

TORGEEDO

**do jachtów motorowych,
żaglowych i houseboatów.**

- doradztwo
- sprzedaż
- montaż
- serwis

Oficjalny przedstawiciel na Polskę:



tel. kom.: +48 601 279 805

www.profishing.com.pl



CZARTERY JACHTÓW

MORZE ŚRÓDZIEMNE, KARAIBY, SESZELE...

TEL. 22 290 80 80 | WWW.BLUE-SAILS.COM



BLUE SAILS

reklama

Nowy sezon żeglarski rozpoczyna się jesienią!

Sezon żeglarski ma 365 dni. Gdy w kalendarzu regat i rejsów zakreślamy ostatnią listopadową pozycję, natychmiast zbieramy myśli, planujemy kolejne wyjazdy i pakujemy worki. Nawet jeśli na chwilę przykrywamy łódzie pokrowcami i na dłużej zamykamy hangar – żeglarskie życie nie zwalnia tempa. A niekiedy nawet przyspiesza.

W tym wydaniu „Wiatru” przedstawiamy bogaty kalendarz targów żeglarskich, na których będziemy poszukiwać ciekawych konstrukcji, nowości, okazji, promocji i inspiracji na nowy sezon. Na pierwszy ogień – Katowice. Przed nami trzecia edycja śląskich targów Wiatr i Woda (od 12 do 14 października). Tydzień później Nadarzyn – trzecia edycja Warszawskiego Salonu Jachtowego (od 19 do 21 października). Narodowe Święto Niepodległości będziemy obchodzić w Łodzi podczas Boatshow (od 9 do 11 listopada), a później od razu kurs na Amsterdam i Metstrade, największą na świecie wystawę materiałów, technologii i elementów wyposażenia (do Holandii zapraszamy od 13 do 15 listopada). Targową jesień kończymy w Berlinie – wystawa Boot & Fun ponownie zagości w halach Messe Berlin w zachodniej części stolicy Niemiec (od 29 listopada do 2 grudnia). Tu poznamy laureatów piątej edycji konkursu Best of Boats Award. Do finału zakwalifikowano 21 konstrukcji. W kategorii Best for Family (najlepsza łódź dla rodziny) o zwycięstwo walczy polski jacht Parker Monaco 110 – w tym wydaniu „Wiatru” relację z testowej żeglugi tą ciekawą i piękną jednostką przedstawia Arek Rejs, jeden z członków jury Best of Boats Award.

Dlaczego targi jesienią? Właśnie w tym okresie najlepiej składać zamówienia na nowe jachty z krajowych i zagranicznych stoczni

(upragnioną łódź powinniśmy odebrać wiosną). To także najlepszy moment na rezerwowanie jachtów na przyszłoroczne rejsy czarterowe (najlepsze ceny i największy wybór). Wiodące polskie agencje żeglarskie właśnie opublikowały nowe cenniki. Zatem targi to doskonała okazja do zapoznania się z czarterową ofertą i do rezerwacji łodzi w Chorwacji, w Grecji lub na innych dalszych akwenach. Jesień to także najlepszy moment, by poszukać jachtu na wtórnym rynku, o czym przekonuje Bartek Czarciński. „Armatorzy wyciągają jachty z wody, sprzątają i przygotowują instalacje do zimy. Czekają na mnóstwo prac, które trzeba wykonać tylko po to, by łódka bezpiecznie stała kilka miesięcy na lądzie. Między innymi właśnie dlatego jesień to najlepszy moment na zakup jachtu z drugiej ręki” – pisze Czarciński.

Zachęcamy też do lektury artykułów o budzącym spore zainteresowanie jachcie „I love Poland”. Andrzej Minkiewicz pisze o planach załogi. Marek Słodownik zagląda pod pokład. A skipper Jarosław Kaczorowski odpowiada na pytanie, czy projekt Polskiej Fundacji Narodowej wart jest zachodu, pracy i pieniędzy...

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



10 422 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 V 2018, VI-VII 2018, VIII-IX 2018).

Enea na fali. Edukacja, sport i bezpieczna zabawa nad wodą



Miasteczko żeglarskie Enei na przystani Jacht Klubu Wielkopolski.



Flota Enei gotowa do wodowania.

Ponad 200 dzieci z Poznania wzięło udział w szkoleniach żeglarskich zorganizowanych przez Jacht Klubu Wielkopolski (JKW) 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. W każdym tygodniu wakacji, od poniedziałku do piątku, miasteczko żeglarskie Enei na przystani JKW gościło prawie 30 najmłodszych adeptów żeglarstwa. Patronem akcji „Enea – na fali bezpiecznej zabawy” jest Piotr Myszkowski, mistrz świata w windsurfingowej klasie R: SX, olimpijczyk z Rio de Janeiro i pomysłodawca kampanii.

– Lato w tym roku było wyjątkowe, temperatury oraz wiatry sprzyjały nauce i zabawie na wodzie – mówi Paweł Prusiński, wicekomandor JKW do spraw żeglarstwa. – Przez siedem tygodni wakacji na wodach Je-



Piotr Myszkowski kibicował i udzielał wskazówek.

ziora Kierskiego zarażaliśmy żeglarstwem. Prawie każde dziecko, które w poniedziałek pierwszy raz w życiu widziało łódkę, pod koniec tygodnia potrafiło już samodzielnie sterować, wypłynąć z portu, ominąć boję i wrócić do kei. Po zakończeniu wstępnego szkolenia aż 20 osób postanowiło zapisać się do klubu. Młodzi rozpoczęli treningi na optimistach, natomiast starsi od razu wybrali lasery i przeszli do młodzieżowej grupy trenera Sławka Kaczmarka.



Pamiątkowe zdjęcie z mistrzem świata.



Pierwsza samodzielna żegluga. Na kursie JKW.

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 desk SUP i klubowego kąpieliska. Na zakończenie każde dziecko otrzymało pamiątkowy dyplom i medal. Szczęśliwcy odbierali nagrody z rąk Piotra Myszkowskiego, który odwiedzał przystań JKW, pomagał w wodowaniu jachtów i obserwował treningi z klubowej motorówki.

– Prowadzone od wielu lat projekty, przede wszystkim na obszarze działania Grupy Enea, mają na celu promowanie aktywności fizycznej oraz wspieranie dzieci i młodzieży w ich rozwoju – mówi Sławomir Krenczyk, dyrektor Departamentu PR i Komunikacji Enei. – W naszej firmie wierzymy, że pasja zaszczepiona w młodym wieku, nigdy nie przemija i przyzwyczajają do zdrowego trybu życia, w którym sport staje się hobby. Mamy nadzieję, że przy naszej pomocy młodzi żeglarze będą osiągać sukcesy sportowe, a przede wszystkim będą czerpać radość z bezpiecznego spędzania czasu nad wodą. ■



Koncentracja przed startem, pierwszy wyścig i walka z bólem...



Piotr Myszkę. Prawie cały sezon pod górkę, ale energii nie brakuje

Piotr Myszkę, krótko po wizycie w Poznaniu, gdzie wspierał realizację programu „Enea – na fali bezpiecznej zabawy”, wyruszył wraz z kadrą narodową do Danii. W mistrzostwach świata wszystkich klas olimpijskich, które rozegrano u wybrzeży Aarchus, Piotr zajął nieźle 10. miejsce. – Cieszę się z udziału w wyścigu medalowym, ale oczywiście liczyłem na nieco lepszy wynik końcowy. Starty w poszczególnych biegach miałem dobre, ale później na trasie gdzieś gubiłem swoją pozycję – mówi Piotr. – Z pewnością nie byłem w najlepszej formie. W ostatnich miesiącach zmagalem się z problemami. Kontuzje, kłopoty ze sprzętem, a później, tuż przed mistrzostwami w Aarchus, dopadła mnie infekcja górnych dróg oddechowych – to wszystko z pewnością miało wpływ na mój rezultat. Na szczęście kadra klasy RS:X zaprezentowała się dobrze. Wywalczyliśmy dwie kwalifikacje olimpijskie dla kraju i mieliśmy trzech zawodników w pierwszej dziesiątce floty panów i pań. Można więc powiedzieć: „plan minimum wykonany”. Mistrzem świata został Holender Dorian van Rijsselberghe, mistrz olimpijski z Londynu i z Rio de Janeiro. Wygrał dwa wyścigi, a w pozostałych zeglował równo i zajmował miejsca w pierwszej dziesiątce. Akwen regat był bardzo wymagający, a wiatry zmienne i nieprzewidywalne – mogłem płynąć w czołówce, by po chwili znaleźć się pod koniec drugiej dziesiątki.

Po powrocie do kraju, Piotr rozpoczął przygotowania do mistrzostw Europy kla-

sy RS:X, które rozegrano w Sopocie. I niestety znów nadciągnęły kłopoty. Podczas jednego z treningów, testując nowy sprzęt, wyskoczył na fali. Deska złapała krawędź i niemal wywróciła się do góry dnem. Ponieważ stopa zawodnika została w strapie, zestaw pociągnął nogę i uszkodził staw skokowy. – Myślałem, że to nic groźnego i zdolałbym wystartować w sopockich regatach. Po kilku dniach poczułem poprawę i stanąłem na starcie mistrzostw kontynentu. Jednak po dwóch wyścigach musiałem się wycofać. Nie walczyłem z rywalami, tylko z bólem. Noga spuchła. Rezonans magnetyczny wykazał, że mam pękniętą kość. Lekarz założył ortezę i zalecił sześciotygodniową przerwę w treningach. Dlatego nie mogłem pojechać do Japonii na regaty Pucharu Świata rozegrane na akwenie olimpijskim, nie mogłem też wystartować w mistrzostwach kraju (ko-

niec września). Oczywiście, cały czas trenowałem na lądzie. Zmieniłem pedał w rowerze i jeździłem z tą usztywnioną stopą, pedałując piętą. Starałem się, by mimo kontuzji, utrzymać dobrą formę fizyczną. Mam nadzieję, że limit pecha wykorzystałem nie tylko na ten rok, ale także na przyszły oraz oczywiście na sezon olimpijski.

W listopadzie Piotr Myszkę wyjedzie z kadrą do Zakopanego na zgrupowanie kondycyjne. Przyszłoroczne starty chce rozpocząć od regat Pucharu Świata w Miami w USA (przełom stycznia i lutego). Później będą kadrowe zgrupowania oraz pierwsze wiosenne starty przygotowujące do kolejnych mistrzostw kontynentu klasy RS:X na Majorce (kwiecień 2019). Będzie to pierwsza z trzech imprez, podczas których polscy deskarze stoczą walkę o prawo reprezentowania naszego kraju na igrzyskach Tokio 2020. ■

Diagnoza: pęknięta kość i sześciotygodniowa przerwa w treningach.

Fot. Robert Hajduk





Jacht klasy Volvo Open 70 pod polską banderą. Projekt finansuje Polska Fundacja Narodowa.

Fot. Justyna Jazgarska

Lista załogi jachtu „I love Poland” nigdy nie będzie zamknięta

Pierwszą oficjalną prezentację projektu żeglarskiego I Love Poland, finansowanego przez Polską Fundację Narodową, zorganizowano w Gdyni 12 września. Z dziennikarzami spotkali się Jarosław Kaczorowski, skipper jachtu, Filip Rdesiński, prezes Polskiej Fundacji Narodowej, która zakupiła łódź klasy Volvo Open 70, oraz Darek Pękala, doradca PFN do spraw związanych z żeglarstwem. Podczas konferencji kilka razy podkreślano, że głównym celem projektu jest wyszkolenie profesjonalnej kadry morskich żeglarzy regatowych, którzy za kilka lat będą mogli

konkurować z najlepszymi załogami w najważniejszych imprezach. Zatem projekt PFN to przede wszystkim program szkoleniowy i kampania zaplanowana na kilka sezonów. W tym czasie, w największych portach odwiedzianych przez łódź, organizowane będą wydarzenia promujące Polskę.

Jarosław Kaczorowski przypomniał, że jacht zbudowano do regat Volvo Ocean Race. – Jest bardzo szybki i przystosowany do żeglugi po najtrudniejszych akwenach świata. Moim zdaniem to jedna z najlepszych konstrukcji, jakie kiedykolwiek zaprojektowano do regat oceanicznych –

mówił Kaczorowski. – To zarazem łódź niezwykle trudna do opanowania przez załogę. Będziemy się długo uczyć, nim w pełni wykorzystamy jej możliwości. Potrafimy już bezpiecznie żeglować, ale by się ścigać, potrzebujemy wielu godzin treningów, spokoju i skupienia. Uważam, że mamy najlepsze narzędzie szkoleniowe przygotowujące zawodników do wokółziemskich regat.

Głos zabrał także Darek Pękala. – Na najbliższe miesiące zaplanowaliśmy treningi i zbieranie doświadczeń. Pierwszych załogantów kapitan sprawdzał już podczas rejsu z Francji do Polski. Kolejnych – w trakcie



Scandinavia 35



www.sailservice.pl

tel. + 48 58 322 28 00

www.sklepwind.pl

tel. + 48 58 301 66 30

LANCERLIN



Kapitan Jarosław Kaczorowski.

Fot. Andrzej Minkiewicz

treningów organizowanych w kraju. W sezonie zimowym jacht będzie stacjonował na Półwyspie Iberyjskim. Później przepłynie do Ameryki Północnej. Będzie to pierwsze spotkanie załogi z otwartym oceanem. Polska jest jednym z nielicznych krajów na świecie, który ma taki jacht. Chcąc uczestniczyć w wielkich wyścigach, na przykład w Volvo Ocean Race, potrzebujemy 12, 14 profesjonalnych żeglarzy. Do tego około 20 osób w zespole brzegowym. Dziś niestety nie stać nas na stworzenie takiego teamu. Dlatego nasz program zakłada wyszkolenie kadry gotowej podjąć oceaniczne wyzwania.

Kaczorowski dodał, że lista załogi nigdy nie będzie zamknięta. – Na pokładzie będzie stała ekipa znająca wszelkie mechanizmy i potrafiąca je obsługiwać – mówił skipper. – Do zespołu będą dołączać żeglarze sprawdzeni na jachcie, zapraszani na pokład na poszczególne regaty lub rejsy. Najlepsi załoganci, z największym potencjałem, to zawodnicy z klas olimpijskich – dla nich treningi na „I love Poland” będą kolejnym krokiem w żeglarskiej karierze. Łódka jest otwarta dla wszystkich – przekonywał Kaczorowski.

Na pytanie o finansowanie przedsięwzięcia, prezes PFN oznajmił, że łódka kosztowała mniej niż milion euro. Dociskany przez dziennikarzy przyznał, że chodzi o kwotę 900 tys. euro. Pytany o dalsze koszty, powiedział, że budżet projektu nie jest zamknięty. PFN zakłada „dużą poduszkę finansową” i liczy się z dodatkowymi wydatkami, szczególnie na cele promocyjne.

Darek Pękala zapowiedział, że „I love Poland” wystartuje w przyszłym roku w regatach The RORC Caribbean 600 (Karaiby). Będzie to pierwsza sportowa konfrontacja polskiej załogi z innymi zespołami. Następnym wyzwaniem będzie próba pobicia rekordu trasy Nowy Jork – Lizard Point. Później łódź weźmie udział w Fastnet Race, The Round Gotland Race i Sydney – Hobart.

Andrzej Minkiewicz


„I love Poland” przy gdyńskiej kei.

Fot. Andrzej Minkiewicz


DF5AL / 6AL
**LŹEJ
ZNACZY
WIĘCEJ**
NOWE, ATRAKCYJNE CENY

Suzuki udoskonaliło konstrukcję silników DF5AL i DF6AL zmniejszając ich wagę do 24,5kg. To czyni je najlżejszymi silnikami w swojej kategorii i zapewnia zdecydowanie większą wygodę użytkowania - zarówno na łodziach wędkarskich, pontonach, jak i żaglówkach. Dodatkowo transport silników ułatwia możliwość przewożenia ich w trzech różnych pozycjach.



Jacht ma niewysoką wolną burtę i niską otwartą rufę.

Fot. Andrzej Minkiewicz



Spartańskie koje: węglowe ramy i tkanina.

Fot. Marek Słodownik (4)

Zaglądamy pod pokład jachtu Volvo 70

Jacht klasy Volvo Open 70 „I love Poland”, najszybsza oceaniczna łódź jednokadłubowa i zarazem najdroższa jednostka sportowa, jaka kiedykolwiek pływała pod polską banderą, spędzi zimę w Lizbonie – u wybrzeży Portugalii będą trenować załoganci przygotowujący się do pierwszych startów. Na pokładzie zadebiutują młodzi żeglarze z klas sportowych poszukujący nowej drogi w regatowym świecie. Skipperem jest 52-letni Jarek Kaczorowski, znany żeglarz, kapitan posiadający duże doświadczenie w żegludze oceanicznej.

Jacht zaprojektował argentyński konstruktor Juan Kouyoumdjian. Budowę zrealizowano w amerykańskiej stoczni New England Boatworks na wyspie Rhode Island. Pierwsze wodowanie: wiosna 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).

Jacht robi ogromne wrażenie. Kadłub wykonano z użyciem włókien węglowych. Uwagę zwracają smukła część dziobowa oraz proste, niemal pionowe i nieco kanciaste, burty. Łódź ma niewysoką wolną burtę i niską otwartą rufę, przez którą uchodzą fale przelewające się przez pokład podczas żeglugi w trudnych warunkach. Kokpit jest bardzo obszerny, bez trudu pomieści całą za-

łogę podczas manewrów. Zastosowano maty antypoślizgowe – kadłub ma aż 5,7 metra szerokości, więc w przeszłości nawietrzna burta wznosi się naprawdę wysoko. Uchylny kil pozwala przechylić jacht o ponad 40 stopni, co zademonstrowano podczas postój w Gdyni. Mamy także dwie bardzo długie pletwy sterowe spasowane tak mocno, że nie sposób ich opuścić bez użycia kabestanów. Młynki ułatwiają obsługę wszystkich lin poprowadzonych spod masztu w specjalnych kanałach. Talia szotów grota dzieli kokpit na dwie części, a jej długość jest niemal równa szerokości kadłuba.

Węglowy maszt ma ponad 30 metrów wysokości, cztery salingi, smukłe węglowe olinowanie i ogromne laminowane żagle. Powierzchnia grota: 175 m kw. Spina-ker: prawie 500 m kw. Zanurzenie: 4,5 m

JACHT VOLVO 70 „I LOVE POLAND”	
Długość	21,5 m
Szerokość	5,7 m
Zanurzenie	4,5 m
Masa	14,5 tony
Maszt	31,5 m
Grot	175 m kw.
Genua	350 m kw.
Spinaker	480 m kw.



Kabestany młynkowe ułatwiają obsługę lin.



Silnik marki Volvo Penta.



Przełączniki kabestanów młynkowych.

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



rekлама

(w Polsce łódź niestety nie wpłynie do wielu portów). Jacht waży 14,5 tony, ale sam balast to aż 7,4 tony.

Architektura pokładu jest prosta, nie ma tu zbędnych elementów, wszystko podporządkowano wadze i osiągom. Uwagę zwracają tytanowe okucia pokładowe – to trochę nietypowe, bo jachty regatowe tej klasy zwykle mają w tych miejscach łączenia z lin miękkich.

Pod pokładem zaskakuje ogromna przestrzeń – kadłub jest niemal pusty. Część dziobowa to miejsce na żagle i liny. Na lewej burcie jest dość mroczny i surowy kambuz wykonany w całości z włókien węglowych. Z tego materiału zrobiono nie tylko błądy, ale także kolanko umywalki. – Nawet rury odpływowe były z węgla, ale zamieniliśmy je na zwykłe rury typu spiro – mówi Marek Gałkiewicz odpowiadający

za pokładowy serwis oraz techniczne przygotowanie jednostki. Tajemnicą załogi pozostaje, jak na niewielkiej dwupalnikowej kuchence gazowej ugotować posiłek dla kilkunastu żeglarzy.

Na prawej burcie jest kingston zapewniający minimum prywatności (muszla toalety oczywiście z włókien węglowych). Bliżej rufy, na obu burtach, są koje – węglowe ramy z rozpiętą tkaniną. Podczas regat nie wszystkie są używane – wybór koi zależy od halsu, którym żeglujemy. Pod pokładem nie ma stołu, załoganci spożywają posiłki tam, gdzie akurat znajdą dla siebie jakieś miejsce do siedzenia.

Pod zejściówką umieszczono silnik i agregat. Pod kokpitem zaaranżowano stanowisko nawigatora. Jest mobilne, co oznacza, że można je usytuować na lewej lub prawej burcie. To dość ciasne, niezbyt wygodne,

ciemne i ponure miejsce. Poza tym łatwo uderzyć głową o pokład. Błąd i pozostałe elementy – oczywiście z węgla.

„Siedemdziesiątki” powstawały od 2004 do 2011 roku. Polska łódź należy do tzw. trzeciej generacji. To jedne z najszybszych i najdzielniejszych jednostek oceanicznych. Do „Ericssona 4” przez siedem lat należał rekord żeglugi 24-godzinnej (595,6 mili). Został pobity dopiero przez łódź „Comanche”, dłuższą o 10 metrów. Dlatego jachty wciąż są w cenie – siostrzaną jednostkę „Groupama 4” sprzedano jesienią ubiegłego roku za 1,25 mln euro netto. Ten jacht, prowadzony przez Francka Cammasa, wygrała Volvo Ocean Race w 2012 roku – wtedy gdy nasza łódź „I love Poland”, pod dawną nazwą „Puma”, ukończyła regaty na trzeciej pozycji.

Marek Stodownik

BALT-YACHT
STOCZNIA JACHTOWA

NOWY EKSKLUZYWNY HOUSEBOAT

SUNCAMPER 35

- ✦ doskonały hydrodynamicznie kadłub pozwalający na rozwinięcie znacznie większej prędkości niż spacerowa
- ✦ funkcjonalne rozwiązania wnętrza
- ✦ pełna wysokość stania w kabinach
- ✦ 2 łazienki
- ✦ przestronny kokpit
- ✦ pokład słoneczny na dachu z opcją flybridge
- ✦ najwyższa jakość wykonania
- ✦ transport lądowy bez pilota



www.baltyacht.pl

producent i wyłączny dystrybutor: BALT-YACHT K.A. i B. Kozłowski Sp.J.,
16-300 Augustów, Żarnowo Pierwsze 9b,
tel. (+ 48 87) 643 18 00, fax. (+ 48 87) 643 68 08, e-mail: balt-yacht@post.pl



Jarosław Kaczorowski: „Projekt Polskiej Fundacji Narodowej to kampania zaplanowana na kilka lat. Zarząd fundacji obiecał pełne wsparcie i finansowanie. Zrobimy wszystko, by wykorzystać tę szansę i nie zawieść”.
Fot. Justyna Jazgarska (2)

Jarosław Kaczorowski: Jacht „I love Poland” to teraz mój drugi dom

Treningi w zatoce, praca przy sprzęcie, planowanie kolejnych rejsów i sprawy organizacyjne – Jarek Kaczorowski, skipper jachtu „I love Poland”, ma dziś urwanie głowy i ręce pełne roboty. Poza tym, odpowiada za jacht i kompletowanie załogi. Złapaliśmy go na chwilę, gdy we wrześniu przygotowywał łódź do przeprowadzenia z Gdyni do Szczecina. Myśleliśmy, że przełoży rejs, bo prognozy zapowiadały wiatr o sile 40 węzłów. Ale nazajutrz włączyliśmy Marine Traffic i Kaczorowski z załogą byli już za Helem, a jacht rozpedzał

„I love Poland” podczas treningu w Zatoce Gdańskiej.

się do ponad 20 węzłów... – Dostaliśmy niezłą szkołę od jesiennego Bałtyku. Fale przelewały się przez pokład niemal bez przerwy – mówił kapitan tuż po zawinięciu do North East Marina przy Wyspie Grodzkiej.

Magazyn „Wiatr”: Ile mil przepłynąłeś na „I love Poland”?

Jarosław Kaczorowski: Zrobiliśmy ponad 3500 mil morskich. Przede wszystkim podczas trzytygodniowego rejsu z południowej Francji do Polski, a później także podczas treningów w Zatoce Gdańskiej. Choć tu przesta-

łem zerkać na log, bo mieliśmy inne zadania. Oczywiście, cały czas tłukliśmy kolejne mile w szybkim tempie, gdyż niezależnie od wiatru i od żagli, które stawiamy na maszt, łódka prawie zawsze pędzi z prędkością kilkunastu węzłów. W poniedziałek 24 września przeprowadziliśmy jacht z Gdyni do Szczecina, czyli dołożyliśmy kolejne 200 mil.

Jak przebiegał pierwszy najdłuższy rejs z Morza Śródziemnego na Bałtyk?

Podczas przeprowadzania jachtu z Francji na pokładzie było 11 osób. Przez pierwsze dwa tygodnie prawie cały czas musieliśmy halsować w dość trudnych warunkach. To nie było zbyt ekscytujące, bo nasza łódź nie została stworzona do wspinania się pod wiatr. W Kadyksie postanowiliśmy przeczekać sztorm i sprawdzić takielunek. Później był krótki postój w Cherbourgu – w oczekiwaniu na zmianę kierunku wiatru. Następnie rozpoczęliśmy żeglugę półwiatrem – to było coś, w 24 godziny zrobiliśmy 280 mil. Chwilami notowaliśmy prędkość 20 węzłów, ale jak wiesz, nie ma to wielkiego znaczenia – liczy się to, ile przepłyniesz w dobę. Jeśli notujesz około 300 mil, to znaczy, że przez dłuższy czas płynąłeś naprawdę szybko.





Jacht ma sporo zapasowych i treningowych żagli – jest ich około 40.

Fot. Justyna Jazgarska

Głównym celem tego rejsu było bezpieczne doprowadzenie jachtu do kraju. Płynęliśmy dość ostrożnie, ale oczywiście przy okazji oswajaliśmy łódź. Załoga poznawała też swoje możliwości i nowy rodzaj żeglugi, ponieważ nie wszyscy mieli na koncie tak długie morskie rejsy. Na trasie zrobiliśmy tylko cztery przystanki: Kartagena (tankowanie paliwa) i Kadyks na południu Hiszpanii, Cherbourg w Kanale Angielskim oraz Sassnitz na niemieckiej wyspie Rugia. Nie płynęliśmy przez Kanał Kiloński, lecz dookoła Danii, przez cieśniny. Trochę dla wprawy, a trochę z oszczędności (w kanale trzeba wynająć pilota). Poza tym nie można tam pływać nocą. Jest też ograniczenie prędkości do siedmiu węzłów. Przy naszych osiągnięciach, droga dookoła była najlepszym rozwiązaniem.

Czyli „I Love Poland” to teraz twój drugi dom? A może nawet pierwszy...

Napisz, że drugi, bo żona będzie czytać.

Gdy płyniesz tym jachtem wzdłuż polskiego wybrzeża, z Gdyni do Szczecina, w ilu portach możesz się zatrzymać?

Jacht ma zanurzenie 4,5 metra, więc tylko w Helu, w Świnoujściu i być może w Kołobrzegu. Pytałem o miejsce przy kołobrzesckiej kei, przy której czasem staje „Zawisza Czarna”. Żaglowiec ma takie same zanurzenie, jak my. Przed zawinięciem do portu zawsze musimy pytać o dostępne głębokości, a czasem nawet prosić kogoś, by wrzucił sondę i sprawdził. W Świnoujściu i w Gdyni też nie parkujemy w marinach – w pierwszym porcie przy zewnętrznej kei, po stronie toru wodnego, w drugim – w Basenie Prezydenckim. Zresztą na zachodzie Europy także nie ma zbyt wielu miejsc, w których mogą się schronić takie jednostki. Właściwie to wpływamy tylko tam, gdzie zawijają statki i promy.

Jacht zakupiono z bogatym dodatkowym wyposażeniem. Gdzie ten cały sprzęt został zmagazynowany?

Łódź ma osprzęt i dodatkowe wyposażenie po dwóch zespołach: Abu Dhabi Ocean Racing i SFS. Mamy więc bloki, liny, części zapasowe do kabestanów, dodatkowe urządzenia elektroniczne oraz mnóstwo zapasowych i treningowych żagli – jest ich około 40. Podczas żeglugi sprawdziliśmy dopiero połowę. Wszystko zostało zinwentaryzowane, opisane i złożone w naszych kontenerach.

Które twoje sportowe doświadczenia, z jakich jachtów i projektów żeglarskich, są dziś najbardziej przydatne na pokładzie „I love Poland”?

Przede wszystkim z projektów związanych z „Łódką Bols” (pierwszą i drugą). Miałem wtedy na pokładach sporo osób w załogach. Musieliśmy się nauczyć komunikacji oraz wykonywania manewrów w odpowiednim wyprzedzeniu i w odpowiednim czasie. Przydatne są także doświadczenia z kataranów klasy Tornado oraz z oceanicznej żeglugi łodzią klasy Mini – w obu przypadkach, podobnie jak na „I love Poland”, żeglujemy na wietrze pozornym. To jest fantastyczne pływanie, czasem aż się do siebie uśmiechamy porozumiewawczo – mamy wiatr o sile ośmiu węzłów, a jedziemy dziekana lub dziesięć. Bajka!

Ale oczywiście w naszym sporcie doświadczenia zbieramy przez całe żeglarskie życie. Dlatego być może najważniejsze w mojej karierze były mistrzostwa okręgu, które wygrałem na optimiście... Byłem chyba najmłodszym zawodnikiem we flocie. Pamiętam, że gdy wróciłem z tamtych regat do domu, z wielkim plecakiem, który ledwo niosłem, tata mi powiedział: „Teraz to już zawsze będziesz chciał wygrywać”. Dwa lata później zwyciężyłem w mistrzostwach Polski. Na cadecie byłem szósty na mistrzostwach Europy. Później była klasa 470 oraz pamiętny wyjazd do Francji na mistrzostwa świata klasy Micro (1987). Miejscowi, Belgowie oraz Niemcy ►

Masz talent do niepożądanych niespodzianek?



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

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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



Kaczorowski: „Pokład jest otwarty dla zawodników młodego pokolenia”.

Fot. Justyna Jazgarska (3)

patrzyli na naszą załogę, jak na obcych z innego świata, którzy wyrwali się z objęć komuny i wyskoczyli na regaty. Ich zdziwienie było jeszcze większe, kiedy usłyszeli, że przyjechaliliśmy po zwycięstwo. Ale gdy odbieraliśmy złote medale, nikt się już nie podśmiewał pod nosem.

Czym się zajmowałeś ostatnio?

Pływałem. Przeprowadzałem jachty na zlecenie prywatnych armatorów, na przykład katamarany stacjonujące na Wyspach Kanaryjskich. Sporo czasu spędziłem na pokładzie „Intuition”, luksusowego *cruisera* o długości 23 metrów, który dziesięć lat temu zbudowano w gdańskiej firmie Conrad Shipyard.

W ilu procentach zdołałeś już poznać jacht „I love Poland”?

Trudno powiedzieć, ale z pewnością nie w połowie. Łódka kryje przed nami jeszcze wiele tajemnic. Czasami mówię do niej w myślach: „Kochana, uchyl rąbka tajemnicy i nie bądź taka narowista”. Wyobrażasz sobie, że ten jacht, mający ponad 21 metrów długości i ważący ponad 14 ton, zachowuje się przy kei jak mieczówka? Dwie osoby odpychają dziób, trzecia rułę i płyniemy. Potrzebujemy czasu, by poznać i okiełznać tę maszynę. Na razie potrafimy żeglować bezpiecznie – nie zrobimy krzywdy ani sobie, ani łódce. Ale by się ścigać, trzeba jeszcze sporo popracować.

Kiedy będziesz mógł powiedzieć, że twoja załoga potrafi wycisnąć z tej łódki wszystko, co się da?

Myślę, że za rok lub trochę później. Na razie, gdyby przyszło nam uczestniczyć w długim kilkudniowym wyścigu, moglibyśmy wycisnąć z jachtu około 70 proc. Im krótszy dystans, tym mniej...

W jaki sposób kompletujesz załogę?

Chcę mieć 6, 8 załogantów w tzw. ekipie szkietowej, stale obecnej na pokładzie.

Połowa z tej grupy powinna mieć spore doświadczenie w morskiej żegludze na dużych jachtach. To między innymi Grzegorz Baranowski, który najwięcej czasu spędził na nowoczesnych jednostkach regatowych. W ekipie są także Alfred Brodziński i Marek Gałkiewicz. Pozostali to przedstawici



Załoga trenuje w Zatoce Gdańskiej...



...i przygotowuje jacht do pierwszych regat.

cieli młodego pokolenia, zawodnicy zbierający doświadczenia na różnych morskich jachtach. W tej grupie są między innymi Jakub Jankowski, Jacek Piasecki, Jasek Chudzik i Jakub Marciniak. Do tego chciałbym stworzyć zespół osób związanych z jachtem, które będą nas wspierać podczas kolejnych zadań – na treningach, regatach i rejsach. Wierzę, że się zachwycą tą łódką tak samo, jak my. I być może znajdą swoje miejsce w tym niezwykłym świecie. Na pokładzie było już około 20 młodych zawodników chcących posmakować żeglugi, jakiej dotąd w Polsce nie mogliśmy im pokazać. To sposób na odmłodzenie środowiska. Wiosną uczestniczyłem w regatach rozgrywanych w Zatoce Gdańskiej. Spostrzegłem, że jestem jednym z młodszych zawodników, choć przecież mam już ponad 50 lat. Projekt I love Poland musi to zmienić.

Co powinien zrobić młody wysportowany żeglarz, który pływał na laserze, finnie lub siedemdziesiątce, a dziś chciałby poszukać nowej drogi i rozpocząć sportową przygodę na morzu?

To może być on lub ona. Niech przyjdzie na keję i powie, że chce spróbować. Damy na początek jakąś robotę – wokół jachtu i na pokładzie zawsze jest mnóstwo pracy. Jeśli zobaczymy, że ogarnia tematy i że pasuje do ekipy, z pewnością będzie mógł z nami wypłynąć. Oczywiście, nie każdy może być członkiem załogi, ale każdy może poznać łódkę.

Wierzysz, że ten jacht zmieni oblicze polskiego żeglarstwa morskiego? Czy za kilka lat, gdy przyjdzie czas podsumowań, będziemy mogli powiedzieć, że projekt I love Poland wart był zachodu, pracy, pieniędzy...

Nie podjąłbym tego wyzwania, gdybym w to nie wierzył. Mam nadzieję, że projekt ukierunkuje energię wielu zawodników zainteresowanych morskim i oceanicznym żeglarstwem. Trzeba zebrać najlepszych, opanować jacht i rozwijać talenty pod polską banderą.

Podczas konferencji w Gdyni mówiłeś, że marzysz o tym, by za kilka lat ekipa polskich żeglarzy, wyszkolona na „I love Poland”, wzięła udział w Volvo Ocean Race...

Nie mówiłem, że marzę o starcie w tych regatach. Mówiłem, że chcę je wygrać. Jeśli nie myślisz o zwycięstwie i nie nastawiasz się na

sukces, to nigdy nie wygrasz. Musimy przestać się bać własnych pragnień, trzeba mówić głośno, jaki mamy cel. To początek drogi do sukcesu – zarówno w okołoziemskich regatach, jak i w mistrzostwach okręgu na optimiście. Gdy stworzymy drużynę, która będzie sobie radzić z jachtem klasy Volvo Open 70, ta sama załoga sprostą zadaniu na innych mniejszych jednostkach, które będą uczestniczyć w kolejnych edycjach wokółziemskich regat. Oczywiście, zdaję sobie sprawę, że przed nami długa droga, a pracy mnóstwo.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Ponad 200 żeglarzy w regatach Unity Line



Niemiecki jacht „Baumstark” (Silvio Schaffner) z Ueckermünde.

Fot. Franciszek Długajczyk

Regaty Unity Line im. Piotra Waszczenko rozegrano w sierpniu w wybrzeży Dziwnowa. Była to już 18. edycja popularnej imprezy. Rywalizowało ponad 200 żeglarzy na 55 jachtach. Pierwszego dnia zachodni wiatr o sile trzech stopni w skali Beauforta stworzył znakomite warunki do przeprowadzenia dwóch wyścigów. Natomiast w niedzielę wiało już do sześciu stopni B. Organizator podjął decyzję o odwołaniu kolejnych startów.

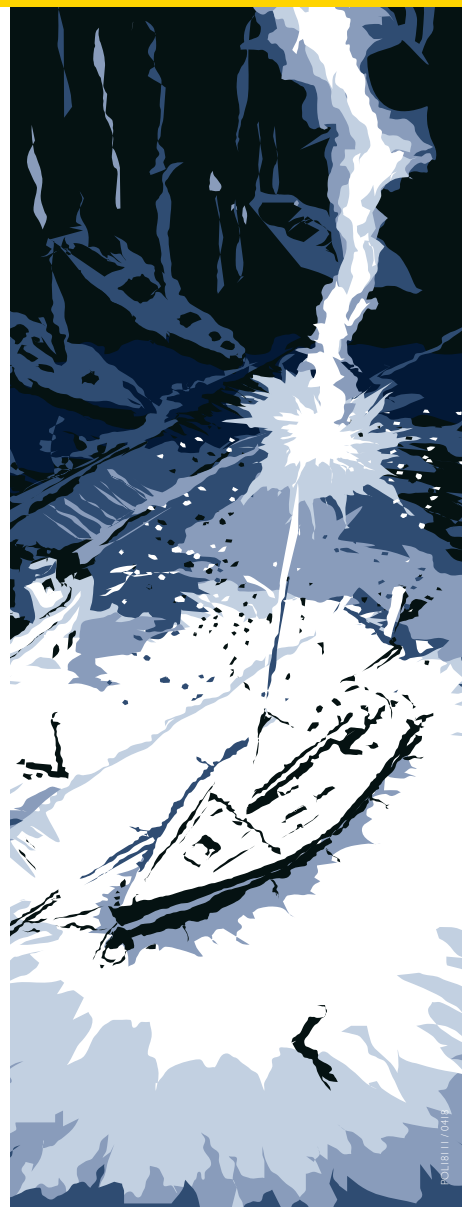
W grupie ORC zwyciężyła załoga Artura Pomorskiego (jacht „Trochus II”). W grupie KWR I triumfowała ekipa Marka Lewensteinina („Asso”), natomiast w KWR II najszybciej żeglowała załoga Krzysztofa Dąbrowskiego („Trzeci”). W grupie open I zwyciężył zespół Jerzego Matuszaka („Dancing Queen”), w open II – Konrada Smolenia („Bigger Johnka”), natomiast w open III – Edwarda Banaszaka („Trochus 4”). Na starcie stanęli też samotnicy – w tej flocie zwyciężył Tomasz Odzioba („ABC Caravela”). Była też grupa

oldtimerów, w której prym wiodła ekipa Cezarego Wolskiego („Sharki”). W klasyfikacji Błękitnej Wstęgi Regat Unity Line najszybszym jachtem była „Bigger Johnka” Konrada Smolenia.

Piotr Stelmarczyk, komandor regat, przeprowadził w trakcie imprezy sondaż, w którym zapytał uczestników o przyszłość i formułę Unity Line. Okazało się, że załogi oczekują właśnie dwudniowej imprezy o sportowym charakterze, przy zachowaniu dotychczasowego podziału na grupy.

Podczas zakończenia regat zawodnicy otrzymali pamiątkowe obrazy wykonane na podstawie fotografii z poprzednich edycji. Załogi, które uczestniczyły pierwszy raz, dostaną te pamiątki po ich wykonaniu. Nagrody wręczali Paweł Wojdalski, zastępca dyrektora Unity Line, Grzegorz Józwiak, burmistrz Dziwnowa, Grzegorz Bordych, kapitan promu „Polonia” oraz Edyta Miśkowiec-Trawniczek, kapitan Portu Dziwnów. Pełne wyniki znajdziesz na stronie www.regaty-unityline.pl. ■

B 3? Trafiony-zatopiony! Jacht żaglowy.



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


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów



Puck powitał „Wielkopolskę” – jacht wreszcie wyjechał z hangaru.



Tak wyglądał kadłub w 2004 roku.

ma 3 Oceans (armator „Fryderyka Chopina”) i rozpoczęły się żmudne przygotowania do gruntownej rewitalizacji. Prace wykonuje firma Complex Jacht, ta sama, która odrestaurowała „Generała Zaruskiego”. – Remont trwał długo, bo zakres prac był ogromny. Ze starej „Wielkopolski” zostało niewiele. Ponadto armatorowi i nam zależało, by jacht nie był tylko

„Wielkopolska” uratowana. Piękny jacht odzyskał dawny blask

Jacht „Wielkopolska”, od trzech lat remontowany w Pucku, wyjechał we wrześniu z hangaru. Osoby zgromadzone na nabrzeżu ujrzały przepięknie odrestaurowany mahoniowy kadłub. W przyszłym sezonie, po 17 latach zapomnienia, łódź powróci na wodę.

„Wielkopolska” to jacht typu Tom 110 zbudowany według założeń klasy CR 10,5. Powierzchnia żagli: 110 metrów kwadratowych. Nad projektem czuwał Leon Tumiłowicz. Koncepcja zakładała budowę jednostki przeznaczonej do celów szkoleniowych i reprezentacyjnych. W Polsce powstały trzy jachty tej klasy. Pierwszym, zbudowanym w 1959 roku, była „Polonia” należąca do PTTK. „Wielkopolskę” zwodowano w 1962 roku, a trzy

lata później powstał „Kaper” – armatorem był gdyński Jacht Klub Marynarki Wojennej Kotwica. Wszystkie egzemplarze zbudowano w Szczecinie. Długość kadłuba: 16,7 metra. Szerokość: 3,5 metra. Zanurzenie: 2,6 metra.

Jacht dla poznańskich żeglarzy powstał dzięki dość nowatorskim (jak na owe czasy) działaniom. Sprzedawano pocztówki, kalendarze, pieniądze zbierano, gdzie się tylko dało. Chrzest łodzi odbył się 22 lipca, w najważniejsze święto państwowe okresu PRL (takie były czasy). Przez lata jednostkę eksploatowano na Bałtyku i Morzu Północnym. „Wielkopolska” żeglowała aż do 2002 roku. Później była ozdobą hangaru dyskoteki w Jastarni. Kolejne próby ratowania jachtu okazywały się nieskuteczne. W 2010 roku łódź zakupiła fir-

repliką, chcieliśmy tchnąć w „Wielkopolskę” nowe życie – mówi Sebastian Kulling, szkutnik nadzorujący remont.

Wymieniono stępkę z dziobnicą i tylnicą, wzdłużniki oraz większość wręg. Zmieniono architekturę pokładu i całkowicie odmieniono wnętrze, czyniąc z „Wielkopolski” jacht elegancki i komfortowy. Nowe poszycie wykonano z mahoniu (oryginał był modrzewiowy). – We wrześniu zainstalowano balast. Przed nami montaż steru, kilku okuć pokładowych oraz dokończenie budowy bezanmasztu – mówi Sebastian Kulling. Wiosną łódź przejdzie próby morskie. Być może zobaczymy „Wielkopolskę” podczas przyszłorocznych targów Wiatr i Woda na wodzie w Gdyni.

Marek Słodownik

FOT. MAREK SŁODOWNIK, SEBASTIAN KULLIG



Niebieska Szkoła
LEKcja NA CAŁE Życie

Szkoła pod Żaglami
na STS FRYDERYK CHOPIN

Martynika - Malaga
02.03.2019 - 13.04.2019

REALIZACJA PROGRAMU UCZNIA
kl. VIII sp, III gim., I - II LO

www.niebieskaszkoła.pl
ZAPISY, WARUNKI, INNE TERMINY



fot. Jakub Piechala

Bitwa o Gotland. Wszystkie oblicza jesiennego Bałtyku

FOT. ANNA KOMOSIŃSKA (3)



Jacek Chabowski. Pierwszy na mecie.



Witold Małecki. Zwycięzca w klasie ORC.



Krzysztof Kotakowski. Zwycięzca w grupie open.

Witold Małecki, żeglujący na jachcie „PGO Goodspeed”, wygrał grupę ORC siódmej edycji regat samotników Bitwa o Gotland – Delphia Challenge, najtrudniejszego morskiego wyścigu organizowanego w Polsce (bazą imprezy jest Marina Przełom). Drugie miejsce zajął Ryszard Drzymalski („Konsal II”), a trzecie – Jakub Marjański („Busy Lizzy”). W grupie open najszybciej żeglował Krzysztof Kotakowski na łodzi klasy Mini 650 („Diamant”). – Cel miałem prosty: zrobić pełne kółko z Górek Zachodnich do Górek Zachodnich – mówił Małecki. – W 2015 roku startowałem na jachcie klasy Mini – wtedy dwa razy złamałem płetwę sterową. Wróciłem w ubiegłym roku, ponieważ od czasu do czasu potrzebuję spuścić sobie manto, a bitwa świetnie się do tego nadaje. Znów jednak nie udało się zrobić pełnego okrążenia, bo sztorm zagościł nas do Kłajpedy. Pomyślałem więc: „do trzech razy sztuka”.

Pierwszym zawodnikiem na mecie był w tym roku Jacek Chabowski („Blue Horizon”), który żeglował 78 godzin, 10 minut i 58 sekund – po skorygowaniu czasu z uwzględnieniem współczynnika ORC najszybszy jacht sklasyfikowano na czwartej pozycji. Rekord regat nie został pobity – wciąż należy do Krystiana Szyпка, pomysłodawcy imprezy, pełniącego dziś funkcję jej dyrektora (w 2003 roku żeglował 62 godziny i 15 minut).

Drugim najszybszym sternikiem tegorocznej bitwy był Jerzy Matuszak („Dancing Queen”), który otrzymał karę (do czasu doliczono 20 proc.) za „niestosowanie się

do procedury komunikacyjnej, co zmusiło organizatora do podjęcia działań z pomocą służb SAR, stacji brzegowych i statków handlowych”. „Dancing Queen” zniknął na trackingu podczas żeglugi na południe, po opłynięciu Gotlandii. – Zawiodła elektronika – mówi Jerzy Matuszak. – O tym, że mnie nie widać, dowiedziałem się przez telefon. Na pokładzie mam dwa radia UKF, przez oba wszystko słyszałem, ale jak się meldowałem podczas wywołań kontrolnych, nikt nie słyszał mnie. Nie wiem dlaczego nadajnik Yellowbrick nie działał – przed regatami powiesiłem go na pawęży i więcej się nim nie interesowałem.

Kłopoty mieli także inni uczestnicy. Andrzej Kopytko (jacht „Opole”) stracił maszt. Sternik nie doznał obrażeń, a łódź – większych uszkodzeń. Na miejsce zdarzenia dopłynął jacht osłonowy „Fujimo”, a estoński SAR wysłał swoją jednostkę i był w kontakcie z biurem regat. Na pokład „Opola” przekazano zapas paliwa i skipper bezpiecznie dopłynął do Górek Zachodnich w asyście jachtu osłonowego „Estrella”.

Dwie ostatnie jednostki, „Double Scotch” Aleksandry Emche oraz „Ocean 650” Macieja Krzesińskiego, płynąc blisko siebie zderzyły się przy spokojnej wodzie, ale w warunkach ograniczonej widoczności. Uszkodzono burtę i takielunek łodzi „Ocean 650”. Żeglazom na szczęście nic się nie stało.

W tym roku zawodnikom towarzyszyło aż siedem jachtów osłonowych, których działania koordynował, z pokładu „Tornado”, Robert Nawrocki. Jachty osłonowe asekurowują skipperów, pośredniczą w komu-

nikacji z biurem regat i przekazują prognozy pogody. – Od lat są na przykład na trasie oceanicznych regat Mini Transat. Rzadko interweniują, ale świadomość, że są blisko, jest dla samotników bardzo ważna – mówił Radek Kowalczyk, jeden z organizatorów bitwy, dwukrotny uczestnik Mini Transat.

– Tegoroczna edycja regat wypadła znakomicie – podsumował Krystian Szyпка. – Dała też zawodnikom możliwość posmakowania niemal wszystkich warunków na morzu – od flauty na starcie, przez szybką baksztagową żeglugę przed Gotlandią (wiał do ośmiu stopni w skali Beauforta), żmudne halsowanie pod zmienny wiatr podczas powrotu i ponownie słaby wiatr przed metą. Poza tym zawodnicy z końca stawki musieli się zmierzyć z rozkręcającym się sztormem.

Trasa bitwy to 500 mil dookoła Gotlandii – trzeba ją pokonać bez przystanków. Każdy uczestnik wyścigu musi mieć na pokładzie tratwę ratunkową, radioboję EPIRB (lub lokalizator PLB), kombinezon TPS ograniczający wychłodzenie organizmu oraz żagle sztormowe. Ukończenie regat daje kwalifikację do międzynarodowych oceanicznych wyścigów samotników. Nagrodą główną jest puchar przechodni przyznawany za zwycięstwo w grupie ORC. Triumfator w grupie open otrzymuje statuetkę Delphia Challenge. Natomiast ostatni na mecie dostaje trofeum za wytrwałość im. Edwarda „Gale” Zajęca. W tym roku zasłużyła na nie Aleksandra Emche, która płynęła 129 godzin i 5 minut (rekord regat). Uroczyste zakończenie będzie się odbywać w hotelu Młyn w Elblągu 27 października.

Milka Jung



METSTRADE to ponad 1500 wystawców z 50 państw oraz zwiedzający ze 116 krajów świata.

Amsterdam zaprasza na METSTRADE. Osprzęt, technologie, trendy i innowacje

P przed nami 31. edycja METSTRADE, największej na świecie wystawy materiałów, technologii oraz elementów wyposażenia jachtów i łodzi (zapraszamy do Holandii od 13 do 15 listopada). METSTRADE to kilka hal w centrum kongresowym RAI Amsterdam, kilkanaście narodowych pawilonów, ponad 1500 wystawców z 50 państw oraz prawie 20 tys. zwiedzających ze 116 krajów świata – to przede wszystkim specjaliści z branży, szefowie

produkcji oraz zaopatrzeniowcy poszukujących nowych materiałów i rozwiązań.

Choć firmy nie prezentują gotowych jachtów, na wystawie znajdziemy wszystko, co niezbędne do ich produkcji – od projektu do ostatniej warstwy farby nakładanej na dno przed wodowaniem. **Jeśli zarejestrujecie swą wizytę na stronie internetowej www.metstrade.com do 5 listopada – wstęp na targi będzie bezpłatny** (zakładka: Register for free). Rejestracja trwa zaledwie trzy

minuty i natychmiast otrzymujemy e-mail z biletem wstępu.

Co nowego w tym roku w Amsterdamie? Organizatorzy targów rozbudowują Construction Material Pavilion (CMP), czyli przestrzeń zarezerwowaną dla wystawców i zwiedzających zainteresowanych materiałami do budowy łodzi, nowymi technologiami, tworzeniem projektów i prototypów (także z wykorzystaniem technologii druku 3D). To miejsce co rok przyciąga konstruktorów jachtowych, projektantów wnętrz oraz szefów produkcji ze stoczni z całego świata. Pawilon CMP został już w całości zarezerwowany – w tym roku będzie gościł aż 60 firm. – METSTRADE to zdecydowanie najlepsze miejsce, by spotkać naszych klientów z różnych kontynentów oraz pozyskać nowych – przekonuje Pierre Calmon, dyrektor eksportu w firmie Resoltech Epoxy Resins. Poza sekcją CMP, w Amsterdamie mamy także dwa inne specjalistyczne pawilony: The SuperYacht Pavilion (SYP) oraz Marina & Yard Pavilion (MYP).

Organizatorzy zapowiedzieli także rozszerzenie działu E-nnovationLAB (hala nr 7), w którym wystawcy prezentują nowatorskie materiały, projekty i urządzenia. To odpowiedź na zapotrzebowanie rynku, który wykazuje coraz większe zainteresowanie nowymi technologiami, ekologicznymi systemami napędowymi oraz rozwiązaniami hybrydowymi.



The SuperYacht Pavilion (SYP), czyli świat luksusu i superjachtów.

METS 20 TRADE 18

Zapowiedziano także utworzenie dwóch nowych kategorii w konkursie Boat Builder Awards, który zawsze ma wyjątkową oprawę (gałę zaplanowano na wtorkowy wieczór 13 listopada). Jury przyznaje nagrody producentom i dystrybutorom jachtów za wyjątkowe osiągnięcia biznesowe. W tym roku konkurs organizowany jest we współpracy z firmą Raymarine oraz magazynem „International Boat Industry”. W regulaminie jest aż dziesięć kategorii (szczegóły na stronie www.metstrade.com – zakładka: Awards).

Najlepsze innowacyjne produkty obecne na targach rywalizują o tytuły DAME Design

Award. To najbardziej prestiżowe wyróżnienie w innowacyjnych branżach przemysłu jachtowego. Jury ocenia pomysł, wykonanie, funkcjonalność oraz stosunek ceny do jakości. Przed rokiem główny laur konkursu DAME Design Award otrzymał kompletny system elektrycznego sterowania jachtem Scanstrut RS Venture Connect SCS przygotowany dla żeglarzy niepełnosprawnych. Jaki produkt zwycięży w tym roku? Wszystkie nominowane produkty poznamy w połowie października, a werdykt jury – 13 listopada.

METSTRADE
13, 14, 15 LISTOPADA 2018
RAI Amsterdam
Europaplein
Amsterdam 1078 GZ
Holandia



Centrum targowo-kongresowe RAI Amsterdam.

Kolekcja wodoszczelnych toreb marki Ronstan

Produkty zaprojektowano przede wszystkim z myślą o zawodnikach żeglujących na małych łódkach regatowych. Każdy sportowiec spędzający cały dzień na „mokrej” łódce, doceni funkcjonalność i trwałość wodoszczelnych toreb Ronstan mających zgrzewaną konstrukcję i mocną zewnętrzną warstwę z PCV. Warto też zwrócić uwagę na nowoczesny design. Torby mają praktyczne kieszenie i przegrody różnej wielkości. Proste i niezawodne zamknięcie głównej komory typu „zwiąź i zamknij”. Odblaskowe paski. Dodatkowo w workach znajdziecie komfortowe systemy nośne na plecach. Dystrybutorem produktów marki Ronstan jest gdańska firma Sail Service. Więcej na stronach www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.



www.wiatr.pl

FOT. MATERIAŁY FIRMY RONSTAN

MASTERVOLT

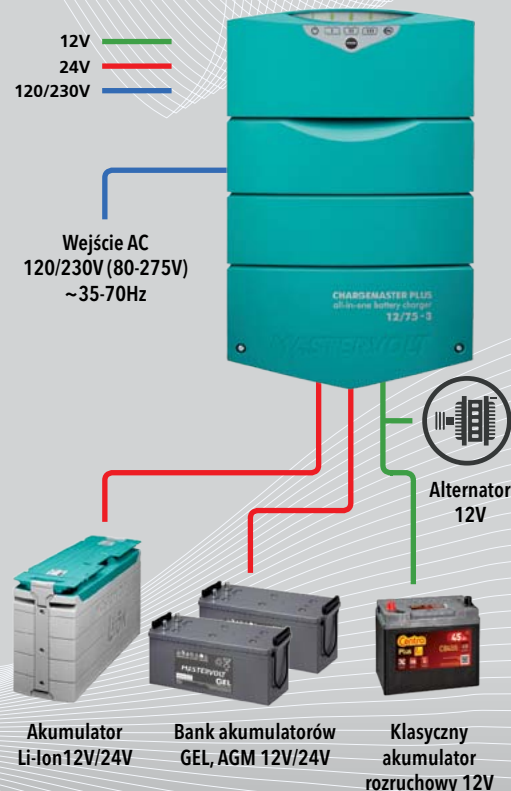
POLSKA

Innowacyjne i autonomiczne systemy zasilania



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

Moje jezioro. Moja łódź.

BOOT & FUN

29.11. – 2.12.2018
10.00 – 18.00 tereny targowe
Messe Berlin



wyjątkowa prezentacja
28.11. od 18.00

Bilety w promocyjnej cenie:
www.targiberlinskie.pl
tel. 22 215 47 69

Targi wypoczynku nad wodą i na wodzie

Messe Berlin

Jachty żaglowe i motorowe • czartery • warsztaty dla żeglarzy • akweny • oferta turystyczna • outdoor • houseboats • i wiele innych

Targi Boot & Fun w Berlinie. Zapraszamy do stolicy Niemiec

Berlin, tętniąca życiem metropolia, ma ponad 200 km dróg wodnych – więcej niż jakakolwiek inna europejska stolica. Ma także mnóstwo przystani oraz klubów nad Sprewą i rozlewiskami rzeki Havela oraz ponad tysiąc mostów – bije pod tym względem nawet Wenecję. Dlatego targi sportów wodnych w stolicy Niemiec odwiedzają goście z całej Brandenburgii, z innych regionów kraju oraz oczywiście z zagranicy, w tym z Polski. Hale targowe Messe Berlin znajdują się w zachodniej części stolicy Nie-

miec (Messedamm 22, 14055 Berlin). Położone są 180 km od Szczecina, 274 km od Poznania, 347 km od Wrocławia i 560 km od Warszawy. Ze stolicy jedziemy do Berlina autostradą A2 – wystarczy pięć godzin jazdy samochodem, by stanąć przed wejściem na targi Boot & Fun. Tej jesieni spotykamy się na targach od 29 listopada do 2 grudnia.

Jednym z głównych wydarzeń imprezy będzie finał piątej edycji konkursu Best of Boats Award. 18 dziennikarzy z kilkunastu europejskich magazynów (w tym z maga-

zynu „Wiater”) sprawdziło ponad 500 łodzi motorowych z 20 krajów świata. Do finału zakwalifikowano 21 konstrukcji rywalizujących w pięciu kategoriach: Best for Beginners (najlepsza dla początkujących), Best for Fishing (najlepsza do wędkowania), Best for Fun (najlepsza do rozrywki), Best for Travel (najlepsza do podróży) i Best for Family (najlepsza dla rodziny). W ostatniej kategorii nominowano jednostkę z Polskiej stoczni – łódź Parker Monaco 110 (przed rokiem tytuł w kategorii Best for Travel wywalczyła Delphia BluEscape 1200 ze stoczni Delphia Yachts).

Goście targów berlińskich zobaczą jachty żaglowe i łodzie motorowe, pontony, kajaki, małe łódki, jednostki z napędami elektrycznymi i houseboats. Wystawcy zaprezentują także tradycyjne silniki spalinowe, akcesoria i odzież. Nie zabraknie też firm czarterowych, szkół żeglarskich oraz marin i przystani. Poza tym, jak co rok w Berlinie, będzie bogata oferta związana z windsurfingiem, nurkowaniem i wędkarstwem. Dzień przed oficjalnym otwarciem wystawy (28 listopada) odbędzie się Gala Łodzi 2018 – to przedpremierowe zwiedzanie stoisk oraz wyjątkowe przyjęcie dla wystawców, przedstawicieli świata biznesu, kultury i sportu.

Więcej informacji o targach na stronach: www.targiberlinskie.pl i www.boot-berlin.de



Futura 36. Polska łódź w Berlinie.





Zwiedzający oglądają jacht Phobos 24.5.



Parker 690 DC, czyli demon prędkości – do 47 węzłów z silnikiem 250 KM.

Fot. Alex Domański (2)

Katowice czekają na targi Wiatr i Woda

Trzecia edycja Śląskich Targów Sportów Wodnych i Rekreacji Wiatr i Woda będzie się odbywać w Katowicach od 12 do 14 października (w piątek, pierwszego dnia wystawy, wstęp wolny). Zapraszamy do Międzynarodowego Centrum Kongresowego (Plac Sławika i Antalla 1), gdzie zacumują łodzie motorowe, jednostki typu houseboat oraz jachty żaglowe – popularne na naszych jeziorach kabinowe mieszczówki. Będą też małe łódki plażowe, kajaki, deski SUP i skutery wodne. A także stoiska firm czarterowych, dostawców elektroniki, osprzętu i wyposażenia pokładowego.

Organizatorzy targów przygotowali bardzo ciekawy program. W piątek zapraszamy na

spotkanie z Krystianem Szypką, uczestnikiem regat OSTAR i dyrektorem wyścigu samotników Wielka Żeglarska Bitwa o Gotland – Delphia Challenge. Tematem rozmowy będzie bezpieczeństwo na trasie morskich regat. W sobotę Rafał Moszczyński opowie o przygotowaniach do samotnej wokółziemskiej wyprawy bez zawijania do portów w 40. rocznicę rejsu Henryka Jaskuły na „Darze Przemysła”. Krzysztof Baranowski także poruszy tematy związane z żegluga oceaniczną. W niedzielę targowa scena będzie należeć do Szymona Kuczyńskiego, który wróci wspomnieniami do swych dwóch wokółziemskich samotnych rejsów i opowie o aktualnie realizowanej wyprawie Joanny Pajkowskiej. Bę-

dzie też Jerzy Radomski, kapitan legendarnego jachtu „Czarny Diament”. A także Maciej Cylupa, który zaprezentuje laureatów Carbo-nów – Śląskich Nagród Żeglarskich.

W piątek i sobotę targom będzie towarzyszyć konferencja Marine Industry Forum. Prelegenci poruszą tematy, które rozbudzają dziś wyobraźnię konstruktorów, producentów i miłośników sportów wodnych. Usłyszymy między innymi o budowie małych jednostek bezałogowych, o napędach elektrycznych i hybrydowych, a także o panelach fotowoltaicznych najnowszej generacji.

Dokładny program targów oraz pozostałe informacje dla zwiedzających znajdziecie na stronie internetowej www.wiatriwoda.pl. ■



3. Śląskie Targi Sportów Wodnych i Rekreacji

WIATR i WODA

12-14 października

Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Katowice

wiatriwoda.pl

Targom towarzyszy Marine Industry Forum
konferencja branży przemysłu jachtowego

miasto współgospodarz

organizator

organizator
wykonawczy

partner

patronat honorowy



YACHT EXPO



patronat medialny

współpraca medialna



Dlaczego warto wracać do Gdyni?

Premiery, spotkania i biznes...



SunCamper 35 ze stoczni Balt-Yacht. Nowość sezonu 2018.

Ani czwartkowe upały, ani weekendowe przelotne opady deszczu, nie popsują 13. edycji gdyńskich targów Wiatr i Woda na wodzie. Wystawa cieszyła się sporym zainteresowaniem zwiedzających (najwięcej gości odwiedziło targi w sobotę).

Co najmocniej przyciągało zwiedzających do Mariny Gdynia? Luksusowe jachty motorowe. Nieliczne, ale bardzo ciekawe konstrukcje żaglowe. Był uroczysty chrzest debiutującej na rynku łodzi motorowej Northman 1200. Przy kei zacumował „Atlantic Puffin”, na którym Szymon Kuczyński dwukrotnie opłynął świat. Zwiedzaliśmy też pięknie odrestaurowany mahoniowy jacht „Wanda” – pływającą księgarnię wydawnictwa o przewrotnej nazwie „W może” (łódź typu Vega z 1967 roku).



Premiera: Northman 1200.

Załoga księgarni promowała nowe tytuły: „Żeglarz jachtowy – podstawowy podręcznik dla żeglarzy” oraz dzienniki oceaniczne zatytułowane „Dookoła świata o tak, o...” autorstwa Szymona Kuczyńskiego i Dobrochny Nowak. Ciekawostką był także mały samolot odrzutowy Cirrus Vision Jet – najszybsza



Jacht Horizon 18 (Delphia Yachts).

jednostka prezentowana na targach (można nią polecieć do Chorwacji i tego samego dnia wrócić do Warszawy na kolację). Natomiast w klubie wystawców słuchaliśmy opowieści znanych żeglarzy: Krzysztofa Baranowskiego, Mariusza Kopera, Hanny Leniec, Wojtka Małeckiego, Bartka Czarcińskiego i Szymona Kuczyńskiego.

Gośćmi targów byli też kontrahenci i dziennikarze z Rosji oraz ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich – zgłębiali potencjał polskiego przemysłu jachtowego w ramach Misji Study Tour. Goście przeprowadzali testy jachtów, uczestniczyli w konsultacjach z konstruktorami, wzięli też udział w konferencji „Siła i potencjał polskiej branży jachtowej. Elementy rządowego programu wsparcia branży na rynkach zagranicznych”.

Podczas targów przyznano nagrody w konkursie Gdynia Yacht Design (jury wybiera najładniejszy jacht żaglowy i motorowy prezentowany na targach). Konkurencję jednostek żaglowych wygrała łódź N’Fun 30, *daycruiser* o sportowych liniach, konstrukcja idealna do weekendowej żeglugi, szkoleń, regat, a nawet krótkich rejsów. Jacht ma hydraulicznie podnoszony miecz szybrowy z bulbą (zrezygnowano z dodatkowego balastu w dnie). W Gdyni jednostkę prezentował znany regatowiec Marek Stańczyk.

W kategorii jachtów motorowych zwyciężył model Galeon 485 HTS o długości niespełna 15 metrów. Łódź ma elegancką i zarazem sportową sylwetkę, otwarty kokpit, komfortowe wnętrze oraz górny pokład ze stanowiskiem sterowania i kambuzem. Wyróżnienie w kategorii jachtów motorowych otrzymał jacht Northman 1200.

Delphia Yachts prezentowała pięknie wykończoną łódź żaglową Delphia 47. W marinie zacumował też spacerowy jacht Horizon 18 produkowany w Olecku dla znanej korporacji czarterowej Le Boat. Firma Dobre Jachty zaprosiła na pokłady łodzi motorowych marek Invictus, Merry Fisher i Prestige. Stocznia Balt-Yacht promowała nowość tegorocznego



Parker Monaco 110 cieszy się dużym zainteresowaniem na europejskich rynkach.



Bartek Czarciński opowiada o pływającej księgarni wydawnictwa „W może”...



...i przedstawia łódź typu Vega z 1967 roku.



Kabinowy trimaran Dragonfly 28 Sport.

sezonu – spacerową łódź SunCamper 35 (ten jacht prezentowaliśmy obszernie w poprzednim wydaniu „Wiatru”). Spore zainteresowanie wzbudzał też niezwykle morski jacht żaglowy – kabinowy trimaran Dragonfly 28 Sport (stoisko firmy Rodan – przedstawiciela duńskiej stoczni Quorning Boats). Jacht rozpędza się do 22 węzłów – to prędkość nieosiągalna dla tradycyjnych jednokadłubowych jachtów turystycznych. Dragonfly ma obrotowy miecz w środkowym kadłubie oraz składane boczne pływak – rozwiązanie to pozwala transportować jacht na przyczepie bez dodatkowych opłat i pozwoleń oraz cumować w marinach między dalbami.

Załoga stoczni Parker Poland przedstawiła model Monaco 110. To elegancka rodzinna jednostka o długości niespełna 11 metrów, ciesząca się dużym zainteresowaniem europejskich armatorów z różnych akwenów – przed kilkoma tygodniami jeden z egzemplarzy trafił do Turcji.

Najbliższe targi Wiatr i Woda będą się odbywać w Katowicach – od 12 do 14 października. Kolejna wystawa organizowana przez Murator Expo – w marcu przyszłego roku w Warszawie. A targi na wodzie znów latem – w letnie wakacje 2019 roku. Więcej o wystawach na stronie www.wiatriwoda.pl. ■



Najszybsza jednostka targów: mały samolot odrzutowy Cirrus Vision Jet. Oto przyszłość lotnictwa.



Szymon Kuczyński cumuje przy targowej kei stoczni Northman.



Warszawski Salon Jachtowy to nowa impreza w kalendarzu polskich wystaw nautycznych.

Trzy imprezy w jednym miejscu: jachty, kampery i podróże

Trzecia edycja Warszawskiego Salonu Jachtowego, nowej imprezy organizowanej w halach Ptak Warsaw Expo w podwarszawskim Nadarzynie, będzie się odbywać od 19 do 21 października. Wystawie towarzyszą Międzynarodowe Targi Turystyczne World Travel Show oraz targi Camper & Caravan Show. Na wszystkie trzy imprezy obowiązuje jeden bilet (w tym roku organizatorzy oferują zwiedzającym zakup trzech biletów w cenie dwóch). Centrum targowe, największe w Polsce, ma łączną powierzchnię 143 000 m kw. Zlokalizowane jest u zbiegu dróg krajowych S7 i S8 oraz autostrady A2 – zaledwie 20 km od Lotniska im. Fryderyka Chopina i 16 km od dworca PKP Warszawa Zachodnia.



Sterówka marzeń, czyli klasyka i nowoczesność.

Na stoisku Eco Marine zobaczymy łódź Nimbus Weekender W9 (polska premiera). Jednostkę po raz pierwszy zaprezentowano na tegorocznych targach w Düsseldorfie. Cobra Yachts przedstawi łódź Futura 40 Horizon.



Jacht Cobrey 33 HT.

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

Terminarz ŻEGLARSKI 2019

34,99 zł/szt.



tel. 67 255 85 83
sklep internetowy:

www.terminarze.pl



17,00 zł/szt.
NOTES ŻEGLARSKI



F200. Swój udział potwierdziły także firmy A.M.S. Boats, Dedimarine, Eskapader, Vetus, Markos, Kanokajaki, Aqua Marina, Oceania, Mazurskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Sailing Machine oraz Slam-Online.

Hale targowe mają pomieścić ponad 100 jednostek motorowych i żaglowych. Firmy będą też promować drobny sprzęt pływający, osprzęt i wyposażenie. Nie zabraknie agencji czarterowych i szkół żeglarskich, a także szkół nurkowych i organizatorów turystyki związanej ze sportami wodnymi. W strefie

sportów wodnych zwiedzający trafią na plażę z dwoma basenami – w jednym będzie tor do skimboardingu, w drugim – miejsce do przeprowadzania testów sprzętu pływającego, między innymi desek SUP.

Odwiedzając Warszawski Salon Jachtowy warto też poświęcić czas na Międzynarodowe Targi Turystyczne World Travel Show. Jak co rok, o swych pasjach będą opowiadać znani podróżnicy. Między innymi Andrzej Bargiel, narciarz wysokogórski i himalaista, który niedawno zasłynął pierwszym w histo-

rii zjazdem na nartach ze szczytu K2. Będzie też Aleksander Doba – pierwszy człowiek, który samotnie przepłynął kajakiem Atlantyk z kontynentu na kontynent. Spotkamy także Michała Patera, jednego z najpopularniejszych autostopowiczów (podróżnik ma 150 tys. subskrypcji na YouTube oraz blisko 90 tys. fanów na Facebooku). Krajem partnerskim World Travel Show są w tym roku Stany Zjednoczone Ameryki, natomiast ambasadorem targów – podróżniczka i dziennikarka Martyna Wojciechowska. ■

Dobry balast to podstawa. Prosz-Met z Trzebini oferuje ołowiane balasty o dowolnych kształtach

Firma Prosz-Met z Trzebini (powiat chrzanowski, tuż przy autostradzie A4 Katowice – Kraków) oferuje producentom łodzi ołowiane balasty o dowolnych kształtach, do każdej konstrukcji. Firma realizuje zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi przez armatorów i producentów. Prosz-Met oferuje także usługi transportowe zamówionych balastów.

Poza tym, firma wykonuje również anody cynkowe oraz aluminiowe (zgodnie z polską

normą oraz zgodnie z rysunkami otrzymanymi od klientów). „Anody i protektory chroniące przed korozją, wykonywane metodą odlewania, powstają wyłącznie z surowców pierwotnych o najwyższej czystości” – mówi przedstawiciel spółki.

W procesach produkcyjnych Prosz-Met stosuje różne metody: mielenia (proszki metaliczne i organiczne), odlewania (protektory ochronne) oraz odlewania i walcowania (anody galwaniczne). Ich wyroby znajdują

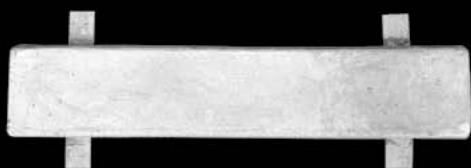
zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym – jako komponenty wykorzystywane w produkcji klocków hamulcowych i okładzin, w przemyśle stoczniowym – do ochrony katodowej konstrukcji stalowych i kadłubów statków, a także w galwanizerniach – do pokrywania warstwą metalu powierzchni innego metalu.

Więcej informacji o firmie i jej usługach znajdziecie na stronie internetowej www.prosz-met.pl. ■



Oferujemy:

BALASTY OŁOWIANE, ANODY GALWANICZNE, OBRÓBKA SKRAWANIEM



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



Beata Białasek- Zajac +48 660 758 461 ☎

Ireneusz Barytowicz +48 668 499 568 ☎

+48 32 711 56 58 ☎

beataprosz-met@wp.pl ☎

www.prosz-met.pl ☎

Rynek wtórny. Dlaczego używany jacht lepiej kupić jesienią?



Jachty z lat 80. wciąż się cieszą sporym zainteresowaniem armatorów.



Pod pokładem zaglądamy w każdy zakamarek...



...a na lądzie sprawdzamy część podwodną.

Jesień czasem budzi u armatorów przeżenie. Czekają ich wyciąganie jachtu z wody, rozpakowanie, sprzątanie, przygotowanie instalacji do zimy... słowem mnóstwo prac, które trzeba wykonać tylko po to, by łódka bezpiecznie stała kilka miesięcy na lądzie – nieużywana. I między innymi właśnie dlatego uważam, że jesień to najlepszy moment na zakup jachtu z drugiej ręki. Czy możemy liczyć na niższe ceny? Oczywiście. Przecież kupujemy łódź starszą o rok. Jej obecny właściciel chętnie zgodzi się na obniżenie ceny, bo wie, że może go ominąć kosztowne i pracochłonne przygotowywanie jachtu do zimowania. Te koszty zapewne spadną na nas, ale zyskamy coś bardzo ważnego: czas na spokojne przygotowanie łodzi do kolejnego sezonu.

Szacowanie budżetu

Rozpoczynając poszukiwania używanego jachtu, z reguły w pierwszej kolejności określamy nasze potrzeby. Sprawa jest dość prosta, gdy ma to być nasza kolejna łódź.

Trudniej o decyzję, gdy debiutujemy w gronie armatorów. Po pierwsze, musimy oszacować budżet. Zaglądamy więc na konto lub sprawdzamy, jaką pożyczkę dostaniemy w banku. Pamiętajmy jednak, że zakup łodzi to dopiero początek wydatków. Musimy zaplanować wydatki na dodatkowe wyposażenie, ubezpieczenie, postój w porcie, prace remontowe, bieżące naprawy i przeglądy techniczne (niby nieobowiązkowe w przypadku niewielkich jachtów rekreacyjnych, ale często wymagane przez ubezpieczycieli). Ile zatem wydamy? To oczywiście zależy od wielkości jachtu, jego stanu, wartości (koszt ubezpieczenia) oraz miejsca postoju. **Ponieważ byłem armatorem kilkunastu jednostek, z doświadczenia wiem, że koszt utrzymania jachtu o długości 12 metrów to średnio 30 tys. złotych rocznie (zakładamy, że łódź stacjonuje w Gdańsku, a armator nie odkłada żadnych napraw na później).** Dla porównania, utrzymanie jachtu o długości 17 metrów w Chorwacji (Marina ACI Skradin) kosztuje 20 tys. euro. Natomiast utrzymanie łodzi o długości 24 metrów w Hiszpanii – około 25 tys. euro.

Na jachcie zawsze jest sporo pracy, więc przyszły armator powinien mieć także czas i pewne umiejętności, by odpowiedzieć silnik, zszyć żagiel, zaalaminować uszkodzony dziób, nanieść farbę przeciwporostową... No, chyba, że mamy sporo pieniędzy i wykonanie każdej drobnej pracy będziemy zlecać odpowiednim fachowcom.

Kupować jacht stojący na lądzie, czy przycumowany w marinie?

Oto dylemat! Łódź służy do pływania, więc woda jest jej naturalnym środowiskiem. Dlatego przed zakupem należy zrobić prawdziwy morski test. Lepiej więc, gdy łódź stoi w marinie i jest przygotowana do żeglugi. Przecież samochodu też nie kupujemy bez jazdy próbnej – ani w salonie, ani tym bardziej z drugiej ręki. W ten sam sposób należy podejść do zakupu łodzi. Musimy popłynąć z użyciem silnika i pod żaglami. Dlaczego? Kiedyś znajomi kupili 23-letni jacht o długości 36 stóp, który kilka lat stał na lądzie i nie był użytkowany. Liczyli się z tym, że po zwodowaniu może być różnie. Ucieszyli się więc, gdy właściciel przygotował łódź do wodowania i przekazał do testu. Niestety, odbyli tylko krótki rejs po rzece. Wydawało się, że wszystko jest w porządku, więc sfinalizowali transakcję. Ale gdy wypłynęli w morze, poznali całą prawdę o swojej jednostce. Zabudowa zaczęła trzeszczeć. Nadbudówka przeciekała po uderzeniu każdej fali. Silnik zawiódł. Gdyby wcześniej odbyli całonocny rejs próbny w morskich warunkach, prawdopodobnie poszukaliby innego jachtu.

Innym razem pomagałem przy zakupie łodzi o długości 24 metrów. Powiedziałem właścicielowi, że chcemy spędzić na pokładzie co najmniej dwa dni i zrobić kilka prób pod żaglami. Szwedzki armator pokazał nam wszystkie jachtowe urządzenia i instalacje, po czym poszedł do hotelu. Nazajutrz wypłynęliśmy na kilka godzin, więc ze spokojem mogliśmy sprawdzić wszystkie najważniejsze elementy osprzętu pokładowego i takielunku. Armator rzeczowo odpowiadał na nasze pytania. Później przyszedł czas na ocenę podwodnej części kadłuba. I w tym miejscu znów wracamy do odpowiedzi na tytułowe pytanie: „Dlaczego używany jacht lepiej kupić jesienią?”. Wyciągnięcie łodzi na ląd kosztuje i ten wydatek zawsze ponosi kupujący. Jesienią możemy więc najpierw sprawdzić jacht na wodzie, przy okazji oceniając stan łódki po całym sezonie eksploatacji, a później możemy wyciągnąć jednostkę na ląd, by ocenić

część podwodną i być może od razu zabezpieczyć kadłub na zimę. Co prawda, wydając na jacht kilkadziesiąt lub kilkaset tysięcy złotych, koszt wodowania nie powinien nas przerażać, armatorzy jednak zazwyczaj wolą zaoszczędzić.

Podsumujmy. Nie kupujemy jachtów stojących na lądzie. Co innego, gdy chodzi o łódź, którą dobrze znamy i na której już pływaliliśmy. Jeżeli jednak postanowimy zakupić jednostkę, która stała na lądzie kilka lat, koniecznie sprawdzimy jej stan techniczny i spróbujemy oszacować koszt niezbędnych napraw. Warto skorzystać z usług inspektora technicznego – jego pomoc może nam zaoszczędzić sporo nerwów i pieniędzy. Moim zdaniem, najlepiej kupować jachty, które są w stałej normalnej eksploatacji.

Pierwsza jesień i co dalej?

Kupując jacht jesienią, możemy się jeszcze nim nacieszyć przez kilka dni. Poznamy wtedy bliżej nasz nowy dom i dokładnie zaplanujemy zimowe prace. Warto notować wszystko, co zauważymy i co przyjdzie nam do głowy. Poza tym, jesień to najlepszy moment na negocjacje z fachowcami od laminatów, instalacji, elektroniki, żagli i takielunku. Jeśli planujemy remont zabudowy lub gruntowny serwis silnika, jesienią najłatwiej znaj-



Bartek Czarciniński: „Najlepiej kupować jachty, które są w stałej normalnej eksploatacji”.

dziemy solidnego wykonawcę. Wiosną lub latem znacznie trudniej o dobrego fachowca dysponującego czasem (a ci, którzy mają czas, nie mają zleceń – wcześniej bowiem zrazili do siebie innych armatorów). Poza tym, rozpoczynając naszą przygodę jesienią, możemy ze spokojem i bez pośpiechu przygotowywać łódź do kolejnego sezonu. To także oznacza oszczędności, bo wszystkie ekspresowe naprawy lub remonty, wykonywane w sezonie, zwykle są droższe.

Dlaczego jacht używany?

Na koniec kilka słów otuchy dla osób, których nie stać na nowy jacht. W łodziach używanych wszystkie choroby wieku dziecięcego są już zdiagnozowane i wyleczone. W ostatnich latach odbierałem dla klientów

jachty z wielu europejskich stoczní. Niestety, nawet w luksusowych jednostkach za 2 lub 3 mln zł zdarzały się niedociągnięcia, a później reklamacje. Kilka tygodni temu, serwisując łódź o długości 50 stóp, znalazłem listę 157 usterek wykrytych podczas pierwszego rejsu. Zatem jacht używany nie musi być gorszy od nowego, a często nawet jest znacznie lepiej wyposażony.

Zatem, nie bójmy się jachtów używanych, ale kupujemy je z głową. Jeśli sfinalizujemy transakcję jesienią, zyskamy czas na zlecenie prac remontowych, załatwienie formalności rejestracyjnych (na wpis do rejestru i pozwolenie radiowe czekamy co najmniej miesiąc), a w długie zimowe wieczory będziemy polować na promocje w sklepach oferujących dodatkowe wyposażenie.

Bartek Czarciniński



Jachty, które znajdziecie w naszej ofercie, sprawdzamy osobiście. Każda jednostka przechodzi testy i przegląd stanu technicznego. Na etapie budowania oferty określamy konieczne inwestycje. Przede wszystkim jesteśmy żeglarzami, a od 15 lat również armatorami jachtów morskich. Korzystając z naszych doświadczeń znajdziemy jednostkę odpowiadającą Twoim potrzebom.

kpt. Bartłomiej Czarciniński

MORKA

BOAT COMPANY



DELPHIA 40.3
Gdańsk

105 000 EUR
2013



Dufour 525 grand large
Skradlin, Chorwacja

197 000 EUR
2009



SŁOTTA 38 CCS
Gdańsk

85 000 EUR
2001

ZAKUP I SPRZEDAŻ JACHTÓW UŻYWANYCH | WYPOSAŻENIE JACHTÓW ŻAGLOWYCH I MOTOROWYCH
SERWIS JACHTÓW MORSKICH | CZARTERY | PRZEPROWADZANIE JACHTÓW

biuro@morka.pl

b.czarcinski@morka.pl

tel. +48 531 760 383

więcej jachtów na morka.pl



Zatoka Stiniva na wyspie Vis. Skalne wrota prowadzą do małej uroczej plaży.

Dwa style żeglowania w Chorwacji: tradycyjny i oszczędny. Który wybrać?

Zalogi żeglujące po chorwackich wodach opłacają postoje w eleganckich i komfortowych marinach, wynajmują boje cumownicze w zatokach, korzystają z mooringów przy kejach restauracji i zamawiają bilety do parków narodowych. Najlepsza infrastruktura w basenie Morza Śródziemnego, wspaniałe krajobrazy, niezwykle

zabytki, wykwintna kuchnia, zapach roślin i ziemi spalonej słońcem, ciepły wiatr oraz poczucie bezpieczeństwa, które towarzyszy nam podczas lądowych wycieczek – to wszystko sprawia, że chorwackie wybrzeże przyciąga żeglarzy z całej Europy. Można powiedzieć, że popyt i podaż rządzą tu czarterowym biznesem. I oczywiście cenami...

Wschodnie wybrzeże Adriatyku jest rajem dla miłośników sportów wodnych. Jest także najpopularniejszym zagranicznym akwenem wśród polskich żeglarzy. Czartery i rejsy w Chorwacji to najważniejsze pozycje w katalogach polskich agencji żeglarskich. Bez Adriatyku niektóre z nich mogłyby zamknąć biura, bo około 80 proc. swych klientów wysyłają właśnie do Chorwacji. Na szlaku spotykamy także Niemców, Brytyjczyków, Włochów, Szwedów, Rosjan, Czechów oraz żeglarzy spoza Europy. Trudno się więc dziwić, że ceny w Chorwacji są wyższe, niż na przykład w Grecji, czy w Turcji.

Za jednodniowy pobyt jachtu w Parku Narodowym Mljet płacimy 550 kun, czyli około 357 zł. Na Kornatach – 600 kun, czyli 390 zł. Wynajęcie boi cumowniczej w pobliżu miejscowości Stari Grad na Hvarze kosztuje 200 kun (130 zł). Postój jachtu o długości 12 metrów w marini ACI Trogir wyceniono na 627 kun (408 zł). Ta sama łódź zacumuje w Dubrowniku za 903 kuny, czyli 587 zł. Jeśli mamy większą jednostkę, opłaty oczywiście rosną – zawijając do mariny ACI Dubrownik łodzią typu Bavaria 46 o długości 14,27 metra, za dobowy postój w weekend zapłacimy 1156 kun, czyli 751 zł (przystań w Dubrowniku oferuje najwyższe weekendowe opłaty w całej sieci marin ACI). Gdy organizujemy składkowy rejs dla kilku osób – każdy żeglarz



Laguna przy wysepce Saplun (Lastovo).



Latarnia na przylądku Struga (Lastovo).

udźwignie swoją część budżetu. Gorzej, gdy finansujemy rejs rodzinny i wszystkie wydatki pokrywamy z jednego portfela. Co wtedy? Czy w Chorwacji można żeglować oszczędnie? Postanowiliśmy to sprawdzić.

Pomysł na rejs

Za pośrednictwem warszawskiej agencji Punt wynajęliśmy starszy jacht typu Bavaria 37 Cruiser. W pierwszym tygodniu chcieliśmy pływać oszczędnie, od zatoki do zatoki, omijając miejsca z opłatami, ale nie rezygnując z atrakcji turystycznych. Natomiast na drugą część rejsu zaplanowaliśmy tradycyjną chorwacką żeglugę od portu do portu, nie przejmując się zbyt cenami cumowania w najładniejszych miastach Dalmacji. Co z tego wyszło? Wierzmy, że nasze spostrzeżenia i zebrane informacje pomogą wam zaplanować własną wyprawę – na miarę oczekiwań i budżetu załogi.

Starsze jachty wizytówką czarterowej floty

Dobre agencje żeglarskie współpracują z sprawdzonymi armatorami. A ci mają w ofercie nie tylko nowe droższe jednostki, ale także starsze tańsze jachty. W Chorwacji zwykle są świetnie utrzymane i to właśnie one najlepiej świadczą o tym, jak armator dba o swoją flotę. Załoga agencji Punt poleciła nam firmę Aba Vela ze Splitu oraz niedrogi jacht Bavaria 37 z 2006 roku (długość: 11,35 m, szerokość: 3,8 m, zanurzenie: 2,2 m). Tygodniowy czarter w czerwcu i we wrześniu, z rabatem w wysokości 15 proc., kosztuje 1530 euro, czyli około 6579 zł. Jacht ma trzy kabiny, osiem koi, łazienkę z prysznicem, dodatkowy prysznic na rufie, rolowane żagle i ster strumieniowy.



Zatoka Prožurska na północy wyspy Mljet (mooringi i boje należące do miejscowych restauracji).

Czego się można spodziewać po łodzi czarterowej mającej już 12 lat? Powiedzmy szczerze – wszystkiego. Dlatego wchodząc na pokład jachtu „Elica I” byliśmy naprawdę zaskoczeni. Drewniana zabudowa w dobrym stanie. Łazienka czysta i pachnąca. W zębie sucho, jak na pustyni. W komorze silnika Volvo Penta D1-30 o mocy 29 KM żadnych wycieków. Żagle – zadbane. Przy stanowisku sternika iPad z programem nawigacyjnym Navionics. W każdej kabinie cztery ręczniki, dwie poduszki i pościel. W kranach ciepła woda. W lodówce sporo miejsca na produkty spożywcze. Kuchinka na kardanie, piekarnik, dwukomorowy

zlewozmywak oraz świetny system audio. Niespodzianką była także pokładowa sieć Wi-Fi oferująca załozce 70 GB na tydzień – tego nie da się przejeść nawet podłączając kilka smartfonów, tabletów i laptop (internet działa w porcie oraz podczas żeglugi). Choć łódź ma już swoje lata, bardzo przypadł nam do gustu układ wnętrza – łazienka znajduje się w dziobowej części, obok przedniej kabiny, natomiast wokół stołu są dwie długie koje. Dzięki temu z jednej kabiny mogliśmy zrobić magazyn na torby podróżne, kamizelki ratunkowe, uprzącze asekuracyjne oraz nakrycia kokpitowych ławek. ▶



SEZON 2019
CZARTERY
JACHTÓW
FIRST MINUTE!



CHORWACJA
GRECJA
WŁOCHY
TURCJA
HISZPANIA
MALTA
I WIELE INNYCH

WWW.PUNT.PL



Doskonale utrzymany jacht Bavaria 37 (rocznik 2006) z floty firmy Aba Vela (Split).



Przy sterówce iPad z programem Navionics.



Stół nawigacyjny: mapy, locja i przyrządy.



Silnik Volvo Penta D1-30 o mocy 29 KM.



Żagle zadbane i na rolerach (masztowym i sztagowym).

Chorwacja dla oszczędnych

Robimy zakupy w dużych marketach. Pierwszy (Konzum) jest tuż za stacją paliw, przy miejskiej kei. Drugi (Lidl) znajdziecie w centrum, dwa kilometry od Mariny ACI Split. Gdy już wszystko mamy na pokładzie, wpuszczamy węża do kieszeni i wyruszamy w drogę – przed nami tydzień dla oszczędnych. Po niespełna 34 milach lądu-

jemy na wyspie Vis, w znanej zatoce Rogaćić. Kotwicę rzucamy nieopodal bunkra dla łodzi podwodnych. Wysoki brzeg dość dobrze chroni przed wiatrami z kierunków zachodnich i północnych.

Nazajutrz o świcie – kierunek Biševo. Przy słynnej Błękitnej Grocie, na wschodnim brzegu wyspy, nie ma boi cumowniczych. Nie można też rzucić kotwicy, bo jest zbyt głęboko. Ale tuż obok, w zatoce przy osadzie Mezuporat, ustawiono kilkanaście boi. Łapiemy pierwszą. Po chwili do rufy podpływa łódź motorowa, której sternik zabiera załogę na pokład. Wpierw płyniemy do kasy, gdzie kupujemy bilety (100 kun, czyli 65 zł od osoby), a po chwili w drogę do Błękitnej Groty (wycieczka trwa pół godziny). Pamiętajcie,

do groty najlepiej się dostać właśnie z jachtu. Lądowi turyści, którzy docierają na miejsce statkami wycieczkowymi i dużymi łodziami RIB, stoją w kolejce do kasy nawet dwie godziny. A tymczasem sternik motorówki przywołuje jedną z kasjerek, ta podchodzi do kei z biletami i małą kasą fiskalną, przekazuje bilety, no i możemy płynąć. Nie warto więc zrzucić dinghy (w sezonie każdego dnia Chorwaci sprzedają w tym miejscu kilka tysięcy wejściówek).

Łagodny zachodni wiatr pcha nas na południe wyspy Vis. Skoro tak, trzeba odwiedzić głęboką zatokę Stiniva ze skalnymi wrotami prowadzącymi do niewielkiej uroczej plaży. Można tu rzucić kotwicę i zwodować ponton, ale raczej nie jest to bezpieczne miejsce



Kotwica Jambo-Anker z dużymi ostrymi zębami.

na dłuższy postój. Po południu i noc spędzamy na wschodnim krańcu Vis – najpierw odwiedzamy Rukavac, a później rzucamy kotwicę przy północnym brzegu małej wyspy Budikovac.

Trzeciego dnia zostawiamy za rufą ponad 33 mile. Wpierw dłuższy przeskok na zachodni kraniec wyspy Korčula. Zawijamy do portu Vela Luka ukrytego na końcu bardzo głębokiej zatoki. Uwaga! Na kursie cywilizacja i opłaty. Mamy jednak na to sposób. Postój przy miejskiej kei, trwający nie dłużej niż 1,5 godziny, jest darmowy. Zwiedzamy, uzupełniamy braki w lodówce, sprawdzamy smak miejscowych lodów i w drogę. Noc spędzamy w uroczej lagunie

przy wyspie Veli Pržnjak (plaża i lazurowa woda – piękniej niż na Karaibach).

Ponieważ nazajutrz rano chcemy wyruszyć ku wyspie Lastovo, otwieramy stronę internetową www.parkovihrvatske.hr, na której kupujemy jednodniowy bilet wstępu do parku przyrody (200 kun, czyli 130 zł – opłata za jacht o długości od 11 do 18 metrów). Bilet z kodem kreskowym, nazwą jednostki, numerem rejestracyjnym i datą pobytu otrzymujemy mailem od razu po dokonaniu opłaty kartą kredytową. Chroniony obszar obejmuje nie tylko główną wyspę, ale także wszystkie okoliczne wyspki – możemy tu przebywać od północy do południa następnego dnia.

Wiatry sprzyjają, więc tuż po świcie obieramy kurs na południowy wschód. Do parku wpływamy od północy – w wąski przesmyk między wyspą Mrčara (na jej wschodnim brzegu jest restauracja) a wyspą Prežba, którą przypięto do Lastova nisko zawieszonym mostem w osadzie Pasadur. Okolica bajeczna. Labirynt między górzystymi brzegami prowadzi do rozległej zatoki z trzema odnogami i bunkrem wykutym w skale, który jest jednym z głównych celów wycieczek nielicznych turystów wypoczywających w pobliskich osadach. Lastowo zachwyca. Odwiedzamy jeszcze zatokę Skrivena Luka (można rzucić kotwicę lub stanąć przy kei restauracji Porto Rosso), zatokę Zaklopatica na północy wyspy (kotwica lub mooringi należące do kilku lokali) oraz lagunę przy wysepce Saplun.

Ponad 43 mile musimy pokonać, by sięgnąć wschodniego krańca wyspy Mljet. Ponieważ wiatr słabnie, a prognozy nie zapowiadają żadnych zaskakujących zmian w pogodzie, żeglujemy wzdłuż południowego brzegu wyspy (nie ma tu ani portów, ►



Bunkier wykuty w skale na wyspie Prežba – okolice osady Pasadur (Lastovo).

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



Trogir. Keja przy starym mieście – dobowy postój za 400 kun.

ani bezpiecznych kotwicowisk). Choć to jeszcze sierpień, czyli sezon w pełni, po horyzont nie widzimy ani jednego jachtu. Krótko po zmroku zawijamy do zatoki Saplnara (kotwica za darmo, boje dla klientów restauracji). Nazajutrz uroczą laguna przy wysepce Veli Skolj oraz przeskok do zatoki Donje Celo na wyspie Koločep – to ostatni przystanek przed wielkim mostem drogowym wyznaczającym szlak do mariny ACI Dubrownik na rzece Dubrovačka. Ponieważ chcemy jak najwięcej czasu spędzić

w marinie i w mieście, do przystani zawijamy rano, tuż przed 9.00.

Tu kończymy pierwszy tydzień rejsu – chorwacką wólcę dla oszczędnych. Przez kilka dni żeglugi nie wydaliśmy ani grosza na boje cumownicze, keje miejskie, czy mariny. Zwiedzaliśmy niezwykle zatoki, rzucaliśmy kotwice w urokliwych lagunach, wzmoczyliśmy ciała w ciepłej słonej wodzie i opróżniliśmy jachtową łódawkę. No, ale teraz czas z tym skończyć... Włączamy tryb: „Chorwacja na bogato”.



Zatoka Tina nieopodal miasta Stari Grad...



...oferuje boje cumownicze (postój za 200 kun).

Marina ACI Dubrownik. Jedna z najpiękniejszych w Chorwacji

Trudno sobie wyobrazić piękniejszy postój niż w marinie ACI Dubrownik. Keje gościnne znajdują się przy północnym pirsie, w pobliżu odkrytego basenu (darmowy wstęp dla załóg goszczących w porcie). Niemal prosto z wody wchodzimy do kokpitu. Tuż obok stoją luksusowe jachty motorowe. Za nimi, po drugiej stronie rzeki, wznosi się wieża kościoła Klasztoru Franciszkanów. A nieopodal, na zboczu góry, Kościół Matki Boskiej. Granią okolicznych wzniesień przebiega granica oddzielająca Chorwację od Bośni i Hercegowiny.

Tuż przy lądowym wejściu do mariny znajdziecie dość duży market (ceny znośnie, w najbliższej okolicy nie ma lepszych). Na parkingu przed sklepem można złapać taksówkę do starego Dubrownika (10 km), którego uliczki tętnią życiem cały rok.

Chorwacja na tradycyjnym szlaku

Wracamy. Wiatry wieją głównie z północnego zachodu, więc przyzwyczajamy się do hasłowania. Tym razem mijamy wyspę Mljet od północy – polecamy postój w zatoce Okuklje lub w sąsiedniej miejscowości Prožura (mooringi i boje restauracji). W zachodniej części wyspy jest park narodowy, który utworzono w 1960 roku – to najstarszy morski obszar chroniony w basenie Morza Śródziemnego. Cumować możemy w głębokiej zatoce Polače (chroni od wiatrów ze wszystkich kierunków) lub w miejscowości Pomena (mocno rozbudowane wybrzeże z wysepkami i zatokami). Tu najlepsze schronienie zapewnia zatoka Lokve. Natomiast w Pomenie cumujemy rufą do nabrze-

BUDŻET REJSU DALMACJA 2018

Czarter jachtu Bavaria 37 (dwa tygodnie)	3060 euro / 13 158 zł
Bilet lotniczy w liniach Wizz Air na trasie Warszawa, Split, Warszawa	851 zł
Przejazd busem na trasie lotnisko Split – marina ACI Split (w obie strony)	500 kun / 325 zł
Podatek turystyczny: 8 kun od osoby za dzień pobytu	112 kun / 73 zł
Silnik do dinghy na dwa tygodnie	160 euro / 688 zł
Obowiązkowa opłata za końcowe sprzątnięcie jachtu	150 euro / 645 zł
Taksówka wodna na trasie Marina ACI Split – centrum miasta (w obie strony)	70 kun / 45 zł
Bilet wstępu do Błękitnej Groty na wyspie Biševo	100 kun / 65 zł
Bilet wstępu do Parku Przyrody Lastovo	200 kun / 130 zł
Przejazd busem na trasie Marina ACI Dubrownik – Stare Miasto (w obie strony)	200 kun / 130 zł
Wynajęcie boi cumowniczej cztery mile od miasta Stari Grad na wyspie Hvar	200 kun / 130 zł
Dwugodzinny postój w mieście Stari Grad	50 kun / 32 zł
Nocny postój mieście Stari Grad	432 kuny / 281 zł
Dobowy postój w Marinie ACI Korčula	687 kun / 446 zł
Postój w Marinie ACI Korčula od rana do godz. 14.00	343 kuny / 223 zł
Dobowy postój w Marinie ACI Palmižana	743 kuny / 483 zł
Dobowy postój w Marinie ACI Trogir	627 kun / 407 zł
Czterogodzinny postój w Marinie ACI Trogir	313 kun / 203 zł
Dobowy postój przy miejskiej kei w Trogirze	400 kun / 260 zł
Litr paliwa do jachtu (stacja ACI Trogir)	10,22 kuny / 6,64 zł

Uwaga! Ceny w marinach i portach dla jachtu o długości do 12 metrów. Opłaty są niższe w okresach wiosennym (do 31 maja) oraz jesiennym (od 1 października). Chorwacką walutę przeliczaliśmy na złotówki po kursie 0,65 zł za kunę. Europejską walutę przeliczaliśmy na złotówki po kursie 4,3 zł za euro. Dziękujemy agencji Punt za pomoc w organizacji rejsu.





Marina ACI Dubrownik. Tu warto zatrzymać się na dłużej.

ży lokalnych restauracji. Oficjalne wejścia do parku znajdują się w osadach Pomena i Polače. 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, muszą wykupić bilet (ważny do godz. 12.00 następnego dnia). Opłata za jacht o długości od 11 metrów do 17,99 metra wynosi 550 kun, czyli 357 zł. Poza sezonem: 250 kun, czyli 162 zł. Dostępne są także bilety trzydniowe – ważne również w parku Lastovo, oraz tygodniowe – ważne także w parkach Lastovo, Kornaty i Telašćica.

W Marinie ACI Korčula wszystko po staremu – w basenie tłok, ale przy zewnętrznej kei (mooringi) sporo wolnych miejsc. Można stanąć na całą dobę lub od rana do godz. 14.00 (połowa stawki). Starą część miasta, otoczoną murami obronnymi, najlepiej zwiedzać tuż po śniadaniu, kiedy nie ma jeszcze turystów, a słońce dopiero budzi się do pracy.

By na chwilę odetchnąć od gwarnych portów, można rzucić kotwicę przy wyspie Šćedro, w zatoce Lovište (brak osłony od północnych wiatrów) lub w urokliwej przystani Sveta Nedjelja, gdzie na kei działa znana restauracja lokalnego winiarza (www.zlatanotok.hr). Jachty stoją tu *longside* przy betonowych pirsach. Ponieważ jest załedwie kilka miejsc, kolejni goście cumują burtą w burtę.

Przed portem Hvar oczywiście ruch jak na Marszałkowskiej. Promy, motorówki, taksówki wodne, żaglowce, wycieczkowce – internetowa kamera w serwisie windy.com pokazuje, jak się zmienia krajobraz przy kei i jak wielkie jachty cumują tu na mooringach. Po drugiej stronie zatoki jest sporo boi (załogi

podają rufowe cumy na brzeg). Trochę dalej można rzucić kotwicę. Aby postój był komfortowy i bezpieczny, najlepiej zawinąć do sąsiedniej Mariny ACI Palmižana ukrytej w zatoce wyspy Sveti Klement (z mariny kursują do Hvaru wodne taksówki).

Port miejski w miejscowości Stari Grad także zatłoczony. Najlepiej spędzić noc przy boi cumowniczej pod północnym brzegiem Zatoki Starogradskiej (doskonała osłona od wiatrów zachodnich, północnych i wschodnich), a rano, po godz. 9.00, zawinąć do kei.

W pierwszych dniach września bez problemów parkowaliśmy natomiast w Marinie ACI Trogir – w sąsiedztwie Starego Miasta (wystarczy przejść przez most, by wkroczyć w zabytkowe wąskie uliczki). Opłaty pobierane są za postój dobowy lub czterogodzinny (połowa stawki). Jeśli są wolne miejsca, można zacumować burtą do miejskiej kei, tuż przy kościołach św. Mikołaja i św. Dominika – doba za 400 kun, czyli 260 zł (prąd i woda za dodatkową opłatą).

Przez dwa tygodnie rejsu po wodach Dalmacji odwiedziliśmy 24 zatoki, laguny, porty i mariny, testując dwa style żeglownia w Chorwacji. Na obu szlakach, tradycyjnym i oszczędnym, czuliśmy się doskonale. Mariny nie są tanie, ale nie zabijają cenami – szczególnie, gdy każdy członek załogi dorzuci coś do jachtowej kasy. Poza tym, nie zawsze trzeba stać przy pirsie całą dobę, niekiedy warto wpłynąć tylko na kilka godzin – by zwiedzić okolicę, uzupełnić zbiorniki wody, skorzystać z portowej łazienki i podładować urządzenia elektroniczne. A później w drogę do następnej zatoki. Bo przecież nawet najpiękniejsza wyspa nabiera dodatkowych barw, gdy podziwiamy ją z pokładu naszej łodzi.

Krzysztof Olejnik

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



Na pokładzie Team Brunel. Początek trzeciego etapu regat.

Fot. Ugo Fonolla

Annie Lush z Team Brunel. Nie tylko o kobietach w Volvo Ocean Race

Na igrzyskach w Londynie startowała w klasie Elliott. Trzy razy uczestniczyła w kobiecych mistrzostwach świata w match racingu i była liderką rankingu ISAF (2010). Dwa razy żeglowała w Volvo Ocean Race (Team SCA i Team Brunel). W Göteborgu, przed finałowym etapem ostatnich wokółziemskich regat, z Brytyjką Annie Lush, trymerem i sternikiem, rozmawiała Milka Jung.

Milka Jung: Czym się różniło żeglowanie w kobiecym zespole SCA od pływania w ekipie mieszanej Team Brunel?

Annie Lush: Faceci na pewno mocniej śmierzą [śmiech]... Kobięcy zespół SCA trenował i był razem półtora roku. Ekipa Brunel przygotowywała się zaledwie dwa miesiące. Poprzednio znaliśmy się naprawdę dobrze, nie ma przesady w stwierdzeniu, że tworzyliśmy rodzinę. Tym razem nie było takiej więzi. W kobiecej drużynie nie chodziło wyłącznie o regaty. Miałymy ogromną publiczność – to był naprawdę mocny przekaz. Myślę, że wszystkie wciąż

w pewien sposób to odczuwamy. Teraz byłymy w różnych załogach, ale tamta więź nadal jest żywa. Może dlatego, że tworzyliśmy całkowicie kobiecą ekipę. Może dlatego, że był to nasz pierwszy wyścig. A może dlatego, że miałyśmy poczucie misji wykraczającej poza sport.



Annie Lush.

Z mojej perspektywy, wspominając zespoły SCA i Brunel, podstawowa różnica wynika z doświadczenia liderów. W ostatniej edycji Volvo Ocean Race naszym skipperem był Holender Bouwe Bekking, który już ósmy raz uczestniczył w tym wyścigu. Na pokładzie był także Australijczyk Andrew Cape, który płynął siódmy raz. Było też kilku młodych chłopaków. Patrząc na nich, widziałam siebie z poprzedniej edycji, gdy debiutowałam w załodze SCA. Doświadczenie liderów gwarantowało pewność w podejmowaniu decyzji dotyczących zmian żagli i wszystkich innych istotnych rzeczy. Wiedzieli, kiedy trzeba działać natychmiast, a kiedy można poczekać. W zespole SCA panowała bardziej nerwowa atmosfera, bo bałyśmy się złych decyzji, nie byłyśmy pewne tego, co robimy. Wykonywałyśmy więc sporo zbędnych prac pokładowych. Bouwe i Andrew czasem spędzali całą wachtę, cztery godziny, lub nawet cały dzień, dyskutując o tym, jaką decyzję podjąć. To im sprawiało frajdę. No i oczywiście Cape w roli nawigatora – on był niesamowity.

Dużo się nauczyłaś?

Oczywiście. Ale przekonałam się także, że pod koniec regat w zespole SCA większość rzeczy robiliśmy już prawie dobrze. Tylko jeszcze o tym nie wiedziałyśmy. Brakowało właśnie doświadczenia. Nasze manewry w kobiecej ekipie nie były dużo wolniejsze od tych wykonywanych w Team Brunel. Oczywiście, fajnie jest mieć w załodze faceta ważącego 100 kg, który pomaga przy żaglach, ale nie należy przeceniać siły fizycznej. Na początku ostatnich regat myślałam, że będę odstawać, bo jestem dziewczyną. Ale byłam jednym z głównych mylnkowych, więc sama widzisz – dałam radę [śmiech]. Na siłowni albo w sprincie facet zawsze będzie mocniejszy. Ale wytrzymałość przy pracach pokładowych to zupełnie inna sprawa.

To kiedy przestaną cię pytać, czy dziewczyny mogą rywalizować z facetami?

Te pytania pojawiają się w sporcie na wszystkich poziomach. W ostatniej edycji Volvo Ocean Race zastosowano przepis, który wymuszał obecność kobiet na pokładach. Ale dziewczyn nie ma w innych imprezach – ani w regatach klasy TP52, ani w AC44. Schodzi mi z pokładów z ogromnym doświadczeniem. I co dalej? Panowie mówią: „Teraz Puchar Ameryki”. Albo wymieniają inne prestiżowe regaty, w których wezmą udział. Po prostu oni już to wiedzą. A co mówią dziewczyny? „Nie

jestem pewna, nie wiem”. Jak długo jeszcze to potrwa? Na pewnym poziomie jesteś po prostu żeglarzem. W najbliższej edycji Pucharu Ameryki nie będzie dziewczyn. Bardzo bym chciała, by się pojawiły w następnej. Długa droga przed nami.

Sądzisz, że w kolejnej edycji Volvo Ocean Race znów będzie przepis otwierający furtkę zawodniczkom?

Organizatorzy wyścigu poprosili mnie o dokonanie oceny tego przepisu oraz o moje rekomendacje na przyszłość. Rozmawiam więc z dziewczynami i zbieram ich opinie. Zapewne będzie jakiś przepis brzmiący podobnie. Znam Richarda Brisiusa z firmy Atlant Ocean Racing Spain, która przejęła organizację wyścigu. To on kierował naszym kobiecym zespołem SCA, a wcześniej prowadził kobiecy team Amer Sports Two. Ma więc do tej sprawy serce i na pewno będzie chciał pomóc. Z drugiej strony same musimy wiedzieć, czego chcemy – lepiej tworzyć kobiece drużyny czy lepiej budować zespoły mieszane? Prowadzimy rozmowy i jesteśmy otwarte na propozycje.

Jak się sprawdzili Nowozelandczyk Pete Burling i Australijczyk Kyle Langford, żeglarze uczestniczący wcześniej w regatach o Puchar Ameryki?

Młodzi mają niezachwianą wiarę w to, że są najlepsi. Wchodzą na łódkę i mówią, że

chcą sterować, bo to jest fajne. Nieważne, że nie wiedzą, o co chodzi... Pete i Kyle na początku nie przyjmowali do wiadomości nawet tego, że jak się wywrócimy, to nikt po nas nie przyplynie i niczego za nas nie naprawi – po prostu będzie koniec i tyle. Musieli zrozumieć, że czasem trzeba zrobić coś szybciej, a czasem wolniej. Podczas pracy na dziobie trzeba się spieszyć i wracać do tyłu, a fał trzeba wybrać dobrze, a nie szybko, bo zwyczajnie można go urwać.

Czy regatowcy z Pucharu Ameryki lub zawodnicy z innych regat mogą przechrzcić szalę zwycięstwa w takim wyścigu?

Pete Burling, mający teraz za sobą pierwszy wokółziemski wyścig, jest naprawdę świetnym sternikiem. Ale na początku musiał się uczyć. Musiał poznać jacht, wyczuć go, nauczyć się sterować w nocy. Na Oceanie Południowym po prostu musisz wyrobić swoje godziny za kółkiem. Nawet jeśli jesteś zdobywcą America's Cup.

Jak się dogadujecie z pokładowymi reporterami? Pomagają w żegludze czy raczej przeszkadzają i są zawalidrogą?

Tym razem reporterzy nie byli przydzieleni na stałe do jednej załogi, ale przechodzili z jachtu na jacht. To na pewno było dla nich trudne, bo nie mogli się poczuć członkami drużyny. Wcześniej bardziej pomagali, na przykład w przygotowywaniu jedzenia. ▶

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 znajdują 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 |
| ⚓ kajakerstwo | ⚓ warsztaty nawigacyjne |



Polub nas na facebook.com/boatshowpoland

WWW.BOATSHOW.PL





Annie Lush i Peter Burling na trasie z Lizbony do Kapsztadu.

Fot. Rich Edwards



Annie w pokładowej garderobie.



Czas na posiłek.

Fot. Rich Edwards (2)

A wiadomo, że ten kto robi jedzenie, jest lubiany. Podaje ci kawę, więc odpowiesz na każde pytanie [śmiech]. Tym razem reporterzy nie mieli żadnych obowiązków, więc jedni byli bardziej pomocni, a inni mniej. Starsi członkowie załóg mówią, że byli trochę upierdliwi, ale ci z mojego pokolenia widzą to inaczej. Rozumieją, że media są potrzebne. Pozwalają twojemu sponsorowi uzyskać zwrot z inwestycji. To normalne. Media są częścią sportu, a wywiady i inne obowiązki medialne – częścią naszej pracy.

Czym dla zawodników jest udział w takiej imprezie, jak Volvo Ocean Race?

Dla każdego z nas ten wyścig jest czymś innym. Pamiętam moją niedawną rozmowę z Sam Davies, która była kapitanem. Ona kocha ocean. Realizuje się w samotnej żegludze. Ja lubię żeglarstwo oceaniczne, ale Kocham match racing. Oczywiście, dalekie wody mają magię, urok, przyrodę, ale płynę tam po coś innego. Po prostu chcę się ścigać. W moim przypadku w stu procentach chodzi o rywalizację. Mamy jednakowe jachty, płyniemy niemal burta w burtę, prawie jak na olimpijskiej trasie, tylko trochę dłuższej. Raczej się nie wybiorę w samotny rejs – wtedy nie widzisz innych jachtów, nie ma załogi, która zmusza do wysiłku, w samotnej żegludze potrzebny jest zupełnie inny rodzaj wewnętrzznego napędu.

Jakie cechy powinien mieć członek załogi w Volvo Ocean Race?

Niektórzy mówią, że przede wszystkim trzeba być wariatem. Jest w tym sporo racji. Po pierwsze – nie możesz za bardzo lubić jeść. Po drugie – zapomnij o porządnym śnie. Ani jednego, ani drugiego w tych regatach nie ma. Ale nie ma też drugiej takiej imprezy sportowej. Nie ma drugiego wydarzenia, podczas którego poznasz ludzi w taki sposób. Pod koniec wyścigu jesteście niemal rodziną. Bo to wyjątkowy sport zespołowy. Więc jeżeli nie lubisz ludzi, Volvo Ocean Race nie jest dla ciebie.

Twój najgorszy moment w ostatniej edycji wyścigu?

Było kilka. Na przykład, gdy jedziesz wolniej od innych. Jestem trymerem i sternikiem, koncentruję się na tym, by płynąć jak najszybciej – takie jest moje zadanie. Więc jeśli rywale odjeżdżają, odpowiedzialność spada na moją głowę. To doprowadza człowieka do szaleństwa. Kiedy płyniesz wolniej przez dobę lub dłużej, zadreżasz się pytaniem: „Co robię źle?”. Naprawdę można od tego zwariować.

Inny trudny moment to upadek po uderzeniu fali. Zdałam sobie sprawę, że sama się nie podniosę. Położyli mnie w koi i zostawili, bo musieli zrobić rufę. Próbowalam ocenić mój stan. Mogłam się poruszać, więc zrozumiałam, że nie jest źle. Najbardziej bałam się wewnętrznego krwotoku. Nie wiedziałam, czy żebra są całe. Kilka godzin później nie było gorzej, więc napisałam do taty: „Myślę,

że wszystko dobrze”. Byłam również w kontakcie z lekarzem – jego wsparcie dawało mi poczucie bezpieczeństwa. Zrobiliśmy analizę moczu, by sprawdzić, czy nie ma krwi. Co kilka godzin zdawałam relację. Na szczęście reporter nie nagrał wypadku, bo coś się wtedy stało z kamerą.

Później najgorsze było to, że czułam się winna. Pogoda była okropna. Warunki naprawdę trudne. Robiliśmy bardzo dużo zwrotów przez rufę, by uniknąć bramek lodowych. Widziałam, że mój partner z wachty (Louis Balcaen) z dnia na dzień jest coraz bardziej zmęczony, bo nie wychodziłam na pokład i nie pracowałam na moich zmianach. To było straszne.

Panowie byli w porządku, ale bardzo się cieszyłam, że jest tam ze mną Abby Ehler. Nic nie mogłam sama zrobić, nawet pójść do toalety. Naprawdę dobrze, że Abby była na pokładzie. Zwykle nie potrafisz przyznać, że coś mnie boli. A ona zna mnie dobrze i po prostu widziała, że boli mnie bardzo.

Po pięciu dniach wróciłam na pokład. Wciąż nie byłam w najlepszej formie, ale w końcu mogłam coś robić. Stałam za sterem (choć nie w każdej sytuacji). Trochę też pracowałam przy kabestanach. Bouwe mnie od tego odciągał, ale oczywiście chciałam pokazać, że już jest dobrze. Wszyscy na pokładzie musieli odpowiadać na pytania o moje zdrowie. Ludzie pisali z Belgii, z Australii, z innych krajów. Wiedzieliśmy więc, że historia obiegła cały świat. Później osoba z biura regat, która nam przesyłała wiadomości, pisała już tylko: „Setki maili od rodzin z całego świata z pytaniem o zdrowie Annie”. Zwykle podczas etapu dostajemy 2, 3 maile. Teraz nie nadążaliśmy czytać [śmiech]. To było istne szaleństwo. Gdy dotarłam do szpitala, zrozumiałam, że nie popłynę w kolejnym etapie regat. Okazało się, że mam złamane trzy kości. Wielkie rozczarowanie.

Dłatego nie wróciłaś...

Chciałam wrócić, ale to wszystko było niepewne. Załoga musi działać dalej i wszyscy muszą być w doskonałej formie. Bardzo mi smutno, że nie ukończyłam regat. Przed startem mówiłam sobie, że to mój ostatni raz w tym wyścigu, ale przecież nie ukończyłam regat, prawda? Więc być może ten ostatni raz dopiero nadejdzie.

Bouwe też obiecał żonie, że to ostatni raz, a później na konferencji prasowej powiedział zupełnie coś innego.

Naprawdę to zrobił?

Naprawdę. On i Xabi podnieśli rękę, gdy padło pytanie do skipperów, którzy planują ponowny udział w wyścigu.

To wariat. On jest chyba uzależniony od tych regat. Czyli miałam rację – Volvo Ocean Race jest dla tych, którzy mają w sobie sporo szaleństwa.

Rozmawiała Milka Jung

Zofia Klepacka i Paweł Tarnowski z klasy RS:X zajęli piąte lokaty w mistrzostwach świata klas olimpijskich rozegranych u wybrzeży duńskiego Aarhus. Polska ekipa zdobyła kwalifikacje olimpijskie dla kraju w klasach RS:X kobiet, RS:X mężczyzn oraz w klasie Laser Radial. „Mamy trzy kwalifikacje, ale wszyscy liczyliśmy na więcej. Poza tym boli brak medalu. Przed nami czas podsumowań – trzeba się uderzyć w piersi. Jeśli chcemy się liczyć na igrzyskach w Tokio, musimy zmienić podejście do naszego sportu” – napisał Tomasz Chamera, prezes PZZ. „Nie



Paweł Tarnowski zajął w Aarhus wysokie piąte miejsce.

Fot. Sailing Energy

Słodko gorzkie mistrzostwa świata w Aarhus. Kto powinien się bić w piersi?

chcemy i nie możemy powtórzyć w przyszłości takich regat” – dodał Mateusz Kusznierewicz, wiceprezes do spraw sportu.

W klasie RS:X w czołówce był także Piotr Myszkowski, który ukończył regaty na 10. pozycji. Radosław Furmański zajął 24. miejsce, a Maciej Kluszczyński – 34. Już przed ostatnim wyścigiem ze zwycięstwa cieszył się Holender Dorian van Rijsselberghe, mistrz olimpijski z Londynu i z Rio de Janeiro (prowadził z dużą przewagą). W równie komfortowej sytuacji była jego rodaczka – Lilian de Geus (miała aż 30 punktów przewagi). Maja Dziarnowska zakończyła zawody na 22. miejscu, Małgorzata Białecka była 26., Karolina Lipińska – 27., a Kamila Smełka – 29.

Magdalena Kwaśna wywalczyła 12. miejsce w klasie Laser Radial, a Agata Barwińska ukończyła zawody na 20. pozycji. Obie lokaty Polek gwarantowały kwalifikację olimpijską dla kraju, ale to Magda jest dziś w lepszej sytuacji, gdyż zdobyła w Danii dziewięć punktów w walce o imienną przepustkę na igrzyska, a Agata ma na razie punkt.

Tadeusz Kubiak był jedynym Polakiem z klasy Laser w złotej grupie – mistrzostwa ukończył na 38. pozycji. Pozostali nasi reprezentanci rywalizowali w grupie srebrnej. Filip Ciszewicz był 66., Dawid Kania – 76., a Jakub Rodziejewicz – 81. Tytuł obronił Cypryjczyk Pawlos Kondidis.

Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (klasa 49er) zajęli w Aarhus 22. miejsce. Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki, tegoroczni wicemistrzowie Europy, ukończyli regaty na 23. pozycji. Zawody pewnie wygrali Chorwaci Sime Fantela i Mihovil Fantela. Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (49erFX) zajęły 21. lokatę. To dopiero pierwszy sezon tej załogi w kategorii seniorów. W Aarhus dziewczyny wygrały jeden z wyścigów i z pewnością zdobyły sporo doświadczeń, które zapoczątkują w przyszłości.

ści. Pływające w srebrnej grupie Madeleine i Nadia Zielińskie zajęły 42. lokatę.

Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar (klasa 470) finiszowały na 18. miejscu. Wśród mężczyzn Maciej Sapiejka i Dominik Janowczyk ukończyli regaty na 47. pozycji. Piotr Kula był 21. na finnie. Mikołaj Lahn zajął 39. pozycję, a Łukasz Lesiński – 51. Mistrzem świata został Węgier Zsombor Berecz. Jakub Surowiec

i Katarzyna Goralska zajęły 43. miejsce na kataranach klasy Nacra 17. Tymoteusz Bendyk i Anna Świtajska ukończyli regaty na 60. pozycji. Obie załogi powstały dopiero w tym roku i zadebiutowały w zawodach najwyższej rangi. Maks Żakowski był 13. w kitesurfiningu – ta konkurencja pierwszy raz znalazła się w programie mistrzostw świata klas olimpijskich. *Maciej Frąckiewicz, PZZ*

Meczowe mistrzostwa PSKO rozegrano w Krakowie

Kraków stawia na żeglarstwo i organizuje coraz ciekawsze imprezy. Nie tylko edukacyjne i szkoleniowe, ale także regatowe. Meczowe Mistrzostwa Polskiego Stowarzyszenia Klasy Optimist rozegrano na zalewie Bagry Wielkie we wrześniu. Prym wiodli zawodnicy z YKP Gdynia – zdobyli aż pięć medali. Złoto wśród dziewcząt wywalczyła Paulina Rutkowska, a mistrzem wśród chłopców został Oskar Ponto. Aby wyłonić zwycięzców, komisja sędziowska musiała przeprowadzić aż 116 pojedynków w formule jeden na jeden.

Dla uczestników regat organizatorzy przygotowali ciekawy program krajoznawczy. Podczas piątkowego spaceru po Krakowie, żeglarze odwiedzili bazylikę Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny i weszli się na Wieżę Mariacką. Sobotni wieczór spędzili w parku wodnym. W niedzielny poranek wyruszyli do Kopalni Soli Wieliczka, a po zakończeniu meczów korzystali z urządzeń do zabaw na przystani KŻ Horn przy ul. Koziej 22. Partnerem głównym imprezy był Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie.

Oprócz zawodników walczących o medale w ramach Meczowych Mistrzostw PSKO, na zalewie pływali też najmłodsi żeglarze – uczestnicy „Najbardziej Optimistycznych Regat” (w kategoriach do 9, 11 i 13 lat).

Wyniki MP. Dziewczeta: 1. Paulina Rutkowska (YKP Gdynia), 2. Zuzanna Zielińska (YKP Gdynia), 3. Dominika Ołowiak (YKP Gdynia). Chłopcy: 1. Oskar Ponto (YKP Gdynia), 2. Antoni Nazimek (JKW Poznań), 3. Aleksander Ponto (YKP Gdynia). ■



Oskar Ponto wywalczył w Krakowie złoto.



Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński od początku regat byli w ścisłej czołówce.

Fot. Sailing Energy

Pierwszy polski medal na akwenie najbliższych igrzysk

Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński (klasa 49er) wywalczyli trzecie miejsce w regatach Pucharu Świata (edycja 2019) rozegranych w Enoshimie w Japonii, na akwenie najbliższych igrzysk Tokio 2020. Polacy od początku zmagania byli

w ścisłej czołówce, a przez większość imprezy w pierwszej trójce. – Był to nasz pierwszy start na tym akwenie i jesteśmy bardzo zadowoleni z rezultatu. Tym bardziej, że płynęliśmy na nowej łódce i mieliśmy mało czasu na ustawienie sprzętu – mówili Łukasz i Pa-

weł. Zwyciężyli James Peters i Fynn Sterritt z Wielkiej Brytanii, a drugą pozycję zajęli Nowozelandczycy Logan Dunning Beck i Oscar Gunn. Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki ukończyli regaty na 15. miejscu.

W klasie RS:X najlepiej spisał się Radosław Furmański – zajął szóste miejsce. Zwyciężył wicemistrz świata Holender Kiran Badloe. Maciej Kluszczyński był 17. W klasie 470 Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar zajęły 8. miejsce. Wygrały Holenderki Afrodite Zegers i Anneloes van Veen.

Do wyścigu medalowego nie awansowały zawodniczki z klasy Laser Radial. Magdalena Kwaśna zajęła 17. pozycję, a Agata Barwińska – 34. Zwyciężyła Holenderka Marit Bouwmeester, aktualna wicemistrzyni świata i mistrzyni Europy. Tadeusz Kubiak (klasa Laser Standard) ukończył regaty na 38. pozycji, a Dawid Kania był 59. Z przewagą aż 43 punktów wygrał Brytyjczyk Elliot Hanson.

Kolejne zawody zaliczane do przyszlusorocznego cyklu Pucharu Świata będą rozgrywane w Mimi na przełomie stycznia i lutego.

Maciej Frąckiewicz / PZŻ



Radosław Furmański wywalczył szóste miejsce.

Fot. Sailing Energy

Klepacka obroniła tytuł mistrzyni Europy



Trzecie złoto ME (drugie z kolei) dla Zofii.

Zofia Klepacka obroniła w Sopocie tytuł mistrzyni Europy w olimpijskiej klasie RS:X. To już trzecie złoto Zofii wywalczone podczas mistrzostw kontynentu (wcześniej wygrywała w 2011 i 2017 roku). Na dodatek Polka była pewna zwycięstwa już dzień przed ostatnim wyścigiem. – Niezbyt dobrze zaczęłam te regaty, ponieważ w pierwszym wyścigu zajęłam dopiero 27. miejsce. Jednak nigdy się nie poddaję. Nawet gdy idzie gorzej, zawsze walczę do końca – mówiła po regatach Zofia. – W wyścigu medalowym postanowiłam nie przeszkadzać pozostałym zawodniczkom, które walczyły o czołowe miejsca. Wystartowałam spokojnie na lewym halsie. Najbardziej interesująca była rywalizacja o srebrny medal pomiędzy Rosjanką Stefanią Elfutina a Brytyjką Emmą Wilson. Reprezentantka Rosji okazała się lepsza w tym wyścigu i stanęła na drugim stopniu podium – relacjonowała Polka.



FOT. ROBERT HAJDUK

Klepacka godzi sport z wychowywaniem dzieci. Zwycięstwo świętowała w koszulce z napisem „Mama Champion”.

Świetnie żeglowały także juniorki: Lidia Sulikowska zdobyła srebro, a Weronika Marciniak zajęła czwarte miejsce. Siódmą pozycję wśród seniorów wywalczył Radosław Furmański. – W wyścigu medalowym dopłynąłem na siódmym miejscu i niestety spadłem w klasyfikacji generalnej o jedną pozycję. Mam mały niedosyt. Tym bardziej, że początek regat był bardzo dobry i przez kilka dni znajdowałem się na po-

zycjach medalowych. Jednak przed zawodami siódme miejsce brałbym w ciemno – powiedział Radek Furmański. Paweł Tarnowski zakończył występ na 10. pozycji, a Maciej Kluszczyński na 14. Małgorzata Białecka zakończyła regaty na 9. miejscu, Maja Dziarnowska była 12., Karolina Lipińska – 14., Kamila Smektała – 17., a Zuzanna Czuryło – 31.

Maciej Frąckiewicz / PZZ

Młodzi sternicy z klasy Laser pokazują pazury

Magdalena Kwaśna i Jakub Rodziewicz wygrali w Szwecji mistrzostwa Europy juniorów U-21 w olimpijskich konkurencjach Laser Radial i Laser Standard. Przez sześć dni rozegrano 10 wyścigów. We flocie pań rywalizowało 28 zawodniczek z 15 krajów, natomiast we flocie panów – 61 sterników z 21 państw. Magda już pierwszego dnia regat wygrała dwa wyścigi i została liderką. Później żeglowała na tyle skutecznie, że do końca nie oddała prowadzenia. W końcówce przypieczętowała sukces kolejnym pierwszym miejscem. Polka ma za sobą bardzo udany sezon. Wcześniej zajęła ósmą lokatę w mistrzostwach świata juniorów U-21 w Gdyni oraz 12. pozycję w mistrzostwach świata seniorów w Aarhus.

Jakub Rodziewicz także prowadził od początku szwedzkich mistrzostw. Ostatniego dnia minął metę na drugiej pozycji i mógł się cieszyć ze złota.

Maciej Frąckiewicz / PZZ



Magda Kwaśna podczas regat Volvo Gdynia Sailing Days.

Fot. Robert Hajduk



Elegancka klasyczna sylwetka łodzi Energy 23C Electric Semi Hybrid oraz ciekawe patenty na pokładzie zachęcają do żeglugi.

Test Energy 23C Electric Semi Hybrid. Łódź nie tylko do żeglugi w strefie ciszy

Wielkopolska, Jezioro Powidzkie, strefa ciszy, dookoła jachty żaglowe, omegi, rowery wodne, wędkarskie wiosłówki oraz... jedna motorówka. I wcale nie chodzi o łódź WOPR czy jednostkę policji, ale o prywatny niewielki jacht motorowy, który od kilku tygodni urozmaica krajobraz jeziora.

Jak zrealizować marzenie o łodzi motorowej na akwenie objętym strefą ciszy? Trzeba

się zainteresować jednostkami z napędem elektrycznym. Armator z Powidza wybrał ofertę gdyńskiej firmy Skeiron reprezentującej słoweńską stocznnię Alfastreet Marine. Dzięki jego gościnności, we wrześniu miałem okazję popływać nowym egzemplarzem jachtu Energy 23C Electric Semi Hybrid.

Testowałem już kilka jednostek z napędem elektrycznym, ale Energy 23C Electric Semi Hybrid z Powidza była pierwszą,

na której nie musiałem się martwić o stan akumulatorów i powrotną drogę do brzegu. Dlaczego? O tym za chwilę...

Energy 23C Electric Semi Hybrid to niewielka motorówka spacerowa do dziennej żeglugi (długość: 7,8 metra). Powstała na kadłubie wypornościowym, ale dostępna jest także z kadłubem ślizgowym i tradycyjnym napędem spalinowym. Ma niewielką dwuosobową kabinę, przestronny kokpit gościnny, dość krótki pokład dziobowy i wysoki dach nad kokpitem (podnoszony hydraulicznie). Wyglądem nawiązuje do weneckich tramwajów wodnych. Stalowe okucia oraz drewniane elementy wykończone na wysoki połysk dodają łodzi szyku i przywołują dobre skutnicze tradycje. Z kolei duża platforma kąpielowa i wygodny dwuosobowy materac na dziobie – to już elementy z nowoczesnych jachtów turystycznych.

W kokpicie jest stół z głębokimi uchwytami na napoje. Obniżając go i rozkładając materac, całą tylną część zamieniamy w wygodne dwuosobowe łóżko. Dodatkowym wyposażeniem są brezentowe ściany z dużymi oknami, które całkowicie zabudowują kokpit – powstaje wtedy druga sypialnia (po wyposażeniu łodzi w ogrzewanie, możemy pływać do późnej jesieni). W kokpicie, na lewej burcie, zamontowano lodówkę, zlewozmywak i jednopalnikową kuchenkę. Stanowisko sternika jest po prawej stronie. Do kabiny sypialnej prowadzą piękne dwuskrzydłowe drzwi z dużymi okrągłymi bulajami w stalowej oprawie.



Do kabiny prowadzą piękne drzwi z okrągłymi bulajami w stalowej oprawie.



Dach w górze – łódź gotowa do żeglugi.



Dach opuszczony – łódka zamknięta i zabezpieczona.



Kokpitowy stół z uchwytami na napoje.



Generator prądu zapewnia niezależność.

Wnętrze kryje szerokie dwuosobowe łóżko oraz elektryczną morską toaletę podłączoną do szczelnego zbiornika. W tak wyposażonej kabinie możemy wygodnie spędzić cały długi weekend.

Energy 23C Electric Semi Hybrid, poza standardowym wyposażeniem spotykanym na wszystkich łodziach, ma dwa wyjątkowe elementy: opuszczany hydraulicznie dach kokpitu oraz unoszony elektrycznie dach kabiny. Wnętrze jest stosunkowo wysokie, ale jeśli potrzebujemy większej przestrzeni, uruchamiamy mechanizm unoszący cały dach kabiny o 15 cm. Żaden luk, nawet duży, nie zapewni nam lepszej wentylacji. Natomiast nad kokpitem mamy wysoki dach, który po całkowitym opuszczeniu

przykrywa łódkę. Kto pływał otwartą łodzią, wie jak dużo czasu zajmuje zabezpieczenie jej brezentowym pokrowcem. Tu wystarczy nacisnąć przycisk na pilocie i po minucie łódka jest zamknięta solidną laminatową płytą.

A teraz wrażenia z żeglugi. Energy 23C Electric Semi Hybrid napędzana jest silnikiem elektrycznym Piktronik o mocy 10 kW (13,6 KM) z czterema bateriami AGM Zenith (każda ma pojemność 260 Ah). Silnik pozwolił nam rozpędzić łódź do prędkości 12 km/h, czyli do ponad sześciu węzłów. Na początku testu na łodzi było aż siedem osób. Poza tym, mieliśmy pełny zbiornik wody (47 litrów) i w połowie wypełniony zbiornik nieczystości (pojemność: 30 litrów). Pływanie z maksymalną prędkością konsumowało 228 A – pokładowy komputer informował w tym momencie, że mamy przed sobą zaledwie pół godziny pływania. Ale wystarczyło zmniejszyć prędkość o połowę, by zużycie energii spadło do 19,9 A. Czas żeglugi wydłużył się do ponad 11 godzin.

Łódź z Powidza ma jeszcze jedno genialne rozwiązanie – generator prądu Paguro 6000, który w razie potrzeby doładowuje akumulatory. Pracując przy obrotach 3000 rpm, zapewnia tak duże ładowanie, że płynąc z prędkością około 8 km/h w ogóle nie zużywamy energii zmagazynowanej w bateriach (są one na bieżąco doładowywane). Możemy tak płynąć, póki nie zużyjemy paliwa do generatora. Na dodatek Paguro 6000 ma układ wydechowy Halyard Exhaust System,

który mocno wygłusza pracę urządzenia. Ktoś mógłby zatem powiedzieć, że to nie jest łódka elektryczna, ale hybryda, bo na pokładzie jest silnik Diesla. Otóż nie – to semi hybryd. W napędach hybrydowych możemy dowolnie zmieniać sposób zasilania – tutaj takiej możliwości nie ma. Łódź jest napędzana tylko silnikiem elektrycznym, a generator, zdolny doładować baterie, zapewnia komfort, bezpieczeństwo i poczucie niezależności.

Łódź Energy 23C Electric Semi Hybrid to niewielka jednostka pełna pomysłowych patentów. Bardzo starannie i solidnie wykonana. Jeśli nie zależy nam na dużej prędkości, a szukamy łodzi na akweny objęte strefami ciszy, albo po prostu chcemy pływać motorówką bez odgłosów dochodzących z tradycyjnych motorów, Energy 23C Electric Semi Hybrid będzie świetnym wyborem. Podczas naszego testu najgłośniejsze dźwięki dochodziły z kilwatera.

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



ENERGY 23C ELECTRIC SEMI HYBRID	
Długość	7,80 m
Szerokość	2,33 m
Waga	2000 kg
Zanurzenie	0,53 m
Zbiornik paliwa	28 l (opcja: 50 l)
Akumulatory	4 x 260 Ah AGM Zenith
Zbiornik wody	47 l
Silnik	Piktronik 10 kW (13,6 KM)
Generator	Paguro 6000
Załoga	do 8 osób
Kategoria CE	C
Cena testowanej łodzi	69 950 euro netto



Polski jacht Parker Monaco 110 u wybrzeży Cannes. Piękna sylwetka, doskonałe osiągi i wygodne wnętrze.

Parker Monaco 110. Z prędkością 40 węzłów przez Zatokę Gdańską

O łodzi Monaco 110 pisaliśmy już w poprzednich wydaniach „Wiatru”, ale dotąd były to jedynie zapowiedzi i prezentacje nowego modelu – największego w ofercie firmy Parker Poland. Konstrukcja zadebiutowała podczas targów Le Grand Pavois La Rochelle na przełomie września i października ubiegłego roku. Później jacht zwodowano u stóp Pirenejów, we francuskiej miejscowości Argelès-sur-Mer. Stąd odbył długą podróż na targi organizowane w Barcelonie, świetnie radząc sobie w niełatwych morskich warunkach (pięć stopni w skali Beauforta). W tym roku łódź zadebiutowała w Polsce. Została najlepszym jachtem motorowym warszawskich targów Wiatr i Woda w konkursie Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty. Wreszcie w sierpniu, tuż po targach Wiatr

i Woda w Gdyni, przyszedł czas, by osobiście sprawdzić, jak Monaco 110 spisuje się w żegludze.

Nim przejąłem ster i miałem łódź tylko dla siebie, zrobiliśmy małą wycieczkę z Mariny Gdynia. Na pokład weszli goście zaproszeni przez szefów stoczni. Grupa była spora – aż 14 osób. Mimo to każdy znalazł wygodne miejsce i nikt się nie czuł, jak na water taxi. To najlepszy dowód na to, że Monaco 110 jest łodzią obszerną, komfortową i świetnie zaprojektowaną. Jacht powstał we współpracy z Tony Castro Design, znanym brytyjskim biurem projektowym tworzącym luksusowe jednostki motorowe, żaglowe oraz superjachty.

Na głównym pokładzie, w salonie, na lekkim podwyższeniu z lewej strony, zaplanowano jadalnię z dużym stołem i wygodną kanapą. Na prawej burcie jest kambuz z dwupalnikową płytą grzewczą i zlewo-

zmywakiem – sprzęt schowano pod unoszonym blatem. Część kuchenna ma kształt litery L, której krótsze ramię łączy się z kokpitem. Dzięki temu, po otwarciu dużego okna, zamienia się w wygodny barek oddzielający kokpit od kambuza, z dwoma łódkami wbudowanymi po obu stronach. Wnętrze kryje także dwie obszerne dwuosobowe kabiny, toaletę i kabinę prysznicową. Przez duże burtowe okna i długi świetlik w pokładzie dziobowym do wnętrza wpada sporo światła.

Składane i przesuwane łóżko zastania dwa przyczepne silniki.



Materac na pokładzie dziobowym.



Łazienka z kabiną prysznicową.

Z salonu do kokpitu prowadzą szerokie szklane drzwi. Mamy tu duży stół oraz składane i przesuwane łóżko zasłaniające dwa przyczepne silniki. Drugi materac znajduje się na dziobie – prowadzą tam wygodne i szerokie półpokłady po obu stronach łodzi. Ze sterówki możemy wyjść także bocznymi drzwiami – przydatne są szczególnie w porcie, podczas manewrów.

Nad salonem jest przeszklony otwierany dach, natomiast nad kokpitem – lekkie zadaszenie wykonane z materiału. Na rodzinnym jachcie nie mogło też zabraknąć platform kąpielowych, zbudowano je po obu stronach silników. Jest także wygodne wyjście przez boczne drzwiczki w prawej burcie kokpitu.

Po powrocie do mariny, na pokładzie zostały tylko cztery osoby. Uzupełniliśmy zbiorniki paliwa i ruszyliśmy w Zatokę Gdańską. Testowany egzemplarz napędzany był dwoma przyczepnymi silnikami Mercury Verado – każdy o mocy 300 KM. Łódź dostępna jest także z podwójną instalacją wyścigowych silników o mocy 400 KM, jednak uważam, że nasze maszyny, dające łącznie 600 KM, w zupełności wystarczają, by trochę poszaleć na wodzie. Na wejście w ślizg Monaco 110 potrzebował zaledwie 4,5 sekundy, natomiast na osiągnięcie prędkości 30 węzłów – 14 sekund. Nie udało się tym razem pokonać bariery 40 węzłów, ale zabrakło naprawdę niewiele – przy obrotach 6300 rpm płynęliśmy z maksymalną prędkością 39 węzłów (podczas testów przeprowadzonych u wybrzeży La Rochelle łódź pędziła na płaskiej wodzie ponad 41 węzłów). Chwilowe zużycie paliwa wynosiło wtedy 226 l/h – łodzi tego typu i tej klasy, na pełnym gazie zawsze pożerają sporo paliwa. Ale warto zwrócić uwagę, że Monaco 110 przy maksymalnej prędkości ma zasięg aż 130 mil morskich



W salonie nakryto do stołu. Dziś kambuz wydaje krewetki i białe wino.



Po kolacji czas na drzemkę. Armator zajmuje kabinę dziobową.

(prawie 241 km) i pokona tę drogę zaledwie w trzy i pół godziny! Wystarczy jednak zwolnić do około 30 węzłów, by spalanie spadło o ponad 100 l/h.

Jacht prowadzi się doskonale. Jest cicho, wygodnie i nie czujemy na pokładzie osiągniętych prędkości. Należy jedynie uważać na bardzo ostre i gwałtowne skręty przy najszybszej żegludze. Komfort i osiągi łodzi docenili między innymi jurorzy na-

grody Best of Boats Award, którzy w tym roku zgodnie nominowali jacht w kategorii Best for Family. Łódź zachwyciła także gości odwiedzających targi jachtowe w Cannes. Firma Parker Poland po raz pierwszy uczestniczyła w tej wystawie. Od początku imprezy przed wejściem na pokład Monaco 110 ustawiała się spora kolejka osób chcących zwiedzić polską łódź.

Arek Rejs

Gdy Monaco 110 płynie z maksymalną prędkością, zasięg wynosi 130 mil. Łódź pokona tę trasę w trzy i pół godziny.

PARKER MONACO 110	
Długość	11,20 m
Szerokość	3,62 m
Zanurzenie	0,80 m
Zbiorniki paliwa	700 l
Zbiorniki wody	200 l
Silniki	2 x 150 KM / 2 x 400 KM



Northman 1200. Nowa łódź spacerowa dla poszukujących komfortu



Jacht ma nowoczesną sylwetkę, dużą platformę kąpielową i górny pokład.

Premierę i chrzest łodzi Northman 1200 zorganizowano podczas sierpniowej wystawy Wiatr i Woda w Gdyni. Była to doskonała okazja, by wskoczyć na pokład i sprawdzić, jak pływa najnowsza jednostka z węgorzewskiej stoczni Northman.

Model 1200 zaprojektowano dla indywidualnych armatorów, ale dostępny będzie także w wersji czarterowej. Autorami projektu są Krzysztof Smaga i Jacek Daszkiewicz. Wystrój wnętrza zależy od upodobań klienta, ale premierowy egzemplarz prezentuje się imponująco. Ciemne drewno, jasna tapicerka, czarny sufit z ukrytymi lampkami – to wszystko wprowadza nas w świat luksusu.

Jacht ma ogromną platformę kąpielową. Jest tak duża, że można ją właściwie nazwać tarasem – ustawimy tu stół z krzesłami lub dwa duże leżaki. Można tu także zainstalować system do wodowania skutera wodnego. W kokpicie mamy kanapę w kształcie litery L zajmującą niemal całą rufę i lewą burtę. Szerokimi półpokładami idziemy na pokład dziobowy, gdzie zainstalowano dwu-

NORTHMAN 1200	
Długość	12,26 m
Szerokość	3,5 m
Zanurzenie	0,55 m / 0,70 m
Waga	6200 kg
Zbiornik paliwa	100 l (opcja: 220 l)
Zbiornik wody	120 l (opcja: 240 l)
Silnik zaburtowy	do 150 KM
Silnik stacjonarny	do 110 KM
Kategoria CE	B

osobową kanapę. Tu, po lewej stronie, odnajdujemy stopnie prowadzące na górny pokład pokryty ogromnym materacem. Dotąd nie widziałem takiego rozwiązania na łodzi tej wielkości. Ponieważ schody mamy w przedniej części, kokpit jest całkowicie otwarty i przez to bardziej przestronny.

Do salonu możemy wejść z kokpitu lub przez szerokie boczne drzwi po prawej stronie (przy sterówce). Na lewej burcie mamy jadalnię z elektrycznie opuszczanym stołem i długą kanapą, natomiast na prawej – kam-

buz z dwupalnikową kuchenką, zlewem, piekarnikiem i lodówką. W przedniej części salonu, w osi jachtu, jest zejście do części mieszkalnej składającej się z trzech dwuosobowych kabin. Lokatorzy przedniej kabiny armatorskiej mają bezpośredni dostęp do łazienki (toaleta plus kabina prysznicowa), natomiast mieszkańcy pozostałych dwóch kabin korzystają z bliźniaczej toalety ulokowanej na prawej burcie. Wszystkie kabiny są przestronne, wysokie i dobrze doświetlone naturalnym światłem. Sterówka jest na lekkim podwyższeniu. Widoczność z pozycji sternika jest bardzo dobra, nie ograniczają jej nawet schody prowadzące z części dziobowej na górny pokład.

Testowany jacht napędzany był stacjonarnym silnikiem Yanmar o mocy 110 KM (wyprowadzenie na wał prosty). To najmocniejsza jednostka napędowa, jaką możemy zainstalować na tej łodzi. Producent proponuje także silnik Yanmar 57 KM lub silniki przyczepne (do 150 KM).

Podczas testu na pokładzie było pięć osób. Zbiorniki paliwa i wody były wypełnione o około 80 proc. Northman 1200 nie został stworzony do bicia rekordów prędkości, ale i tak udało się rozpędzić łódź do 9,7 węzła (18 km/h). Poziom hałasu w salonie: 72 dB. Najprzyjemniej podróżowało się z prędkością 6,3 węzła (12 km/h), przy obrotach 1800 rpm. Przy tej prędkości poziom hałasu spadł do 60 dB. Jak każdy jacht wypornościowy z napędem na wał prosty, łódź jest bardzo zwrotna podczas żeglugi do przodu. Gorzej sobie radzi na biegu wstecznym (manewry ułatwi ster strumieniowy).

Northman 1200 to bardzo wygodny i doskonale wykonany jacht spacerowy. Dzięki tej konstrukcji stocznia Northman chce pozyskać klientów oczekujących elegancji i komfortu – także podczas dłuższych wakacyjnych rejsów.

Arek Rejs



Stół i kanapa – na lewej burcie. Sterówka i duży kambuz – na prawej.



W części mieszkalnej są trzy dwuosobowe kabiny.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Walcz, Zdobycwów Walu Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechłonna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MİLÄ, Szczecin, Przechłonna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przechłonna 11, tel. (91) 4613950
M-Service Centrum Webasto, Szczecin, Przechłonna 4, tel. 506 090 609
Sklep Aura, Szczecin, Przechłonna 13, tel. (91) 461 39 92
Tawerna Sailor Trzebież, Szczecin, Al. Piastów 10, tel. 511 142 312
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, 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
Szkuner Myślóbrz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicza 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, Ogónki, Sztynorka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicy JK Poznańsk, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkola Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKŚ Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepiło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZZ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

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

KUJAWSKO-POMORSKIE

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

LUBUSKIE

UKS Yacht Club 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 Hejszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki Klub Żeglarski, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Klub Żeglarski Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604 109 715
Centrum Sportów Wodnych Manta Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Klub Żeglarski Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Yacht Club Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
Garland LOK, Pyskowice, Nad 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