

PLEBISCYT: ŻEGLARZ ROKU 2018 MAGAZYNU „WIATR”

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

GRUDZIEŃ 2018
STYCZEŃ 2019



**ZEGAREK
ŻEGLARZA
ROKU 2018**

NA ZDJĘCIU BENETEAU OCEANIS 46.1



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

BENETEAU + DELPHIA

Jak się rodził kontrakt dekady

GRZEGORZ BARANOWSKI

Pierwszy po kapitanie na jachcie „I love Poland”

PARYŻ 2024

Rewolucja w programie igrzysk

CZARTEROWA ZIMA

Dokąd w rejs po sezonie?



Witaj w ósmym wymiarze Nowe Audi Q8

Muskularna bryła przestronnego SUV-a opisana dynamiczną linią coupé na nowo definiuje pojęcie komfortu.

Przełomowe rozwiązania techniczne wyznaczają nowy wymiar wsparcia kierowcy i zapewniają intuicyjną komunikację z samochodem.

Wyjątkowe połączenie potężnej mocy i zwinności to obietnica doskonałej kontroli nad pojazdem w każdym terenie i każdych warunkach.

Oto nowy wymiar tego, co znasz. Oto nowe Audi Q8.



W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu łączonym: od 6,6 do 6,8 l/100 km, emisja CO₂: od 172 do 178 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.



Najpiękniejsza marina
na Wybrzeżu Gdańskim
czeka na Ciebie!

Zainwestuj i czerp zyski z wynajmu

+48 500 299 464 www.solmarina.pl



POWER BOATS

P O L A N D

WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL STOCZNI BENETEAU W POLSCE



FLYER 8 SUNDECK

cena od: 31.600 euro netto



BARRACUDA 8

cena od: 33.030 euro netto



ANTARES 9

cena od: 61.110 euro netto



SWIFT TRAWLER 30

cena od: 186.000 euro netto



GRAN TURISMO 40

cena od: 266.500 euro netto



MONTE CARLO 6

cena od: 899.000 euro netto



OCEANIS 46.1

cena od: 225.300 euro netto



OCEANIS 51.1

cena od: 286.400 euro netto



OCEANIS 62 YACHT

cena od: 729.000 euro netto

www.powerboats.pl

Power Boats Poland, ul. Zegrzyńska 7B, 05-126 Nieporęt, tel. +48 22 774 88 99, salon@powerboats.pl



www.punt.pl

ZAREZERWUJ JACHT NA SEZON 2019

DO **-35%**
RABATY FIRST
MINUTE



Czytelnicy głosują w plebiscycie Żeglarz Roku 2018 Magazynu „Wiatr”

P przed nami szósta edycja plebiscytu. Nie ma w nim kapituły, kategorii konkursowych, ani ustalania wyników przy stole – to czytelnicy decydują, które dokonania polskich żeglarzy wzbudziły ich największe uznanie. I tym samym, kto najbardziej zasługuje na tytuł Żeglarz Roku 2018 Magazynu „Wiatr”.

Początek internetowego głosowania w piątek 14 grudnia, zakończenie – 31 stycznia o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej wiatr.pl/konkurs. Głosować można raz w każdej dobie (każdy głos należy potwierdzić przez e-mail lub konto na Facebooku). Wyniki będą podawane na bieżąco.

W tym roku o zwycięstwo rywalizują: Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki – nominacja za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie 49er, Karol Jabłoński – nominacja za dwunasty tytuł mistrza świata w bojerowej klasie DN, Mariusz Koper – nominacja za żeglarską wyprawę dookoła Antarktydy na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej, Zofia Klepacka – nominacja za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X, Szymon Kuczyński – nominacja za samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów oraz Ryszard Wojnowski – nominacja za rejs przez Przejście Północno-Wschodnie trasą ze wschodu na zachód. Partnerzy „Wiatru”

przygotowali atrakcyjne nagrody dla wszystkich nominowanych żeglarzy.

Co jeszcze na łamach świątecznego wydania „Wiatru”? Czarterowa zima, czyli dokąd w rejs po sezonie. Grzegorz Baranowski o zawodowym morskim żeglarstwie regatowym. Marek Słodownik pisze o elitarnych sekcjach dla zamożnych żeglarzy. Tomasz Chamera, prezes PZZ, komentuje rewolucję w programie igrzysk olimpijskich. Piotr Jasionowski, prezes stoczni Ostróda Yacht, opowiada o małżeństwie z rozsądku, czyli o współpracy Groupe Beneteau i Delphia Yachts. Natomiast Arek Rejs zaprasza na Pętlę Żuławską.

Wszystkim czytelnikom i partnerom „Wiatru” życzymy rodzinnych, ciepłych i spokojnych świąt Bożego Narodzenia, szczęśliwego Nowego Roku, krótkiej zimy, ciepłej wiosny i wspaniałych żeglarskich przeżyć w nowym sezonie.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



9892 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 VI-VII 2018, VIII-IX 2018, X-XI 2018).



Wrześnieowy poranek w Kanale Jagiellońskim.

Pętla Żuławska. Z Wisły Śmiałej do Elbląga, czyli pierwszy krok na szlaku

Do wielu najciekawszych atrakcji turystycznych województwa pomorskiego możemy dotrzeć szlakami wodnymi. Wisła, Motława, Martwa Wisła prowadząca do Gdańska i na Westerplatte, Szkarpawa, Nogat, Zalew Wiślany, rzeka Elbląg, Kanał Jagielloński oraz Tuga tworzą sieć dróg dostępnych zarówno dla doświadczonych motorowodniaków, jak i dla turystów bez uprawnień. Na szlaku jest sześć śluz. Długość dróg wodnych Pętli Żuławskiej to aż 303 km. Wystarczy wynająć barkę lub łódź motorową, odbyć przed rejsem krótkie przeszkolenie i wyruszyć na spotkanie z przygodą.

W ostatnich latach na szlaku powstało wiele nowych portów. W sąsiedztwie zwozdzonych mostów pojawiły się stanowiska cumownicze. Dostępny jest także bezpłatny przewodnik, dzięki któremu z łatwością zaplanujemy trasę. Mamy również aplikację do nawigacji na urządzenia mobilne działające w systemie Android oraz stronę www.petla-zulawska.pl.

Pod koniec września, korzystając z zaproszenia kolegów z „Żagli” oraz z uprzejmości szefów Mariny Przełom, którzy udostępnili

jacht załodze dziennikarzy, wyruszyłem na szlak pożegnać sezon nawigacyjny i zarazem zaplanować powrót na Pętlę Żuławską w nowym sezonie. Z Górek Zachodnich wypłynęliśmy spacerowym jachtem Delphia Horizon 1150. Szlakiem Martwej Wisły i krótkim czterokilometrowym odcinkiem Wisły dotarliśmy do Szkarpawy. Kierując się na wschód, prowadzeni meandrującym torem, dopłynęliśmy na wschodni kraniec woje-

Śluza Gdańska Głowa.

Fot. A. Wołosz



wództwa pomorskiego. Tu rozpoczęliśmy żeglugę Nogatem na południe, by wkrótce, przez Kanał Jagielloński, dotrzeć do Elbląga (początkowo celem był Malbork, ale przy pięknej Śluzie Michałowo rzeka Nogat została przykryta zielonym dywanem paproci – to zjawisko pojawia na szlakach ze słabym nurtem późnym latem i jesienią).

Podczas naszej krótkiej, ale intensywnej, wyprawy zobaczyliśmy zaledwie niewielki fragment Pętli Żuławskiej. Udało się za to przećwiczyć śluzowanie i pokonywanie zwozdzonych mostów. Na Martwej Wiśle



Most zwozdzony w Elblągu.

Fot. Rafał Wasil



Most zwodzony w Rybinie.

ostatni raz minęliśmy stary most pontonowy w Sobieszewie (obok otwarto nowy most zwodzony, a rozbiórka starego „pontonika” rozpoczęła się w listopadzie). Między Martwą Wisłą a Wisłą przepłynęliśmy Śluzę Przegalina. Później była Gdańska Głowa. Na Szkarpawie minęliśmy mosty zwodzone w Drewnicy i Rybinie (na Szkarpawie i Nogacie szlak był bardzo dobrze oznakowany). Zwodzone mosty otwierane są o określonych godzinach niemal ze szwajcarską punktualnością – informacji szukajcie u administratorów mostów, w marinach lub w przewodniku dostępnym na stronie www.petla-zulawska.pl. Śluzowanie należy umawiać telefonicznie ze służbowymi (w godzinach pracy służb, numery telefonów także są w przewodniku). Pokonując kolejne urządzenia hydrotechniczne, nie mieliśmy najmniejszych problemów z umówieniem śluzowania na określoną porę (za przeprawę płaciliśmy 7,5 zł).

Różnice poziomów nie są duże, komory ogromne, a obsługa – uprzejma i pomocna. Nawet początkujące załogi nie powinny mieć problemów z przeprawą (z pewnością jest łatwiej, niż w Guziance na Mazurach). Na szlaku zatrzymaliśmy się w marinie Jachtklubu Elbląg oraz w przystani jachtowej w Rybinie. W obu portach można uzupełnić zbiorniki z wodą, naładować akumulatory i oddać nieczystości. Po drodze mijaliśmy wiele małych prywatnych przystani oraz marin, w których trwają prace budowlane. Z kolei na Nogacie można znaleźć wygodne miejsca do cumowania przy brzegu.

Pętla Żuławska to wyjątkowo uroczy i urozmaicony szlak, z dużą przyrodą, zapierającym dech ujściem Wisły do Bałtyku, z mnóstwem zabytków hydrotechnicznych oraz infrastrukturą, która poprawia się z roku na rok. Plan na przyszły sezon? Wracamy na pętlę na dłużej, by opłynąć całą i dotrzeć do wszystkich najciekawszych zakamarków. Najlepiej zaplanować rejs w czerwcu – dzień jest wtedy najdłuższy, a na szlaku i w portach nie ma tłoku. Temperatury zwykle pozwalają na kąpiele, a roślinność wodna nie jest jeszcze mocno rozwinięta. No i ceny czarterów są w czerwcu niższe niż w szczycie sezonu.

Arek Rejs



Przeciwpowodziowe wrota bezpieczeństwa między Nogatem a Kanałem Jagiellońskim.



Przystań w Rybinie (Szkarpawa).

Fot. A. Wołosz



Marina Błotnik na krańcu Martwej Wisły.

FOT. RAFAŁ WASIL

Pomorskie nie zwalnia tempa

Dzięki zaangażowaniu samorządów i podmiotów prywatnych, infrastruktura do turystyki wodnej w województwie pomorskim systematycznie się rozwija. W latach 2010-2014 zrealizowano ponadregionalny projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” (inicjatorem i koordynatorem był samorząd województwa pomorskiego). Wybudowano porty i przystanie w Krynicy Morskiej, Elblągu, Tolmicku, Braniewie, Nowej Pasłęce, Błotniku, Kątach Rybackich, Malborku, Osłonce, Rybinie i Białej Górze. Powstały pomosty w Drewnicy i Tczewie, most zwodzony w Przegalinie i zelektryfikowano Śluzę Gdańska Głowa.

Kolejne przedsięwzięcie, realizowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego, to „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. W 2018 roku rozbudowano przystań w Wiślinie. W kolejnych sezonach powstaną nowe (lub będą rozbudowane istniejące) porty i pomosty – między innymi w Korzeniewie, Nowym Dworze Gdańskim i Błotniku. Zaplanowano rewitalizację szlaku Tugi oraz kolejne projekty związane z budową marin w Górkach Zachodnich, Sobieszewie, Krynicy Morskiej i Malborku.

Zaplanowano także budowę pomostów kajakowych nad Szkarpawą (Ostotka, Drewnica, Chełmek Osada, Rybina), Nogatem (Kępki, Ząbrowo, Janówka, Malbork, Pogorzała Wieś), Tugą (Tujsk, Stobiec, Żelichowo, Nowy Dwór Gdański) i nad Martwą Wisłą (Błotnik, Trzcínisko, Sobieszewo).

W 2018 roku oddano do użytku nowy most zwodzony w Sobieszewie, który zastąpił wyeksploatowany most ponotowany (przy zamkniętym prześle prześwit wynosi pięć metrów). Na Zalewie Wiślanym oznakowano podejście z toru wodnego w Kątach Rybackich do ujścia Wisły Królewieckiej. W Elblągu, przy ul. Wybrzeże Gdańskie, zainstalowano pomost cumowniczy (dla oczekujących na otwarcie dwóch mostów zwodzonych na elbląskiej starówce).

Od 1 października 2019 roku do 31 maja 2020 roku trwać będzie remont śluzy w Przegalinie – w tym czasie załogi zmierzające do Gdańska będą musiały przepłynąć przez wody zatoki od ujścia Wisły do ujścia Wisły Śmiałej. Planowane są także inwestycje poprawiające dostępność i postój w morskich portach Zalewu Wiślanego. Prace będą prowadzone we Fromborku, Nowej Pasłęce, Piaskach, Krynicy Morskiej, Kamienicy Elbląskiej i Suchaczku.



Pętla Żuławska

Pętla Żuławska

Idealne miejsce
na rodzinne wakacje

Szkarpawa

Gdańsk

Malbork

Rybina

Ostionka

Tczew

Krynica Morska



Pętla
Żuławska

www.petla-zulawska.pl



Koniec z drganiem obrazu dzięki GoPro HERO7 Black. Dotąd żadna kamera nie dawała tak zaawansowanej wewnętrznej stabilizacji.

Nagrody dla żeglarzy nominowanych w plebiscycie magazynu „Wiatr”

W konkursie Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największy podziw i uznanie czytelników. **Początek internetowego głosowania w piątek 14 grudnia, zakończenie – 31 stycznia o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej wiatr.pl/konkurs przygotowanej na komputery, tablety i smartfony. Głosować można raz w każdej dobie** (czas warszawski, od godz. 00:00 do godz. 24:00). Każdy głos musi być potwierdzony przez e-mail lub konto na Facebooku. Wyniki będą ogłoszone na portalu www.wiatr.pl oraz na łamach „Wiatru”. Przedstawiamy nagrody dla nominowanych żeglarzy przygotowane przez naszych partnerów. Regulamin plebiscytu publikujemy na stronie internetowej oraz w aplikacji konkursowej wiatr.pl/konkurs.

Najnowsza kamera GoPro. Flagowy model HERO7 Black

Zwycięzca plebiscytu otrzyma pamiątkową statuetkę, najnowszą kamerę GoPro – model HERO7 Black (cena: 1899 zł) oraz zegarek renomowanej francuskiej marki Lip (model Nautic Ski, cena: 2245 zł).

Kamera HERO7 Black, dzięki funkcji HyperSmooth, wyznacza nowe standardy w zakresie stabilizacji obrazu – uzyskujemy podobny efekt, jak podczas profesjonalnego nagrywania z gimbalem. Dotąd

Samowyzwalacz ułatwia robienie zdjęć grupowych.

żadna kamera nie dawała tak zaawansowanej wewnętrznej stabilizacji. Z funkcji HyperSmooth możemy korzystać pod wodą, przy dużych wstrząsach oraz w silnym wietrze. HERO7 Black to po prostu idealne urządzenie na jacht, łódź motorową, deskę windsurfingową, czy kite’a.

Kamera wprowadza również przełomowy sposób filmowania dzięki TimeWarp. Ta funkcja pozwala tworzyć przyspieszone i stabilne filmy poklatkowe – przekształca dłuższe materiały w krótkie (łatwe do udostępniania). HERO7 Black to także pierwsza kamera GoPro z funkcją transmisji na żywo – możemy udostępniać nagrywane materiały w czasie rzeczywistym (Facebook, Twitch, YouTube, Vimeo i inne platformy).

Co jeszcze potrafi HERO7 Black? Bez dodatkowej obudowy jest wodoszczelna do głębokości 10 metrów. Oferuje doskonałą ►



Kamera ma stosunkowo duży dotykowy ekran.



HERO7 Black. Idealny model na deskę i jacht.



Zegarek żeglarza roku: Lip Nautic Ski, reedycja słynnego modelu z 1967 roku.

jakość obrazu (filmy: 4K60, zdjęcia: 12MP). Ma dwucalowy dotykowy ekran z uproszczonym interfejsem. Funkcję wykrywania twarzy, uśmiechu, scen oraz samowyzwalacz (do zdjęć grupowych i selfie). A nawet naklejki z danymi GPS – monitorujemy prędkość, dystans i wysokość, a następnie umieszczamy te informacje w filmach. Tryb portretowy pozwala wykonywać ujęcia w pionie (łatwe udostępnianie na Instagramie). Dźwięk rejestrujemy w zwiększonym zakresie dynamicznym. Możemy też sterować kamerą za pomocą głosu (w 14 językach).

Zegarek marki Lip

Oto zegarek żeglarza roku! Szyk, elegancja i technika. Francuskie zegarki marki Lip nosili między innymi Charles de Gaulle i Winston Churchill. A także zespół Jacques'a Cousteau, słynnego badacza mórz, podróżnika, pisarza i filmowca. Cousteau był związany z wodą, jak mało kto. Zapuszczał się w głębiny swymi pionierskimi miniaturowymi łódkami, by badać podwodny świat i pokazywać go ludziom na niezwykłych filmach. W 1997 roku, krótko przed śmiercią, odbierając kolejną nagrodę, powiedział: „Przyszłość cywilizacji zależy od wody. Błagam was, zechciejcie to zrozumieć”. Zegarek Lip Nautic Ski to reedycja słynnego zegarka wyprodukowanego w 1967 roku z okazji setnej rocznicy działalności firmy. Był to pierwszy zegarek o wodoszczelności do 20 ATM. Nic dziwnego, że markę upodobała sobie ekipa badawcza kapitana Cousteau. Polskim dystrybutorem zegarków Lip jest firma Hashtag. Więcej informacji na stronie internetowej www.timeandmore.pl.

Kamizelka ratunkowa ISP od firmy Parker Poland

Zdobywca drugiego miejsca otrzyma pneumatyczną kamizelkę ratunkową ISP ufundowaną przez firmę Parker Poland (www.parker.com.pl). Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO₂, pas krocza i metalową klamrę. Oferowana jest w wersji manualnej (użytkownik uruchamia mechanizm napędlający kamizelkę) i automatycznej (zostaje uruchomiona po zanurzeniu w wodzie, ale użytkownik także sam może uruchomić mechanizm). Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie. Manualna kamizelka ratunkowa ISP kosztuje 435 zł, automatyczna – 455 zł.



Kamizelka marki ISP od firmy Parker Poland.

Zegarki marki Spinnaker

Żeglarze, którzy zajmą miejsca drugie, trzecie, czwarte, piąte i szóste, otrzymają zegarki marki Spinnaker, dodające szyku oraz elegancji na wodzie i na lądzie. Dobór materiałów, wzornictwo oraz detale w żeglarskim stylu sprawiają, że zegarki te oddają hołd każdemu stylowi żeglowania. Marka Spinnaker ma w ofercie kilka kolekcji: Amalfi Yachting Timer, Wood (oryginalny drewniany panel), Core (wyróżnione kolory i subtelne morskie wzornictwo), Pro-Driver (najwyższa jakość stali nierdzewnej), Solar Powered (zasilanie energią słoneczną) oraz Vintage (nawiązanie do ery morskich odkryć). Dystrybutorem marki jest firma Hashtag. Więcej o zegarkach Spinnaker na stronie www.timeandmore.pl.



Zegarek marki Spinnaker. Szyk i elegancja na wodzie i na lądzie.



Duże torby Mistral i Pampero...



...mają solidne zamki i nieprzemakalną kieszeń.

Torby Code Zero na każdą okazję

Wszyscy nominowani żeglarze otrzymają torby żeglarskie sopockiej marki Code Zero, doskonałe na regaty, rejs lub zwykły rodzinny wyjazd.

Firma Code Zero powstała w 2012 roku. Założyli ją Marcin Matla i Jacek Kuciel, jeden z dyrektorów gdańskiej żaglowni Sail Service. Niewielka szwalnia nastawiona na produkcję toreb i upominków z tkanin dakro-

nowych, dość szybko zdobyła uznanie klientów zainteresowanych sportami wodnymi. Zwróciła też uwagę agencji reklamowych, których handlowcy poszukują ciekawych gadżetów dla przedsiębiorstw z różnych branż. Code Zero wykorzystuje w produkcji nowe tkaniny, dakrony ze starych żagli, a także materiały laminatowe z nowoczesnych gro-tów i foków. Współpracuje z dwoma dostawcami materiałów, pozyskuje też produkcyjne resztki z kilku żaglowni.

Produkty Code Zero trafiły już do klientów z Wielkiej Brytanii, Niemiec, Skandynawii, Szwajcarii, a nawet z Australii i USA. Dominuje sprzedaż internetowa, ale marka Code Zero obecna jest także w tradycyjnych sklepach: Wind (Szafarnia 11U 16), Sailing Machine (sezonowo: Mi-kołajki, Kamień Pomorski) oraz w firmo-wym sklepie Code Zero (Sopot, ul. Monte Casino 10). – W minionym sezonie mieliśmy stoisko na słynnych regatach Kieler Woche. W styczniu będziemy uczestni-czyć w targach Boot Düsseldorf, a jesienią jedziemy na METSTRAD – zapowiada Marcin Matla.

Dziś Code Zero poszerza swą ofertę o nowe torby i plecaki. Na stronie www.codezero.pl dostępne są już premierowe modele. Między innymi mały plecak podróżny (pojemność: 32 l), duży plecak podróżny (44 l), są także nowe plecaki miejskie.

Regulamin plebiscytu Żeglarz Roku Ma-gazynu „Wiatr” publikujemy na stronie internetowej www.wiatr.pl oraz w aplikacji konkursowej www.wiatr.pl/konkurs. ■



Nowość od Code Zero: plecak podróżny Oroshi z dodatkową nieprzemakalną kieszenią i odpinaną ścianką.

YKP Szczecin stawia na sport i młodzież

Władze Yacht Klubu Polski Szczecin, działającego na przystani Marina'Club przy ul. Przestrzennej 7 (obok hotelu, restauracji i portu jachtowego), zapowiedziały utworzenie młodzieżowej sekcji sportowej. Klub dyspo-nuje już niezbędnym sprzętem – ma kilka szkoleniowych optimistów, dwie łodzie klasy 420 oraz dwie balastowe cariny. – Poszukujemy trenera, opiekuna grupy i zarazem wy-chowawcy młodego pokolenia szczecińskich żeglarzy – powiedział nam Marcin Raubo,

komandor YKP Szczecin. – Nie chcemy two-rzyć sekcji nastawionej na wyczyn sportowy, choć oczywiście zadbamy o każdego utalen-towanego zawodnika. Przede wszystkim za-leży nam na zbudowaniu nowego prężnego środowiska dzieci i młodzieży mocno zwią-zanego z żeglarstwem i sportami wodnymi. Liczę na to, że młodzi członkowie YKP

Szczecin zakotwiczą w klubie na lata. A za-jęcia, które dla nich przygotowujemy, sprawia, że każdy z ich uczestników będzie z utęsk-nieniem czekać na kolejny weekend i trening.

Zapisy do sekcji prowadzone będą od lutego 2019 roku. Więcej informacji o Yacht Klubie Polski Szczecin znajdziecie na stronie www.ykp.szczecin.pl. ■

YKP Szczecin gości na przystani Marina'Club przy ul. Przestrzennej.



Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki

Nominacja za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie 49er.

Rok 2017 był dla Dominika i Szymona przełomowy – poczuł siłę i dołączyli do światowej czołówki klasy 49er. A w sezonie 2018 przypieczętowali swą pozycję, wygrywając regaty Pucharu Świata we francuskiej miejscowości Hyères i zdobywając medal mistrzostw Europy (regaty w ramach Volvo Gdynia Sailing Days rozegrano w lipcu). Tym samym polska załoga powtórzyła sukces swego trenera Pawła Kacprowskiego, który był wicemistrzem kontynentu 20 lat temu. W gdyńskich regatach doskonale żeglowali także Łukasz Przybytek i Paweł Kołodzieński. Do ostatniego dnia zawodów byli na prowadzeniu, ale w wyścigu medalowym uszkodzili bukszpryt i spadli na czwarte miejsce.

„Wiedzieliśmy, że jeśli w wyścigu medalowym nie zajmiemy gorszego miejsca niż czwarte, będzie medal. Staraliśmy się kontrolować najgroźniejszych rywali. Metę minęliśmy na czwartej pozycji. Okazało

się, że to miejsce daje nam aż srebro. Nasz medal to wielka zasługa trenera Pawła Kacprowskiego. Wyrównaliśmy jego najlepsze osiągnięcie, ale nie zamierzamy na tym poprzestać i zobaczymy co przyniesie przyszłość” – mówił Dominik Buksak w rozmowie z Maciejem Frąckiewiczem z PZŻ.

Jakie plany przed załogą? Większą część zimy spędzą w Portugalii. Później Majorca, Puchar Świata w Genui oraz majowe mistrzostwa Europy w Anglii. Po krótkim odpoczynku rozpoczną przygotowania do grudniowych mistrzostw świata, które będą rozgrywane w Nowej Zelandii. Na tych zawodach Polacy będą walczyć o krajową kwalifikację olimpijską.

Na lądzie Dominik walczy na Politechnice Gdańskiej (kierunek: budownictwo). – Nie idzie mi tak sprawnie, jak mojemu załogantowi, ale się nie poddaję. Na razie jestem na trzecim roku – mówi Dominik. Szymon Wierzbicki ma już spokojniejszą głowę. Ukończył Politechnikę Poznańską z tytułem magister inżynier (kierunek: inżynieria biomedyczna). – Jestem specjalistą od implantów, protez i urządzeń rehabilitacyjnych – mówi



Dekoracja medalistów w Gdyni. Fot. Robert Hajduk

Szymon. – Na razie jednak na pierwszym miejscu przygotowania do igrzysk. Właśnie się przeprowadzam z Poznania do Gdańska – będę bliżej ekipy, trenera i naszego akwenu treningowego. W przyszłości, po zakończeniu przygody ze sportem olimpijskim, chciałbym jeszcze spróbować regatowej żeglugi na dużych jachtach oceanicznych. ■

Karol Jabłoński



Karol Jabłoński w obiektywie Roberta Hajduka.

Nominacja za dwunasty tytuł mistrza świata w bojerowej klasie DN.

Karol Jabłoński już szósty raz otrzymuje nominację w plebiscycie „Wiatru”, co oznacza że był obecny we wszystkich edycjach naszego konkursu. Świadczy to o niezwyklejście paśmie sukcesów naszego żeglarza. Przed rokiem otrzymał nominację za zdobycie Wielkiego Szlema w bojerowej klasie DN: mistrzostwo świata, mistrzostwo Europy i mistrzostwo Polski. W mijającym roku Jabłoński dwunasty raz został mistrzem świata i zdobył brązowy medal mistrzostw Europy. Złoto MŚ wywalczył piąty raz z kolei – w 2014 roku triumfował w Estonii, w 2015 – w Kanadzie, w 2016 – w Szwecji, w 2017 – w Stanach Zjednoczonych, a w 2018 – w Polsce.

Regaty rozegrano na jeziorze Wielimie w okolicach Szczecinka. Do zawodów przystąpiło 158 zawodników z 16 krajów. Srebrny medal wywalczył Robert Graczyk, a brąz – Łukasz Zakrzewski. W pierwszej dziesiątce było jeszcze czterech Polaków: czwarte miej-

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro
Be a HERO.

lip

SPINNAKER

PARKER

CODE
ZERO
SAIL
CLOTH
PRODUCTS
www.codezero.pl

sce zajął Tomasz Zakrzewski, piąty był Michał Burczyński, na siódmej pozycji regaty ukończył Wojciech Baranowski, a dziewiąte miejsce zajął Jarosław Radzki. Polacy znów udowodnili, że są bojerową potęgą.

Pierwszego dnia rozegrano cztery wyścigi dla złotej floty i zdecydowanym liderem został broniący tytułu Jabłoński. Kolejnego dnia regat Karol zajął miejsca ósme, pierwsze i nie musiał już startować w ostatnim wyścigu, pieczętując dwunasty w karierze złoty metal. Jabłoński ma także w kolekcji

cztery wicemistrzostwa globu. Poza tym osiem razy cieszył się ze złotego medalu mistrzostw Europy. Nasz żeglarz ani razu w historii swoich startów w bojerowych mistrzostwach świata nie ukończył regat na trzeciej pozycji.

Co przyniesie Karolowi Jabłońskiemu nowy sezon? – Niedawno zostałem trenerem konsultantem polskiej kadry olimpijskiej. Będę wspierać naszych żeglarzy na ostatniej prostej przed igrzyskami w Tokio – mówi Karol. – To wielki zaszczyt, ale też duża

odpowiedzialność. Mam nadzieję, że z mojego doświadczenia skorzystają wszyscy, a nasza współpraca będzie się dobrze układać. Oczywiście nie rezygnuję z bojerów. To moja wielka pasja, nie wyobrażam sobie rozbratu z tym sportem. Choć organizm coraz częściej mnie informuje, że nie lubi zimna, z pewnością nie raz wrócę na łód. Tej zimy mistrzostwa Europy będą rozgrywane na Węgrzech, a mistrzostwa świata w USA. Decyzję o starcie podejmę po grudniowym zgrupowaniu w Portugalii. ■

Nominacja za żeglarską wyprawę dookoła Antarktydy na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej.

Po 102 dniach, 22 godzinach i 59 minutach od opuszczenia Kapsztadu, jacht „Katharsis II”, z kapitanem Mariuszem Koperem i załogą (Tomasz Grala, Hanna Leniec, Michał Barasiński, Magdalena Żuchelkowska, Wojciech Małecki, Ireneusz Kamiński, Piotr Kukliński i Robert Kibart), przeciął linię mety w Hobart w Australii, okrążając po drodze Antarktydę po jej wodach, czyli na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Pętlę wokół kontynentu załoga wykonała w 72 dni i 6 godzin, żeglując non stop i płynąc na południe od 62. równoleżnika. To pierwszy taki wyczyn w historii światowego żeglarstwa. Został ratyfikowany przez organizację World Sailing Speed Record Council (WSSRC, certyfikat 54). Trafił również do światowej księgi rekordów Guinnessa.

Od startu 23 grudnia 2017 roku, aż do przecięcia własnego śladu 20 marca 2018 roku, jacht pokonał 12 700 mil morskich, w tym 10 400 mil po wodach Antarktydy. Później obrał kurs na port Hobart, gdzie dotarł 5 kwietnia. W trakcie całej wyprawy załoga pokonała 15 853 mile.

Mariusz Koper mówił: „Naszym głównym zadaniem było opłynięcie non stop Antarktydy po jej wodach, czyli na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Do tej pory było kilka prób takiej żeglugi, ale nikomu nie udało się zamknąć pętli w jednym rejsie realizowanym tak daleko na południu. Z uwagi na występujący tam lód oraz na brak możliwości schronienia w trakcie sztormów, morza otaczające Antarktydę należą do najtrudniejszych akwenów żeglownych



Mariusz Koper.

na świecie. Podczas 15-tygodniowej wyprawy 17 razy zmagaliśmy się ze sztormami o sile od 10 do 12 stopni w skali Beauforta”.

– Dziewięcioletni jacht „Katharsis II”, mający za rufą już 120 tys. mil, w ostatnich tygodniach przechodził gruntowny remont w Auckland (Nowa Zelandia) – mówił nam Mariusz Koper pod koniec listopada. – Zakres prac był spory. Wymieniono pęknięty bom, takielunek i kabestany. Przeprowadzono przeglądy silnika, agregatu, odsalarki i ogrzewania. Na początku grudnia wyruszyliśmy do Nowej Zelandii na testy.

Jakie plany ma załoga Mariusza Kopera? – Przede wszystkim wciąż będziemy sporo czasu spędzać na pokładzie, w dłuższych i krótszych rejsach po różnych akwenach świata. Uwielbiam żyć na jachcie i zarażać tą pasją najbliższych oraz znajomych. Nie każdy rejs musi być ekstremalnym wyzwaniem, ale zwykle – także w tropikach – poszukujemy miejsc rzadko odwiedzanych. Gdy wrócimy na zimne wody, być może pokusimy się o rejs dookoła bieguna północnego. ■

Mariusz Koper



„Katharsis II” na dalekim południu.

ZDJĘCIA: ARCHIWUM MARIUSZA KOPERA

GoPro
Be a HERO.




SPINNAKER



PARTNERZY PLEBISCYTU

**CODE
ZERO**
SAIL CLOTH PRODUCTS
www.codezero.pl



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

Zofia Klepacka

Nominacja za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X.

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. – Jeszcze nigdy nie wygra-

łam regat tej rangi w taki sposób – mówiła. – Niezbyt dobrze zaczęłam. W pierwszym wyścigu zajęłam dopiero 27. miejsce. Jednak nigdy się nie poddaję. Nawet gdy idzie gorzej, zawsze walczę do końca. W wyścigu medalowym postanowiłam nie przeskadzać pozostałym zawodniczkom, które walczyły o czołowe miejsca. Wystartowałam spokojnie na lewym halsie. Najbardziej interesująca była rywalizacja o srebrny medal pomiędzy Rosjanką Stefanią Elfutiną a Brytyjką Emmą Wilson. Reprezentantka

Rosji okazała się lepsza w tym wyścigu i stanęła na drugim stopniu podium – relacjonowała Polka.

W minionym sezonie Zofia Klepacka wygrała regaty Pucharu Świata w Hyères. Zwyciężyła w regatach Pucharu Europy w Medembli. Była piątą w PS w Marsylii. Na mistrzostwach świata klas olimpijskich w duńskim Aarhus zajęła piątę miejsce i wywalczyła dla Polski kwalifikację na igrzyska w Tokio. A pod koniec sezonu zdobyła złoty medal mistrzostw Polski.

Tuż po ostatnich zawodach, Zofia rozpoczęła operację Mont Everest. Skorzystała z zaproszenia Janusza Kalinowskiego i wyjechała na trzytygodniową wyprawę Polskie Himalaje 2018. Cały projekt obejmował supermaraton w Katmandu i trekking do bazy pod Everestem. – To była moja pielgrzymka – mówi Zofia. – Dziękowałam Bogu za dotychczasową karierę i sportowe sukcesy. Poznałam, jak się czuje człowiek na wysokości 5300 metrów nad poziomem morza i choć trochę zrozumiałam z jakim bólem zmagają się w górach himalaishi. ■



FOT. ROBERT HAJDUK (2)

Sopot. Zofia Klepacka (w koszulce z napisem „mama champion”) zdobywa złoty medal mistrzostw Europy.



Polka wygrała regaty przed wyścigiem medalowym.

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro
Be a HERO.

lip


SPINNAKER


PARKER

CODE ZERO
SAIL CLOTH PRODUCTS
www.codezero.pl



reklama

Szymon Kuczyński

Nominacja za samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów.

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

Szymon Kuczyński żeglował jachtem „Atlantic Puffin” o długości 6,36 metra – nikt wcześniej nie opłynął świata w samotnym rejsie non stop tak niewielką jednostką. Łódź zbudowano i przystosowano do oceanicznej żeglugi w węgorskiej stoczni Northman. Call of the Ocean to drugi wokółziemski rejs Szymona. Wyprawę Maxus Solo Around (z postojami i przejściem przez Kanał Panamski) ukończył na tej samej jednostce w 2016 roku. Dotąd tylko jeden Polak, Henryk Jaskuła, okrążył świat samotnie klasyczną drogą na wschód, wokół trzech przylądków i bez zawijania do portów (38 lat temu kapitan Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni). Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym

rejsie non stop szlakiem zachodnim w 2007 roku – wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn (Lewandowski zmarł na swym jachcie „Luka” w lipcu 2012 roku). Kuczyński



Szymon Kuczyński.

Fot. Marcin Zaborowski



„Atlantic Puffin” witany w Kamieniu Pomorskim.

jest więc trzecim Polakiem, który w żeglarskim dossier może zapisać: „Solo, non stop, around the world”.

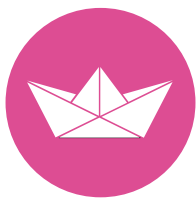
W październiku 2017 roku Szymon wpłynął na wody Oceanu Południowego, które przemierzał przez 128 dni. Były to najzimniejsze dni żeglugi – temperatura często spadała poniżej pięciu stopni Celsjusza. Trudne warunki żeglugi doprowadziły do awarii wiatromierza, uszkodzenia głównej baterii słonecznej oraz silnika elektrycznego autopilota. Przylądek Dobrej Nadziei Szymon minął 29 października. Australijski przylądek Leeuwin – 5 grudnia. Na początku lutego, miesiąc przed planowanym terminem, wpłynął w Cieśninę Drake’a. Gonił go duży układ niskiego ciśnienia. Gdy mijał Horn, informował: „W ostatnich trzech dniach miałem dwa sztormy. Ten pod Hornem, o sile dziewięciu stopni w skali Beauforta, przyniósł fale o wysokości 6, 7 metrów. Było bardzo zimno. W kabinie miałem od 2 do 5 stopni. Do tego opady śniegu i deszczu”. Wkrótce dotarła do nas informacja o kłopotach z masztem – został wgnieciony i osłabiony po nagłym przechyle jachtu. Po konsultacjach z ekipą brzegową, Szymon przygotował awaryjne zabezpieczenie masztu. By usztywnić kolumnę, zastosował dodatkowe odciągi. Aby wzmocnić profil, wykonał laminatową opaskę. Od tamtej pory żeglował ostrożnie, na zredukowanym ożaglowaniu. Nie mógł więc płynąć z maksymalną prędkością. Dopiero na spokojniejszych wodach strefy równikowej mógł użyć pełnego ożaglowania. Na północną półkulę powrócił w kwietniu. Wciąż miał szansę pobić rezultat Alessandro di Benedetto, który w 2010 roku opłynął świat w 268 dni, żeglując jachtem klasy Mini o długości 6,5 metra. Szymon chciał jak najszybciej dotrzeć do Plymouth, więc często zmieniał żagle i starał się sterować ręcznie. Rezultatu włoskiego żeglarza jednak nie poprawił. ■

FOT. PIOTR SZALC

GoPro
Be a HERO.



PARTNERZY PLEBISCYTU



reklama

Click&Boat

Idealny sposób na czarter jachtu



+ 30 000 jachtów



+ 45 000 opinii klientów



+ 50 państw

...i po: here

www.ClickandBoat.com/pl

...i po: here

Ryszard Wojnowski



Ryszard Wojnowski.

Fot. Daniel Michalski (2)

Nominacja za rejs przez Przeście Północno-Wschodnie trasą ze wschodu na zachód.

Tylko dwóch kapitanów przepłynęło jachtem żaglowym arktyczne wody Prześcia Północno-Wschodniego w obie strony (z zachodu na wschód i ze wschodu na zachód): Rosjanin Nicolai Litau oraz Polak Ryszard Wojnowski, kapitan jachtu „Lady Dana 44”.

W grudniu 2013 roku Ryszard Wojnowski otrzymał nominację w plebiscycie „Wiatru” za pierwsze polskie przejście tego szlaku (wtedy płynął z zachodu na wschód). Z uwagi na wyjątkowo trudne warunki lodowe w Prześciu Północno-Zachodnim, załoga zatrzymała się wtedy w Vancouver i przerwa-



„Lady Dana 44” w sztormowym wietrze.

ła rejs dookoła bieguna północnego. Ekipa Wojnowskiego wróciła na pokład kolejnym sezonie i dokończyła drogę. W grudniu 2014 roku Ryszard Wojnowski przyjął kolejną nominację w naszym plebiscycie – za opłynięcie bieguna północnego. W dwóch rejsach załoga pokonała 19 301 mil, a jacht „Lady

Dana 44” został pierwszą polską jednostką, która opłynęła biegun północny.

Swą trzecią nominację Ryszard Wojnowski otrzymuje za ponowne pokonanie Prześcia Północno-Wschodniego (tym razem żeglował w kierunku zachodnim). Aby wyruszyć na ten szlak potrzeba dwóch zezwoleń. Pierwsze wydaje administracja Północnej Drogi Morskiej – trzeba o nie wystąpić nie wcześniej niż trzy miesiące przed rozpoczęciem wyprawy. Drugie pozwolenie, zezwalające na wielokrotne przekraczanie granicy bez odpraw celno-paszportowych, wydaje FSB (Federalna Służba Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej). Należy też pamiętać o pozwoleniach i opłatach związanych z przepłynięciem pod zwodzonymi mostami na Kanale Bałtycko-Białomorskim.

Ryszard Wojnowski przejął dowodzenie nad jachtem na środku Pacyfiku, w równikowym archipelagu Republiki Kiribati. – Lecieliśmy przez Seattle i Hawaje. Po zaokrętowaniu wyruszyliśmy na północ, w kierunku Kamczatki. Pierwszym portem, po 29 dniach żeglugi, był Pietropawłowsk Kamczacki. Tam musieliśmy poczekać na kolejną zgodę od miejscowego dowództwa marynarki wojennej.

Na północnym szlaku jacht „Lady Dana 44” zatrzymał się w portach Prowidienija (postój trwał niecałą dobę), Pewek (pondwie doby), Amderma (na kotwicy) oraz Archangielsk. Na Bałtyk załoga przepłynęła przez Kanał Bałtycko-Białomorski (227 kilometrów, 19 śliz). Aby jacht mógł się przedostać pod zwodzonym mostem, zamknięto drogę federalną prowadzącą z Petersburga do Murmańska (informowały o tym lokalne media).

Na przyszły sezon Ryszard Wojnowski planuje organizację wyprawy na Ziemię Franciszka Józefa – każdy z trzech rejsów na ten rosyjski arktyczny archipelag leżący na Morzu Barentsa będzie trwać miesiąc. Po powrocie do kraju, jesienią przyszłego roku, „Lady Dana 44” rozpocznie rejs w cieplejsze zakątki – na Wyspy Zielonego Przylądka. ■

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro
Be a HERO.

lip

SPINNAKER

PARKER

CODE
ZERO
SAIL
CLOTH
PRODUCTS
www.codezero.pl

Rafał Moszczyński. „Wojownik” urósł i planuje rejs dookoła świata

FOT. MAREK SŁODOWNIK



Rafał Moszczyński opowiadał o przygotowaniach do rejsu na jesiennych targach.



Z wizytą u kapitana Henryka Jaskuły.

Rafał Moszczyński, żeglarz z Łodzi, od wielu lat z sukcesami rywalizuje w klasie Micro. Przed dwoma laty, płynąc małą sklejkową setką „Wojownik”, wygrał regaty Transatlantyk 2016. Teraz planuje wokółziemski samotny rejs bez zawijania do portów szlakiem Henryka Jaskuły (z Gdyni do Gdyni). Rafał przygotowuje jacht Caravela 950 Race (konstrukcja Edwarda Banaszaka), który przeprojektowano do oceanicznej samotnej żeglugi. Łódź nie będzie mieć silnika. Przesunięto kil, zmieniono takielunek, na rufie zaplanowano luk ewa-

kuacyjny, a wnętrze pozbawiono wszelkich wygod. Zrezygnowano nawet z warstwy zewnętrznego żelkotu (w ten sposób odchudzono kadłub o około 80 kg).

Na maszcie grot o powierzchni 50 m kw. Podobnych rozmiarów genua. Do tego bukszpryt o długości 1,5 m oraz genaker na rolerze o powierzchni 100 m kw. Taki zestaw zapewni żeglugę z prędkością 10, 12 węzłów, więc Rafał wierzy, że zdoła opłynąć świata w około 150 dni, czyli ponad dwukrotnie szybciej niż Henryk Jaskuła, który w latach 1979 i 1980 żeglował 344 dni.

Jacht powstaje w firmie Caravela Boatbuilders. Kadłub opuści szklenię przed końcem roku, a cała jednostka będzie gotowa do żeglugi na wiosnę. Później łódź zostanie poddana liczny testom. Start zaplanowano na listopad 2019 roku. – Moim rejssem chcę złożyć hołd Henrykowi Jaskule w 40. rocznicę jego wyprawy na „Darze Przemysła”. Dlatego właśnie trasa z Gdyni do Gdyni – mówi Rafał. Łódź nosi roboczą nazwę „Wojownik” (na wzór wszystkich jachtów, na których Rafał się ściga). Jednak skipper zaznacza, że nazwa może się zmienić, gdy zespół zdoła ▶



Scandinavia 35





Phoenix Poland
Marine Engine Sales, Service & Spare Parts

SILNIKI MORSKIE I AGREGATY
SILNIKI DO JACHTÓW,
ŁODZI MOTOROWYCH,
KUTRÓW I STATKÓW.

ul. Lutniana 14
71-425 Szczecin
+48 882 073 569
+48 509 739 331
engines@phoenix-poland.com
www.phoenix-poland.com.pl

pozyskać strategicznego sponsora. Budżet rejsu opiewa na 250 tys. zł., łącznie ze świadczeniami sponsorów, między innymi firmy Sika, która dostarczyła materiały na budowę kadłuba. Żagle uszyje gdańska żaglownia Sail Service.

Dotąd tylko dwóch Polaków, Henryk Jaskuła i Szymon Kuczyński, opłynęło świat samotnie klasyczną drogą na wschód, wokół trzech przylądków i bez zawijania do portów (Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni, a Kuczyński z Plymouth do Plymouth). Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim w 2007 roku – wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn. W ostatnich latach nieudane próby opłynięcia świata solo i non stop podjęli Tomasz Cichocki, Zbigniew Gutkowski, Bartek Czarciński oraz Irek Chwołka. Tomasz opłynął świat z jednym postojem, „Gutek” i Bartek zatrzymali się w okolicy Przylądka Dobrej Nadziei, a Irek zakończył rejs na Atlantyku. W pierwszych dniach grudnia, gdy zamykaliśmy to wydanie „Wiatru”, na wokółziemskim szlaku była Joanna Pajkowska, która jachtem „FanFan” przemierzała Ocean Indyjski.

Marek Słodownik



Laminowanie kadłuba w firmie Caravela Boatbuilders.

Festiwal Shanties. Cztery sceny, 200 artystów i jubileusz Jurka Porębskiego



Jurek Porębski na krakowskiej scenie.

Fot. Monika Stachnik-Czapla

W lutym spotkamy się w Krakowie na 38. edycji Międzynarodowego Festiwalu Piosenki Żeglarskiej Shanties (od 21 do 24 lutego). Hasło przewodnie imprezy: Oceany marzeń. Wystąpią największe gwiazdy polskiej sceny szantowej: między innymi Andrzej Korycki, Dominika Żukowska, Ryszard Muzaj, Jerzy Porębski, Marek Szurawski oraz zespoły

Atlantyda, Banana Boat, Cztery Refy, EKT Gdynia, Orkiestra Samanta, Perły i Łotry, Ryczące Dwudziestki, Stare Dzwony oraz Zejman i Garkumpel. Będą też goście zza granicy: Slogmåkane (Norwegia), The Exmouth Shanty Men (Wielka Brytania) oraz Patrick Lee (USA).

W czwartek odwiedzimy Radio Kraków i kameralną salę Studia S5 (ul. Słowackie-

go 22), by posłuchać ballad szantowych bardów. W piątek festiwalowy żaglowiec zacumuje w klubie Studio (ul. Budryka 4), gdzie dobrą przystań znajdą zarówno najmłodsi, podczas koncertu dla dzieci, jak i dorośli, którzy „pośpiechem się brzydzą”. Piątkowy wieczór zakończą energetyczne rytmy folkowe.

W sobotę i w niedzielę spotkamy się w sali Kijów.Centrum (ul. Krasińskiego 34). Na scenie królować będą pieśni kubryku i szanta klasyczna. Jednym z najciekawszych wydarzeń będzie koncert jubileuszowy Jerzego Porębskiego (sobotni wieczór). Oczywiście zapraszamy także na nocne szantowania do tawerny Stary Port (ul. Straszewskiego 27). Organizatorzy zaplanowali też wspólny plenerowy śpiew na krakowskim Rynku Głównym (sobotnie popołudnie) z Męskim Chórem Szantowym „Zawisza Czarny” oraz innymi wykonawcami festiwalu.

Przez cztery dni, na czterech scenach, wystąpi blisko 200 artystów. Koncertom będą towarzyszyć wystawy, kiermasz żeglarski i happening. Organizatorem imprezy jest Krakowska Fundacja Żeglarstwa, Sportu i Turystyki Hals. Bilety można rezerwować na stronie www.rezerwacje.hals.krakow.pl. Dokładny harmonogram koncertów znajdziecie na www.shanties.pl. ■

Na Mazurach zbudują nową Guziankę

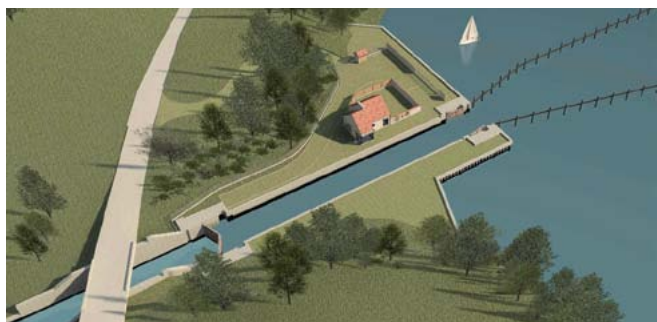
Tłok przed służą, długie oczekiwanie na przeprawę, zbyt mało bezpiecznych miejsc postojowych i przepychanki po otwarciu wrót – tak w szczycie sezonu wygląda codzienność w służbie Guzianka, najbardziej obleganej na Mazurach. Wiele żeglarzy, w obawie przed trudnościami podczas służowania, nawet nie próbuje obierać kursu na Jezioro Nidzkie. Wkrótce ma się to zmienić. W połowie października podpisano umowę na budowę służby Guzianka II. Tydzień później teren w miejscowości Ruciane-Nida, między jeziorami Beldany i Nidzkie, przekazano wykonawcy. Wartość inwestycji: 26,5 mln zł. Planowany termin ukończenia prac: jesień 2020 roku.

Przy realizacji całego projektu, który obejmuje także udrożnienie szlaku w przesmyku między Jeziorem Mikołajskim a Tałtami oraz przebudowę nabrzeża w Rynie, współpracuje kilka podmiotów: Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie, Gminy Mikołajki, Ryn, Ruciane-Nida i Pisz, miasto Giżycko oraz Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie. Koszt przedsięwzięcia to 181,5 mln zł (ze środków unijnych pochodzi 154,3 mln zł).

Dyskusje o budowie nowej służby trwają od lat 70. ubiegłego wieku, wciąż jednak coś stawiało na przeszkodzie. W ostatnim sezonie przeprawę liczącą prawie 140 lat pokonało 14,5 tys. jednostek. Dlatego wszyscy czekamy na wzniesienie nowej służby i modernizację starej.

Wpierw powstanie nowa Guzianka II. Po oddaniu obiektu do użytku, przejmie on cały obecny ruch na szlaku. Wtedy rozpocznie się remont starej służby. Jak będziemy korzystać z przepraw, gdy obie będą gotowe? Zapytaliśmy Urszulę Tomoń, rzeczniczkę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie. – Nowa służba będzie obsługiwać cały ruch na szlaku przez ponad rok, do czerwca 2022 roku, czyli do zakończenia remontu starej przeprawy. Później Guzianka II przejmie obsługę jednostek rekreacyjnych, natomiast Guzianka – statków żeglugi profesjonalnej (pasażerskiej) – wyjaśnia Urszula Tomoń.

Marek Słodownik



Projekt nowej służby Guzianka II.



W ostatnim sezonie starą służbę pokonało 14,5 tys. jednostek.



POTRZEBUJE MNIEJ, BY DAĆ WIĘCEJ.

WYŻSZE OSIĄGI
PRZY NIŻSZYM ZUŻYCIU PALIWA.

DF140A/115A/100A

LEAN BURN



Way of Life!

Więcej na: suzuki.pl



Regaty Sydney – Hobart. Załoga Ocean Challenge Yacht Club na jachcie „Weddell”. Fot. Carlo Borlenghi / Rolex

Klub to też biznes. Jak działają elitarne sekcje dla zamożnych żeglarzy

Elitarne kluby dla zamożnych pasjonatów morskich regat – oto nowe zjawisko w polskim żeglarstwie. Członkowie nie szlifują pokładów w hangarach i nie przywdziewają bosmańskich uniformów. Wolą eleganckie wnętrza klubowych siedzib, wytworne oprawy cyklicznych spotkań, uroczyste kolacje, kontakty ze światem biznesu, rejsy integracyjne na Morzu Śródziemnym oraz wspólne wyjazdy na zagraniczne targi przemysłu jachtowego. A ponad wszystko – starty w słynnych morskich wyścigach na odległych egzotycznych akwenach. Czy zwykły żeglarz, Kowalski z Mazur, ma szansę skosztować takiego żeglarstwa?

Biznesmeni, managerowie wyższego szczebla oraz dobrze opłacani specjaliści – oto załoga, z którą można zaszczać. Szczególnie, gdy na pokładzie mamy również doświadczonych skipperów i załogantów przygotowanych do prowadzenia szybkich morskich jednostek.

Ocean Challenge Yacht Club powstał w Warszawie trzy lata temu. Pomysłodawcą przedsięwzięcia jest Przemysław Tarnacki, znany żeglarz, mistrz świata w klasie Micro i specjalista od match racingu. W Yacht Club Sopot managerem jest żeglarz Rafał Sawicki, a komandorem – Filip Wójcikiewicz, trójmiejski biznesmen związany z branżą hotelarską. Trzeci najmłodszy



Yacht Club Sopot przed kolejnym startem.

klub, który zadebiutował jesienią 2018 roku, przyjął nazwę Sailing Poland Yacht Club. Jego liderem jest Piotr Zygo, prezes sieci Multikino (były prezes Legii Warszawa, bakier i manager związany z mediami i telekomunikacją).

Jak się dostać do elitarnych klubów? Wbrew pozorom, wcale nie jest to trudne (choć niestety dość kosztowne). W Ocean Challenge Yacht Club nie ma opłaty wpisowej. Członkiem ekipy zostaniemy po jednorazowym wyjeździe na regaty. W Sailing Poland także nie ma wpisowego. Miesięczna składka wynosi 490 zł. Z kolei w Yacht Club Sopot

członkowie płacą wpisowe w wysokości 2,5 tys. zł oraz roczną składkę w wysokości 3,5 tys. zł. Sopotki klub zrzesza na razie 50 członków, w tym dwie panie.

Ocean Challenge Yacht Club ma siedzibę w biurcu w centrum Warszawy. Klubowicze spotykają się także podczas imprez organizowanych na wybrzeżu. Yacht Club Sopot wynajmuje salę w jednym z nadmorskich hoteli. Sailing Poland zakotwiczył w warszawskim Pałacyku Szucha, gdzie urządzono nowoczesne wnętrza. Obszerne sale idealne do organizacji imprez, dobrze zaopatrzone bar oraz świetne wyposażenie audio i wideo – w takim miejscu klubowe spotkania zyskują wyjątkową oprawę.

Najważniejsze są jednak wyjazdy na słynne regaty. Załoga Ocean Challenge Yacht Club brała udział w imprezach na Karaibach (The RORC Caribbean 600, Les Voiles de Saint Barth, St. Maarten Heineken Regatta) oraz na Morzu Śródziemnym (Giraglia Rolex Cup, Les Voiles de Saint Tropez). Żeglarze uczestniczyli też w słynnym wyścigu Sydney – Hobart. Załoga z Yacht Club Sopot brała też udział w największym europejskim klasyku – Fastnet Race oraz wygrała Legends Race (wyścig zorganizowano podczas ostatniego etapu Volvo Ocean Race w czerwcu 2018 roku).

Z rozmachem wszedł na rynek także klub Sailing Poland, który uczestniczył w regatach La Copa del Rey, Les Voiles de Saint Tropez oraz Rolex Middle Sea Race. Etablowym skipperem jest Maciej Marczewski. Kalendarz Sailing Poland obejmuje aż 11 pozycji – od regat karaibskich, przez Fastnet Race i regaty na Morzu Śródziemnym, aż po kolejną edycję Sydney – Hobart. Sailing Poland jest jedynym klubem, który ma własny jacht (rocznik 2004, długość 60 stóp, konstrukcja zespołu Judel / Vrolijk przygotowana do formuły ORC). – Planu-



Sailing Poland Yacht Club w regatach Rolex Middle Sea Race.

Fot. Robert Hajduk



Yacht Club Sopot stawia nie tylko na regaty, ale też na integrację i floating party.

Fot. Marta Dębska

jemy zakup kolejnej dużej jednostki pełnomorskiej przystosowanej do udziału w największych regatach oceanicznych – zdradził nam Maciej Marczewski.

Co na to konkurencja? – Startujemy w różnych regatach i jeden jacht nie spełniałby naszych oczekiwań – mówi Przemysław Tarnacki, skipper w załodze Ocean Challenge Yacht Club. – Poza tym, naszym celem jest żeglowanie na różnych jednostkach, tego oczekują nasi klubowicze.

Yacht Club Sopot ma w Polsce turystyczną jednostkę Sun Odyssey 349, na której organizowane są spotkania typu floating party. Ekipa planuje dokupić kolejną łódź tego typu. Dzięki temu klubowicze jeszcze częściej będą brać udział w żeglarskich imprezach rekreacyjnych. Yacht Club Sopot korzysta także z łodzi klasy Delphia 24, na których można doskonalić umiejętności regatowe. Klubowa załoga już dwukrotnie wygrała Polską Ekstraklasę Żeglarską i regularnie startuje w Sailing Champions League. Natomiast na zagraniczne regaty klub czarteruje regatowe łodzie dostępne na rynku. Załoga żegluguje z różnymi kapitanami: w Legends Race dowodził Jarek Kaczorowski (dziś skipper „I love Poland”), w Australii załogą pokieruje Zbigniew Gutkowski, a podczas imprez karaibskich – Rafał Sawicki.

Ile kosztuje udział w regatach? Za wyjazd na Karaiby z załogą Ocean Challenge Yacht Club trzeba zapłacić 20,6 tys. zł (wszystkie ceny podajemy z podatkiem VAT). Udział w regatach Giraglia Rolex Cup wyceniono na ponad 23,3 tys. zł. Organizatorzy często oferują imprezy w pakietach. Na przykład projekt Fastnet Race połączono z udziałem

w Caribbean Race (cena: 84,7 tys. zł). Aby wystartować w regatach Sydney – Hobart, trzeba wcześniej wziąć udział w trzech innych wydarzeniach (Les Voiles de Saint Tropez, Rolex Middle Sea Race oraz treningowy rejs z Saint Tropez na Maltę). Członkowie załogi otrzymują w cenie klubowe stroje, ale część osobistego wyposażenia muszą dokupić (cały ekwipunek wart jest kilka tysięcy złotych).

Yacht Club Sopot oferuje swoim członkom start w regatach Sydney – Hobart za 66,2 tys. zł. Cena nie obejmuje przelotów, zakwaterowania, sztormiaka, obuwia oceanicznego oraz wyżywienia poza treningami, rejsem kwalifikacyjnym i wyścigiem głównym (miejsce dawno już nie ma). Także na przyszłoroczne regaty na Maltzie oraz na Karaibach prawie wszystkie miejsca zostały zarezerwowane.

Przedstawiciele klubów zgodnie podkreślają, że aktywność sportowa to nie wszystko. Duży nacisk kładą także na życie klubowe, integrację, budowanie społeczności połączonej wspólną pasją, spotkania z ciekawymi ludźmi, czy seminaria szkoleniowe. Przyglądając się tej działalności, zauważamy nie tylko dobrze skonstruowane projekty biznesowe, ale także ciekawe pomysły na żeglarski rozwój uczestników tego sportowego życia. Co przyniesie to powiązanie żeglarstwa i biznesu? Wierzymy, że oprócz klubowych społeczności i pewnego prestiżu, uda się zbudować także tradycję. Być może za kilka lat klubowe gabloty w Warszawie i Trójmieście będą pełne pamiątek, trofeów i wspomnień, które stworzą niewymierny, ale bodaj najcenniejszy, kapitał na kolejne lata działalności.

Marek Stodownik

SZPERACZE LED

Dla profesjonalistów i do zastosowań rekreacyjnych
Wiele innych modeli w ofercie



&



DUAL CONTROL

- LED 50W (OSRAM LED x 10 sztuk)
- Słup światła: 350,000 Candelas
- Długość wiązki: 1183 m
- Obrót 360°
- W pionie 135°
- Automatyczny powrót do pozycji wyjściowej po wyłączeniu
- Zakres temperatur pracy: -30°C ~ + 70°C
- Zintegrowany silnik
- DC 12V i 24V (wielonapięciowe)
- IP 68

Distributing Quality

GLOBTECHNIC
www.globtechnic.pl

Grzegorz Baranowski. Pierwszy po kapitanie na jachcie „I love Poland”



Grzegorz ostatni raz zagląda do silnika przed rejssem do Plymouth (listopad 2018).

Fot. Krzysztof Olejnik (5)



Grzegorz Baranowski.

Nominację olimpijską miał w kieszeni, ale na igrzyska nie pojechał. Na AWF studiował 10 lat, bo przez żeglarstwo nie miał czasu zdawać egzaminów i zaliczać sesji. W stoczni Conrada remontował z ekipą jacht „Gemini” do późnych godzin wieczornych – nie raz się spóźnił na ostatni tramwaj, który odjeżdżał o 22.15. Przez lata wpadał do domu tylko po to, by przeprać rzeczy i na nowo spakować torbę. Z Romanem Paszke odkrywał morskie żeglarstwo regatowe i zdobył Admiral’s Cup. W załodze Karola Jabłońskiego dotarł na szczyt match racingu. Słynni brytyjscy żeglarze Iain Percy i Ian Walker byli jego mentorami w Pucharze Ameryki. Ale on, skromny chłopak z Mrągowa,

na swoim facebookowym profilu informuje jedynie, że uczęszczał do szkoły mistrzostwa sportowego... Poznajcie Grzegorza Baranowskiego, trymera przednich żagli i pierwszego po kapitanie w załodze jachtu „I love Poland”. Grzegorz (pseudonim „Baranek”) od 28 lat pracuje i zarabia na pokładach morskich jednostek regatowych.

Magazyn „Wiatr”: Z Mrągowa do Pucharu Ameryki. Jak to w ogóle było możliwe?

Grzegorz Baranowski: W Mrągowie z moich lat szkolnych można było robić tylko trzy rzeczy. Pić i palić, wałęsając się po Rooseveltta, czyli po ulicy, która w tamtych czasach była dla nas synonimem ciemnej strony mocy

– miejscem, w które strach się zapuszczać po zmroku. Mogliśmy też kopać piłkę w Metalowcu Mrągowo albo żeglować w Bazie. Pewnego dnia, w pierwszej klasie podstawówki, do sali weszła Hania Nowicka, córka Józefa Jaszczur-Nowickiego, wieloletniego dyrektora Zespołu Oświatowo-Sportowego Baza Mrągowo. Pokazała nam pęk medali i zapytała: „Kto chciałby się zapisać do klubu żeglarskiego, by jeździć po świecie i zdobywać takie medale?”. Zgłosili się wszyscy. Do końca trzeciej klasy dotrwała garstka. Dostaliśmy wtedy imienne zaproszenia do szkoły mistrzostwa sportowego.

Na początku przygody z klubem pływaliśmy na wiosłowych bączkach i uczyliśmy się śrubkowania jednym wiosłem z dulki na pawęży (dziś już prawie nikt tego nie uczy). Później był drewniany optimist z byle jakim żaglem. A następnie cadet – na tej łódce zostałem załogantem. Po krótkiej przygodzie na dwudziestce, wylądowałem na pokładzie olimpijskiej siedemdziesiątki. Ze sternikiem Tomkiem Flisiakiem zdobyliśmy wszystko, co można było wywalczyć na krajowych akwenach. Nawet olimpijską nominację. Później nastąpiła wymiana załogantów – do Tomka przyszedł Piotrek Bałdyga, a ja trafiłem do Piotra Kopczyńskiego.

Trochę to dziwne. Rozpadła się załoga, która miała olimpijską kwalifikację?

To dlatego, że Flisiak i Bałdyga czuli się razem dobrze nie tylko na wodzie, ale też na lądzie. Trener Wojtek Nowicki początkowo nie chciał się na tę rozsadę zgodzić, ale po jakimś czasie ustąpił. Dlaczego tak się stało? Może zbyt rzadko chadzałem po treningach do naszego mrągowskiego baru „Jubilatka”, tylko biegle – jak prosiła mama – prosto do domu? Przełomowym momentem w tamtym okresie były mistrzostwa świata juniorów. Bratobójcza walka polskich załóg doprowadziła do tego, że nie zdobyliśmy medalu, który był na wyciągnięcie ręki i stanowił prze-

Prace pokładowe. „I love Poland” w gdyńskim Basenie Wendy.





puszkę na igrzyska. Później nie ukończyliśmy mistrzostw Polski, gdyż mojego sternika dopadła dość poważna choroba kości okolic lędźwiowych. Tak się zakończyła moja przygoda z kadrą olimpijską. A na igrzyska do Barcelony (1992 rok) pojechała załoga Marek Chocian – Zdzisław Staniul.

Co później?

W połowie pamiętnych mistrzostw polski Piotrek związał się z bólu na pokładzie, a jak sterowałem do portu. Spakowaliśmy łódkę. Czułem, że kończy się pewien rozdział w moim żeglowaniu. Ale nawet do głowy mi nie przyszło, by rezygnować ze sportu. Przy kei w Gdyni stał wtedy jacht Romana Paszke – węglowe „Gemini” klasy One Ton, która wtedy była u szczytu swej popularności. Na pokładzie pan kapitan – gwiazda mediów i najważniejsza wówczas postać w polskim morskim żeglarstwie regatowym. Zapytałem: „Panowie, może bym z wami spróbował?”. Romek na to: „A kim ty jesteś?”. Więc tłumaczę, że Baza Mrągowo, kadra olimpijska, siedemdziesiątka, że mistrzostwa polski, które jeszcze trwają w zatoce, że kontuzja sternika... Na szczęście w ekipie byli zawodnicy, którzy znali mnie z regatowych tras, między innymi Jacek Wysocki i Paweł Butowski. Wkrótce byłem na treningu ze skipperem, którego wcześniej znałem jedynie z telewizji. Tak się rozpoczęła moja przygoda z morskim żeglarstwem.

Trafieś na dobre czasy. Mielіśmy wtedy sponsorów, ciekawe projekty, nowe jachty. Polskie żeglarstwo zrywało z epoką dykty i sklejkі...

To rzeczywiście były ciekawe czasy. Na „Gemini” pływałem kilka lat, do końca projektu związanego z klasą One Ton. Później, w połowie lat 90., przez cały sezon lub nawet dwa, kosiliśmy co się dało na polskim śródlądziu – pływalіśmy na łódce klasy 730 zaprojektowanej przez Rolfa Vrolijkę. Od maja do września na wodzie, a jesienią i zimą pracowaliśmy przy naszym nowym wielkim jachcie klasy ILC 40 (sponsorem był Marek Kwaśnicki, twórca marki MK Café). Załogą znów dowodził Roman Paszke, który był wtedy wulkanem pomysłów. Ponieważ prace się przeciągały, na pierwsze regaty, czyli na ateńskie mistrzostwa świata w 1996 roku, jacht wysłaliśmy transportowym samolotem. Zmieściliśmy także ponton i samochód. Oplaciło się, bo zajęliśmy niezłe piąte miejsce. Później na tej łódce wygraliśmy między innymi prestiżowe regaty Kieler Woche – wtedy w tej imprezie startowało tyle morskich jednostek, że

można było niemal przejść po pokładach na drugą stronę zatoki. W 1997 roku, czyli rok po wodowaniu, trafiliśmy do zespołu Stanów Zjednoczonych. Amerykanie przygotowywali się do walki o Admiral's Cup.

Chyba nie sądziłeś, że ta przygoda może się zakończyć sukcesem...

Trudno było sobie wymarzyć taki scenariusz. Drużynę USA tworzyły trzy jednostki: „Flash Gordon 3” klasy IMS, „Jameson” klasy Mumm 36 oraz nasza „MK Café” klasy ILC 40. Zgodnie z przepisami, połowę załogi stanowili Amerykanie. Sternikiem został John Kolius. Na pokładzie była silna polska reprezentacja: Roman Paszke, Jacek Wysocki, Wojtek Długozima, Bartłomiej Serafiński i ja. W wyścigach krótkich szło nam średnio. Wygraliśmy Channel Race.

Puchar Ameryki. Grzegorz w ekipie +39.



W załodze Mag Racing.

Fot. Paweł Bielecki



Fastnet Race zaczął się kiepsko, bo niemal przez godzinę walczyliśmy z kotwicą, która na amen zaczęła się o skały. W końcu musieliśmy ją odciąć. Długo płynęliśmy z tyłu, ale odrabialiśmy straty i zajęliśmy drugie miejsce. Mielіśmy spory udział w zwycięstwie drużyny USA w tych regatach. Pokonaliśmy Niemców oraz obrońców trofeum – Włochów. Warto dodać, że w tamtym okresie Admiral's Cup był drugim (po Pucharze Ameryki) najważniejszym trofeum w regatowym żeglarstwie morskim.

Wszystko szło tak pięknie, że niektórzy zaczęli marzyć o polskiej załodze w Pucharze Ameryki...

Narodził się projekt związany z jachtem „Polska 1”. Przedsięwzięcie znów finansował Marek Kwaśnicki. Stery przejął Karol Jabłoński. Łódkę kupiliśmy od Hiszpanów w Walencji. Tam zorganizowano remont jednostki i pierwsze treningi. Później było uroczyste wodowanie przy Skwerze Kościuszki w Gdyni. Szampan, prezydent miasta, podniosła uroczystość... Pamiętam, że na pobliskiej scenie Robert Gawliński z zespołu Wilki pierwszy raz wykonywał wtedy przebój „Baśka”. Niestety, projekt nie miał wystarczającego finansowania i dość szybko upadł.

Jaką drogę wtedy wybraliście?

Nasz szlak do Pucharu Ameryki wiódł przez najważniejsze regaty match racin-gowe – tu oczywiście pierwsze skrzypce grał Jabłoński. A jaki jest Karol, wszyscy wiemy: zero-jedynkowy. Nie uznaje kompromisów, więc albo ciśniemy na maksa, albo nie robimy nic. Współpraca z Karolem wbrew pozorom jest dość łatwa, bo wybór zwykle bywa prosty: albo się zgadzasz na wymagający projekt i bez reszty się mu poświęcasz, albo masz wolne (śmiech). Meczowa przygoda z Karolem była więc jazdą bez trzymanki. Żyliśmy na waliszkach. Jeździliśmy na wszystkie imprezy niższej rangi, na których znalazło się miejsce dla początkującej ekipy z Polski. Dość szybko zaczęliśmy pięć się w górę. Ale wciąż płaciliśmy frycowe, bo nie dość, że byliśmy debiutantami ze wschodu, to jeszcze dowodził nami niepokorny i wybuchowy kapitan, który pracę arbitrów dość często okraszał swoim autorskim komentarzem (śmiech).

Wreszcie jednak wygraliśmy regaty rangi grade 1 w Warnemünde i przebiliśmy szklany sufit. Od tego momentu mogliśmy uczestniczyć w każdych regatach – to nie my czekaliśmy na zaproszenie, ale to organizatorzy ▶



Trening załogi „I love Poland” w Zatoce Gdańskiej.

Fot. Justyna Jazgarska

imprez czekali na nasz przyjazd. Cały ten pot wylany w match racingu, katowanie różnych jachtów na różnych akwenach – wszystko to bardzo się opłaciło. Zbliżyliśmy się do świata profesjonalnych żeglarzy. Pokonaliśmy wszystkich słynnych skipperów – i to nie raz. Zdobyliśmy też wszystkie medale w tej pięknej odmianie żeglarstwa. Nawet Nowozelandczyk Russell Coutts musiał uznać wyższość ekipy Jabłońskiego. Tylko Australijczyk Peter Gilmour miał jakiś sekretny patent na Karola, bo często cudem wychodził z potyczki obronną ręką.

Wkrótce po tych sukcesach otrzymaliśmy zaproszenia do udziału w Pucharze Ameryki. To nie było spełnienie marzeń, bo rozsądni ludzie zwykle nie marzą o rzeczach nie-realnych. To było wniebowstąpienie. Puchar Ameryki był dla nas kompletną abstrakcją, kosmosem, czymś z innej planety.

Chcieliście być w jednej ekipie, czy raczej każdy szukał szczęścia na własną rękę?

Wpierw dostaliśmy propozycję z nowego włoskiego zespołu Toscana Challenge, który niestety upadł po kilku miesiącach. Później



Kambuz. Ciasny, ale własny.

znowy wynajęli nas Włosi – tym razem z teamu +39. Karol pierwszy podpisał kontrakt. Wkrótce dołączyłem ja, a następnie ściągnęliśmy jeszcze Jacka Wysockiego i Pawła Bieleckiego. Czterech Polaków w jednej załodze



Grzegorz Baranowski pod pokładem...



...i podczas prac w kontenerze technicznym.

– to było coś. Ale życie jest dynamiczne. Po kilku miesiącach Karol odszedł do hiszpańskiego syndykatu Desafio Español. My zostaliśmy z Włochami do końca rywalizacji.

Budżet mieliśmy skromny, a wyniki – nie do końca satysfakcjonujące. Poza tym kompletnie nie oddawały tego, co przeżyliśmy i czego się tam nauczyliśmy. Wystarczy przypomnieć, że w załodze było trzech słynnych Brytyjczyków. Naszym sternikiem był Iain Percy, taktykiem – Ian Walker, mój żeglarski idol (sympatyczny, rozmowny, otwarty, ale jednocześnie wymagający). Na pokładzie był także Andrew „Bart” Simpson (w maju 2013 roku Andrew utonął w zatoce San Francisco podczas wywrotki szwedzkiego katamarana „Artemis” przygotowującego się do kolejnej edycji Pucharu Ameryki). W ekipie mieliśmy też kilku świetnych finnistów: Michaela Maiera z Czech, Rafaela Trujillo z Hiszpanii i Lucę Devotiego z Włoch. Projektantem żagli był Argentyńczyk Juan Garay, który od 1990 roku związany jest z marką North Sails. Sam widzisz, ekipę mieliśmy wysmienitą. Gdyby budżet był solidniejszy i gdybyśmy więcej czasu spędzali na wodzie, kto wie dokąd byśmy zaszli...

Ale dla nas, Polaków, ta przygoda i tak była czymś wyjątkowym. Co chwilę uczyliśmy się czegoś nowego, odkrywaliśmy jakąś nową tajemnicę. Czasem miałem wrażenie, że z dnia na dzień wiem o żeglarstwie coraz mniej... Wygrywając regaty meczowe, a wcześniej rywalizując w klasie olimpijskiej, sądziłem że mam jako takie pojęcie o tym sporcie. Ale po pierwszym tygodniu w zespole przygotowującym się do Pucharu Ameryki zrozumiałem,



Firma Majer Marine dostarczyła na pokład „I love Poland” kamizelki marki Spinlock: Deckvest Vito Hammar 170N.

że nie wiem nic. Słuchając rozmów naszych pokładowych partnerów, stawałem się malusińki, ale jednocześnie chłonałem wiedzę, niczym gąbka.

Ile armatorzy jachtów płacą dziś profesjonalnym żeglarzom?

Średniej klasy trymer żagli otrzymuje około 350 euro za dzień pracy na jachcie. Dobry lub bardzo dobry może liczyć nawet na dniówkę w wysokości tysiąca euro. A ceniony taktik – nawet na 1,5 tys. euro. Aby móc oczekiwać takich stawek, powinieneś mieć w swoim żeglarskim dossier udział w kampanii związanej z Pucharem Ameryki – to jest najważniejsza (czasem jedyna) przepustka. Oczywiście, im więcej startów w pucharowych regatach oraz lepsze wyniki, tym bardziej możesz podnosić stawki. Ale niestety, nie jest łatwo się dostać do tego świata. Znamienne jest to, że ludzie których poznawałem na początku mojej przygody z morskimi regatami, wciąż pływają. Są tylko starsi i bogatsi, bo zarabiają dużo więcej. Na dobrych jachtach, w załogach mających niezłe budżety i wysokie aspiracje, niewiele jest młodych trymerów.

W ostatnich latach Polacy coraz częściej się pojawiają w morskich wyścigach. Powstały komercyjne kluby zapraszające na pokłady zamożnych pasjonatów, którzy sporo płacą za miejsca na pokładzie. W październikowych regatach Rolex Middle Sea Race były aż trzy polskie ekipy. Czy ta moda na regatowe żeglowanie pomoże nam wychować profesjonalnych załogantów? Jaką drogę trzeba przejść, by z klienta stać się pełnowartościowym żeglarzem do wynajęcia?

Wszystko zależy od właściciela jachtu – jego filozofii i oczekiwań. Może sprzedawać miejsca na pokładzie pasjonatom gotowym płacić za piękną żeglarską przygodę. Ale trudno wtedy oczekiwać wyników i szybkiego podnoszenia umiejętności. Jest tu też druga strona medalu. Gdy taka załoga utopi właścicielowi dwa spinakery, każdy warty 12 tys. euro, wówczas może się pojawić refleksja. Czy nie lepiej jednak wynająć dwóch, trzech profesjonalistów? Uważam, że wcale nie trzeba się długo uczyć, by zostać wartościowym załogantem. Ale jest jeden warunek – trzeba trafić do projektu sportowego i trzeba mieć w załodze doświadczonych żeglarzy, liderów przekazujących tajniki tego sportu. Jeśli ekipa będzie się kisić wyłącznie we własnym sosie, może trenować nawet 20 lat, a i tak nie przekroczy pewnego poziomu.

Może tak samo powinno być na pokładzie „I love Poland”? Może warto zatrudnić dwóch lub trzech zawodowców, którzy zjedli zęby na jachtach klasy Volvo Open 70?

Oczywiście, mamy w planach pływanie z ludźmi z Volvo Ocean Race. Wpierw jednak musimy poznać jacht, przynajmniej w 80 procentach. Nie ma sensu zatrudniać zawodowców, by ci pokazywali nam, jak postawić i rzucić żagiel, jak obłożyć linę na kabestanie lub poluzować baksztagi. Przez ten etap musimy przejść sami. Także z powodów ekonomicznych – zawodnicy z Volvo Ocean Race mają stawki od 800 euro za dzień w górę. Dlatego musimy jeszcze trochę popracować, korzystając z doświadczeń Jarka Kaczorowskiego, naszego kapitana, Marka Gałkiewicza, czy moich. Nikt przecież nie

zatrudnia profesora z wyższej uczelni do nauki matematyki na poziomie liceum. Gdy odrobimy nasze lekcje, zaprosimy na pokład osoby, które doszlifyują załogę i pokażą, jak się wznieść na wyższy poziom żegluga.

Czy żeglarz z Polski, będący blisko zawodowego żeglarstwa, może zarobić na wygodne życie?

To zależy, jak wygodne i gdzie. Jeśli myślisz o willi w gdyńskiej dzielnicy Kamiennej Góry, to raczej nie ma na to szans. Poza tym nigdy nie marzyłem o dużym domu, bo uważam, że to trochę strata pieniędzy. Udało mi się kupić małe mieszkanie, dość niedaleko Kamiennej Góry. Później dokupiłem sąsiednie – połączone ze sobą zapewniają wystarczającą przestrzeń dla Moniki, naszych dwóch córek (6 i 13 lat), psa oraz dla mnie. Mamy jeszcze domek na wsi nieopodal Jezioraka, ale to dzięki babci, a nie z pieniędzy zarobionych na jachtach.

Jaki plan na najbliższe miesiące?

W listopadzie do Plymouth i dalej do Lizbony. W Portugalii czekają nas solidne sesje treningowe, z odprawami i analizami poszczególnych elementów pracy załogi. Później rejs przez Atlantyk. Po drugiej stronie oceanu – pierwsze regaty. W drodze powrotnej do Europy, jeśli pogoda pozwoli, być może pokusimy się o pobicie oceanicznego rekordu. Wierzę, że wiosną 2019 roku będziemy już zupełnie inną załogą – zgraną, na dużo wyższym poziomie zaawansowania. Nie będziemy wtedy rozmawiać o tym, jak dobrze zrobić zwrot przez sztag, ale w jaki sposób urwać na tym manewrze kolejne ułamki sekund.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Trzybiegowy kabestan Andersen 82-3ST

Nowość 2018 roku. Dlaczego kabestan 82-3ST jest wyjątkowy? Żadna inna firma nie zaoferowała dotąd trzeciego biegu w kabestanie w wersji auto. To także pierwszy trzybiegowy kabestan w historii marki Andersen oraz pierwszy kabestan na rynku, w którym trzeci bieg uruchamia się automatycznie.

Model 82-3ST przeznaczony jest na pokłady jachtów o długości do 24 metrów. Maksymalny rekomendowany uciąż: 4000 kg. Maksymalne obciążenie robocze: 6000 kg. Kabestany dostępne są w wersjach manualnych, z napędem hydraulicznym oraz z napędem elektrycznym 24V.

Kabestan ma niski profil oraz niskie wejście liny na bęben – taka konstrukcja ułatwia instalację na nowoczesnych jednostkach, na których liny prowadzone są pod pokładem, mamy małe (ale wytrzymałe) bloki oraz okucia typu flush. Andersen 82-3ST jest o 30

proc. lub nawet o 40 proc. lżejszy od wcześniej oferowanych modeli tej wielkości. Knaga jest przystosowana do lin o średnicach od 12 mm do 18 mm (starsze modele były dostosowane do grubszych lin, dziś żeglarze coraz częściej używają lin Dyneema o mniejszej średnicy – stąd zmiany w konstrukcji kabestanów).

Jak to działa? Kręcąc korbą w prawo, uruchamiamy pierwszy bieg (szybki obrót, małe przełożenie). Gdy lina jest mocniej

Andersen 82-3ST (dla jachtów do 24 metrów).



napięta, kręcimy korbą w lewo i uruchamiamy drugi bieg (wolniejszy, większe przełożenie). Jeśli naprężenie liny nadal rośnie, ponownie kręcimy korbą w prawo, a kabestan automatycznie uruchamia trzeci bieg (najwolniejszy, ale najmocniejszy). Gdy naprężenie liny słabnie, ponownie kręcimy korbą w prawo – kabestan automatycznie wraca na pierwszy bieg.

Wszystkie kabestany marki Andersen są składane i polerowane ręcznie. Ich masa jest porównywalna z masą aluminiowych kabestanów konkurencyjnych marek, ale są mocniejsze i trwalsze. Firma zbierała doświadczenia przez 50 lat – dziś sprzedaje około 12 tys. kabestanów rocznie w ponad 30 krajach (właścicielem marki jest Ronstan). Katalog obejmuje cztery gamy produktów: kabestany manualne, elektryczne, hydrauliczne i cumownicze. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl. ■

Śląskie targi Wiatr i Woda. Trzecia edycja katowickiej wystawy



SunCamper 35 na stoisku firmy Balt-Yacht.



Mazurskie patenty na śląskich targach.

Niedziela była najbardziej udanym dniem Śląskich Targów Sportów Wodnych i Rekreacji Wiatr i Woda, które trzeci raz zorganizowano w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach (tego dnia wystawę odwiedziło najwięcej osób). Zainteresowanie zwiedzających skupiało się przede wszystkim na stoiskach producentów i dystrybutorów łodzi.

Organizatorzy przygotowali bardzo ciekawy program. Krystian Szyпка, uczestnik regat OSTAR i dyrektor wyścigu samotników Wielka Żeglarska Bitwa o Gotland – Delphia Challenge, opowiadał z targowej sceny o zabezpieczeniu morskich regat samotników i trochę o bezpieczeństwo. Rafał Moszczyński zdradzał kulisy przygotowań do samotnej wokółziemskiej wyprawy bez zawijania do portów w 40. rocznicę rejsu Henryka Jaskuły na „Darze Przemysła”.



Z Katowic do Chorwacji na czarterową przygodę.

O oceanicznej żegludze barwnie opowiadał, czarując słuchaczy, Krzysztof Baranowski. Było też spotkanie z Szymonem Kuczyńskim, który wspominał swój wokółziemski samotny rejs na jachcie „Atlantic Puffin”. Jerzy Radomski, kapitan legendarnego jachtu „Czarny Diament”, podsumował w Katowicach swą wieloletnią oceaniczną przygodę i niejako przekazał pałeczkę młodszemu po-

koleniu śląskich żeglarzy, którzy chcą powrócić na pokład zasłużonej jednostki i zaplanować kolejne dalekie wyprawy. Natomiast Maciej Cylupa opowiadał o Carbonach, czyli śląskich nagrodach żeglarskich.

Targom towarzyszyła konferencja Marine Industry Forum. Prelegenci opowiadali między innymi o budowie małych jednostek bezzałagowych, o napędach elektrycznych i hybrydowych, a także o panelach fotowoltaicznych najnowszej generacji.

W Katowicach nie brakowało ciekawych konstrukcji i nowości, ale pod względem liczby wystawców tegoroczna edycja targów była skromniejsza od dwóch pierwszych. Być może decydujący był nowy październikowy termin, który w tym roku zaproponował organizatorom wystawy operator Międzynarodowego Centrum Kongresowego. W ostatnich dniach października oraz w listopadzie katowicką halę, Spodek oraz okoliczne tereny zarezerwowano na potrzeby grudniowego szczytu klimatycznego COP24, czyli konferencji ONZ poświęconej zmianom klimatu. To prestiżowe i największe wydarzenie w regionie zgromadziło prawie 30 tys. delegatów z 200 krajów.



Stoisko firmy Parker Poland z silnikami Merkury...



...i elektroniką pokładową marek Simrad, Lowrance oraz B&G.

Nowy sezon zaczyna się w Warszawie

Targi Wiatr i Woda, najstarsza i największa wystawa polskiego przemysłu jachtowego, będą się odbywać w halach Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego 12/14 w Warszawie (od 28 lutego do 3 marca 2019 roku). Organizatorzy spodziewają się około 30 tys. zwiedzających. W trzech halach oraz w obszernym holu wejściowym swą ofertę przedstawi ponad 400 firm z kilku krajów.

Wystawcy zaprezentują nowe jachty żaglowe i motorowe z polskich i zagranicznych stocni, silniki spalinowe i elektryczne, osprzęt, elektronikę pokładową oraz żagle. Producenci i dystrybutorzy odzieży przedstawią nowe kolekcje szortów i kamizelek ratunkowych. Będą też stoiska agencji czarterowych, organizatorów rejsów oraz firm oferujących ubezpieczenia dla armatorów, skipperów i załóg. Na targi wybierają się także przedstawiciele przedsiębiorstw związanych z kajakarstwem. Imprezą towarzyszącą będzie salon Podwodna Przygoda przygotowany przez środowiska związane z branżą nurkową.

Czytelnicy spotkają ulubionych autorów książek żeglarskich i podręczników. Będą również stoiska z wydawnictwami muzycz-



Cobra 38 będzie jednym z największych jachtów żaglowych na warszawskich targach.

Fot. Krzysztof Olejnik

nymi. Jak co rok w Warszawie, organizatorzy zaplanowali ciekawe spotkania, seminaria, wykłady oraz rozmowy z gwiazdami sportu na targowej scenie. Będą też zapowiedzi najważniejszych wydarzeń nadchodzących sezonów – przedstawiciele

Gdyni opowiedzą o imprezach regatowych, Szczecina – o żaglowcach i zlocie The Tall Ships Races 2021, a Giżycka – o śródlądowej ofercie turystycznej i pokazach lotniczych. Więcej o targach Wiatr i Woda na stronie internetowej www.wiatriwoda.pl. ■

wiatriwoda.pl



WIATR i WODA 2019

31. Targi Sportów Wodnych i Rekreacji

28 lutego – 3 marca

Warszawa, EXPO XXI, ul. Prądzyńskiego 12/14

organizator

organizator
wykonawczy

członek
stowarzyszenia

partner

partner strategiczny

patronat medialny

YACHT EXPO

murator
EXPO



Zagle



water sports arena
WASPAR.pl

zagle.com.pl



Christopher Scott z firmy Parker Poland celebruje zwycięstwo jachtu Monaco 110. Fot. Hans Scherhauser / Boot & Fun



Prestiżowa nagroda dla firmy Parker Poland

Podczas berlińskich targów Boot & Fun wręczono nagrody w konkursie Best of Boats. Międzynarodowe dziennikarskie jury testowało w sezonie ponad 500 nowych łodzi motorowych z 20 krajów świata. Do finału zakwalifikowano 21 konstrukcji, które o zwycięstwo walczyły w pięciu kategoriach: Best for Beginners (najlepsza łódź dla początkujących), Best for Fishing (najlepsza do wędkowania), Best for Family (najlepsza dla rodziny), Best for Fun (najlepsza do rozrywki) i Best for Travel (najlepsza do podróży). Wśród nagrodzonych jest jacht polskiej marki: Parker Monaco 110.

Ceremonię wręczenia nagród otworzył Daniel Barkowski, dyrektor targów Boot & Fun. Zwrócił uwagę, że współpraca z organizatorami Best of Boats Award służy zarówno popularyzacji konkursu, jak i rozwojowi berlińskich targów.

Best for Family

Najlepszą łodzią rodzinną w sezonie 2018 został jacht Parker Monaco 110. To pierwsza tak duża łódź kabinowa przystosowana do silników przyczepnych. Jest wygodna, szybka i bezpieczna. Chris Scott, dyrektor Parker Poland, odbierając nagrodę powie-

Parker Monaco 110.



Falcon BR7.

Fot. Jape Tiitinen



dział, że jest szczęśliwy i dumny z tego wyróżnienia. – Cieszę się, że nasz jacht doceniają nie tylko klienci, ale także profesjonalści z branży – dodał. Chris zapowiedział przy okazji, że to nie koniec niespodzianek z firmy Parker Poland i już wkrótce poznamy nowe interesujące konstrukcje.

Best for Beginners

W kategorii Best for Beginners zwyciężyła łódź Falcon BR7 z fińskiej stoczni Bella-Veneet Oy. Falcon to nowa marka otwartych łodzi z laminatowym pokładem i aluminiowym kadłubem. Powstają na bazie jednostek marki Bella. Łódź BR7 jest prosta w obsłudze, lekka i łatwa w manewrowaniu. Nagrodę odebrał Ari Kuikka z Bella Boats,

Boston Whaler 170 Montauk.



Beneteau Swift Trawler 35.



Jeanneau Cap Camarat 9.0.

Fot. Jerome Kelagopian



który sukces zadedykował zespołowi projektantów – to oni dwa lata temu stworzyli pierwszą łódź marki Falcon.

Best for Fishing

Najlepszą jednostką do wędkowania została łódź Boston Whaler 170 Montauk. To niewielka, ale bardzo dzielna i bezpieczna, otwarta łódź ze stoczni Boston Whaler. W tym roku producent całkowicie odświeżył linię łodzi marki Montauk. Model 170 jest uniwersalną jednostką zarówno do morskich połowów, jak i do wędkowania na śródlądziu. Nagrodę odebrał Alessandro Lorenzon z Boston Whaler Europe, który podziękował jurorom w imieniu prawie tysiąca pracowników stoczni.

Best for Fun

W tej kategorii zwyciężyła bodaj najbardziej wszechstronna łódź ze wszystkich nominowanych: Jeanneau Cap Camarat 9.0 WA/CC. Jednostka potrafi się rozpędzić do prędkości bliskiej 50 węzłów. Ma wygodną kabinę. Może być także łodzią wędkarską. Nagrodę odebrał Jean-Paul Chapeleau, dyrektor generalny Jeanneau / Prestige.

Best for Travel

Najlepszą łodzią do długich komfortowych podróży został Swift Trawler 35 – jacht z francuskiej stoczni Beneteau. Członkowie jury docenili doskonałą widoczność, ekonomikę i niski poziom hałasu, co jest ważnym elementem podczas długich podróży. Statuetkę odebrał Mark Averhoff, manager ze stoczni Beneteau.

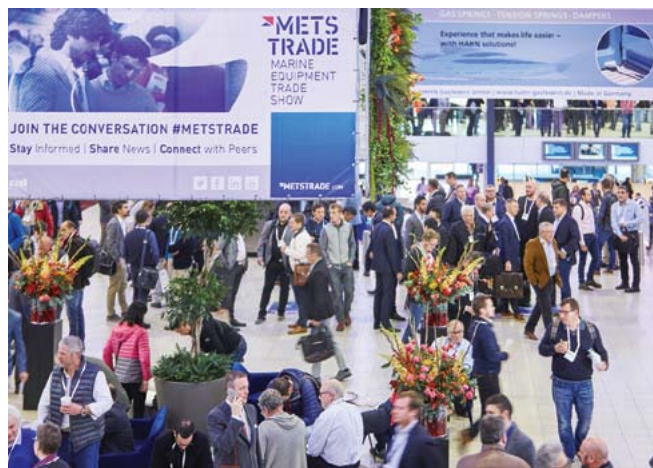
Członkowie jury szukają już nowych jachtów, które po testach, być może, zasłużą na nominację, a później na nagrodę w kolejnej edycji konkursu. Mam nadzieję, że łodzie w Polsce w przyszłym roku znów staną do rywalizacji. Więcej o Best of Boats Award na stronie: www.bestofboats.com.

Arek Rejs

Stocznia Galeon zdobyła Boat Builder Awards na targach METSTRADE



The Super Yacht Pavilion (SYP) na targach METSTRADE.



Amsterdam znów przyciągnął wielu wystawców i odwiedzających.

W Amsterdamie zorganizowano 31. edycję METSTRADE, największej na świecie wystawy materiałów, technologii oraz elementów wyposażenia jachtów i łodzi. Targi kolejny raz były rekordowe pod względem liczby wystawców i odwiedzających (wzrost o pięć procent). Nie dziwi więc fakt, że tuż po imprezie, na liście firm zgłoszonych do kolejnej edycji METSTRADE, było ponad 1100 zgłoszeń. Przyszłoroczna wystawa będzie się odbywać od 19 do 21 listopada.

Ostatnia edycja była wyjątkowa. Uczestnicy zauważyli ożywienie wśród odwiedzających i kontrahentów oraz wzrost optymizmu w branżowym środowisku. To odzwierciedlenie dobrej kondycji przemysłu jachtowego. A także efekt obecności na targach młodego pokolenia fachowców, które coraz wyraźniej zaznacza swą obecność. Było to widać szczególnie w Klubie Młodych Profesjonalistów.

Podczas gali Boat Builder Awards, zorganizowanej wspólnie z przedstawicielami marki Raymarine na dziedzińcu Narodowego Muzeum Morskiego, werdyktu jurorów wysłuchało ponad 330 gości. Nie zabrakło polskiego akcentu. W kategorii The Innovative Onboard Design Solution zwyciężyła stocznia Galeon. Członkowie jury docenili innowacyjne rozwiązania zastosowane na pokładach łodzi motorowych Galeon 640 Fly i Galeon 650 Skydeck. Główną nagrodę w konkursie DAME Design Award otrzymała firma Triskel Marine.

Główna nagroda DAME Design Award dla Triskel Marine.

ne, która stworzyła zintegrowany system wymiany generatorów Integral.

W Amsterdamie trzeci raz zorganizowano polski pawilon, gdzie swe produkty i usługi prezentowały nasze firmy. Dodatkowo, w ramach Branżowego Programu Wsparcia, Polska Agencja Inwestycji i Handlu zorganizowała polskie stoisko narodowe (za jego merytoryczną obsługę odpowiadała Polska Izba Przemysłu Jachtowego Polskie Jachty).

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. ■



Sceneria gali Boat Builder Awards.



Targi Boatshow. Udany jubileusz łódzkiej wystawy



Grand Prix targów Boatshow dla stoczni Northman – za jacht motorowy Northman 1200.



Złote medale dla White Eagle (Zephir 750)...



...oraz dla firmy Vector Marine (za jacht Vector 10.2).

To już trwa dwie dekady. Jubileuszową 20. edycję targów Boatshow zorganizowano w Łodzi. Wystawcy zaprezentowali 55 jachtów (39 jednostek motorowych i 16 żaglowych). Była też bogata kolekcja skuterów wodnych oraz pontonów. Jak co rok, dopisały firmy oferujące czartery i rejsy – zaprezentowano nowe katalogi oraz cenniki na przyszły sezon. Najwięcej gości

odwiedziło wystawę w sobotę – przez cały dzień na stoiskach był spory ruch i właśnie tego dnia firmy mogły liczyć na największe zainteresowanie klientów i kontrahentów.

Po raz pierwszy na łódzkiej wystawie przyznano Grand Prix targów Boatshow – to prestiżowe wyróżnienie otrzymała węgorska stocznia Northman (za jacht motorowy Northman 1200 oraz szczególną dbałość o pozycję

polskiej marki w przemyśle jachtowym). Złote medale otrzymały firmy Vector Marine (za jacht żaglowy Vector 10.2) oraz White Eagle (za aluminiowy jacht motorowy Zephir 750). Przyznano też wyróżnienia: dla firmy Event Boat za koncepcję i solidne wykonanie wieloosobowej łodzi eventowej oraz dla firmy Pegazus Boats za uniwersalną łódź do turystyki śródlądowej i wędkarstwa Pegazus 605.

Złoty medal w kategorii odzież, wyposażenie, osprzęt i usługi otrzymała firma Sea-Line (za masę uszczelniającą MS Polymer z innowacyjnym systemem dozowania). Natomiast wyróżnienie przyjęli przedstawiciele Studia Warto, którzy zaprezentowali Aqua Posters (ciekawe grafiki przedstawiające kształty akwenów z różnych zakątków Polski i świata). Nagrodę za innowacyjny produkt otrzymała firma Tenanga Electric Yachts prezentująca elektryczny napęd zastosowany w małej kompaktowej łodzi motorowej Delfin Electric 435.

Podczas Boatshow nagrody przyznawali także dziennikarze. Wśród jachtów żaglowych zwyciężyła odświeżona konstrukcja Calibra 21 (stocznia Janmor). To wyjątkowo zgrabna i nieduża jednostka dla żeglarzy z regatowym zacięciem (zastosowano miecz szybrowy). Spośród jachtów motorowych dziennikarze nagrodzili szwedzką łódź Nimbus Weekender W9 prezentowaną przez firmę Eco Marine. W kategorii odzież, wyposażenie, osprzęt i usługi nagrodę dziennikarzy odebrali przedstawiciele firmy Eljacht prezentujący urządzenia marki Raymarine (nagrodzono możliwość integracji ploterów Raymarine z dronami marki DJI). Wyróżnienie dziennikarzy otrzymała natomiast łódź motorowa Pegazus 605.

Wystawie towarzyszyły kameralne koncerty szantowe, wykłady i prelekcje, a także spotkania ze znanymi żeglarzami na targowej scenie. Gośćmi Boatshow byli między innymi Rafał Moszczyński przygotowujący się do samotnego wokółziemskiego rejsu oraz Szymon Kuczyński, który opowiadał o finansowaniu swych dalekich oceanicznych wypraw oraz o planach na przyszłość.

Podczas łódzkiej wystawy zorganizowano pierwsze spotkanie założycielskie Stowarzyszenia Classe Mini 650 Polska. Inicjatorem tego przedsięwzięcia jest Krzysztof Kołakowski, żeglarz, szkutnik, niedawny zwycięzca Bitwy o Gotland w kategorii open. Podczas spotkania rozmawiano o zaproponowanym statucie, o przyszłej działalności stowarzyszenia, wybrano także pierwszy zarząd: prezesem został Krzysztof Kołakowski, wiceprezesem – Szymon Kuczyński, a sekretarzem – Marcin Wroński.

Kolejne targi Boatshow zaplanowano na połowę listopada przyszłego roku – wystawa będzie się odbywać od piątku do niedzieli (15, 16 i 17 listopada).

Niezwykle pojemny kokpit jachtu Calibra 21 ze stoczni Janmor (zdobywca nagrody dziennikarzy).





Łódź Galia 700 Sun.



Stoisko Ołek Doba na targach World Travel Show.

W Nadarzynie zorganizowano trzecią edycję Warszawskiego Salonu Jachtowego

W drugiej połowie października odwiedziliśmy centrum targowe Ptak Warsaw Expo, które gościło Warszawski Salon Jachtowy. W tym samym miejscu i w tym samym czasie zwiedzaliśmy także targi turystyczne (World Travel Show), targi branży nurkowej (Dive Show Poland) oraz wystawę kamperów i przyczep kempingowych (Camper Caravan Show). Na wszystkie imprezy obowiązywał jeden bilet, a przestronne hale największego w kraju centrum targowego połączono namiotowymi tunelami.

W hali zarezerwowanej dla Warszawskiego Salonu Jachtowego wystawcy zgromadzili 72 jednostki (59 łodzi motorowych i 13 jachtów żaglowych). Była też bogata oferta kajaków i desek SUP. Nie zabrakło rowerów i gokartów wodnych oraz łodzi wiosłowych. Dopisali także zwiedzający – szczególnie w sobotę i w niedzielę. Bez wątpienia była to najbardziej udana edycja nowej wystawy.



Okazałe stoisko stoczni Northman.

Motorem napędzającym wszystkie cztery imprezy związane z turystyką i wypoczynkiem są targi World Travel Show. Wystawa zajmuje kilka hal. Odwiedzają ją tłumy zwiedzających. Gwiazdy targów (Ołek Doba, Martyna Wojciechowska, Beata Pawlikowska i Wojciech Cejrowski) mają własne autorskie stoiska. Nela Mała Reporterka, autorka popularnych książek podróżniczych dla dzieci, zajmuje całą osobną halę (w tym roku zorganizowano imponującą strefę arktyczną).

Globtroterzy znani z telewizji, radia i prasy oraz popularni blogerzy z internetu opowiadają o swych przygodach na scenie festiwalu podróżników. Zwiedzający uczestniczą w meetingach, konferencjach i szkoleniach związanych z branżą turystyczną. Nic dziwnego, że bezpłatny targowy autobus, kursujący na trasie Warszawa Centralna – Ptak Warsaw Expo, pęka w szwach. Jeśli w takim tempie będzie się rozwijać także Warszawski Salon Jachtowy, impreza na stałe zagości w jesiennym kalendarzu branży jachtowej.

Jakie plany mają jej organizatorzy? Zapytaliśmy o to Marcina Chojnowskiego, dyrektora ds. marketingu w Ptak Warsaw Expo. – Nasze centrum ma ogromne możliwości i świetne położenie. Chcemy, by Warszawski Salon Jachtowy był drugim Düsseldorfem. Interesuje nas nie tylko rynek krajowy. Chcielibyśmy, by w Nadarzynie spotykali się producenci łodzi i jachtów oraz armatorzy z całej Europy środkowej i wschodniej. A być może także z innych części Europy. ■

Terminarz ŻEGLARSKI 2019

34,99 zł/szt.



tel. 67 255 85 83
sklep internetowy:

www.terminarze.pl



17,00 zł/szt.

NOTES ŻEGLARSKI

Dokąd w rejs po sezonie?

Trzy kierunki na czarterową zimę



Skalista wyspa Es Vedra leży w sąsiedztwie Ibizy (Baleary).

Sezon czarterowy trwa cały rok. Nawet w styczniu możemy złapać trochę słońca i wykąpać się przy rufie jachtu. Wraz z Click & Boat, internetową platformą do czarterowania jachtów, przedstawiamy trzy miejsca na zimowe rejsy.

Wyspy Kanaryjskie

Archipelag trzynastu atlantyckich wysp przyciąga zimą wielu Europejczyków spragnionych słońca. Najpopularniejsze wyspy (i zarazem największe) to Teneryfa, Fuerteventura, Gran Canaria i Lanzarote. Leżą dość blisko siebie, ale różnią się zarówno klimatem, jak i krajobrazami. Okoliczne wody oferują dość wymagające warunki do żeglugi, przede wszystkim z uwagi na wiejące między wyspami wiatry tunelowe. Jednak, mając odpowiednie doświadczenie, warto stawić czoła wyzwaniom tego akwenu, by odkryć urokliwą linię brzegową i bogactwo wód: delfiny butelkonose, walenie oraz żółwie morskie. Najcieplej jest na Lanzarote i Fuerteventurze, które leżą bliżej afrykańskiego wybrzeża. Dzięki temu średnia temperatura wynosi tam około 24 stopnie Celsjusza. Zachodnia i centralna części Kanarów ma zimą nieco niższe temperatury, jednak z reguły nie spadają poniżej 20 stopni Celsjusza.

Na Kanary można dolecieć bez przesiadki z Warszawy (Teneryfa, Fuerteventura, Gran Canaria), Krakowa (Gran Canaria) oraz z Wrocławia i Katowic (Teneryfa). Loty trwają około sześć godzin, a bilety kosztują



Teneryfa. Największa z Wysp Kanaryjskich.

od 200 euro (w obie strony). Ceny czarterów są zbliżone do tych oferowanych w basenie Morza Śródziemnego. Na przykład jacht Beneteau Oceanis 461, dostępny na platformie Click & Boat, zabierający na pokład nawet 10 osób, kosztuje 1550 euro za tydzień.

Teneryfa, największa i najbardziej zaludniona z wysp, ma u swych brzegów największe porty. Wiele flot czarterowych ma tam swoje bazy, na przykład w Radazul. Ta niewielka marina leży w północno-wschodniej części wyspy, w pobliżu Santa Cruz, głównego miasta Teneryfy. W centralnej części turystów przyciąga park narodowy z wulkanem Teide, najwyższym szczytem Kanarów (wysokość: 3718 m.n.p.m.). Zwiedzając Teneryfę, poznać górzyste okolice, pustynny, księżycowy krajobraz, regiony z bujną roślinnością, a także malownicze miasteczka. Natomiast w poszukiwaniu pięknych plaż, lepiej się udać na sąsiednie wyspy.

Na Gran Canarii można odpocząć na plaży Las Canteras nieopodal Las Palmas. To

szeroka plaża miejska ze złocistym piaskiem i wzgórzami mającymi w oddali. Dzięki bogactwu morskiej fauny i flory jest świetnym miejscem do nurkowania. Drugą idealną plażą dla miłośników podwodnych odkryć jest La Playa Papagayo na Lanzarote otoczona wulkanicznym pustynnym krajobrazem. Główną atrakcją wyspy są jaskinie powstałe w wulkanicznych tunelach oraz otaczające je wyjątkowe formacje skalne powstałe w wyniku zastygnięcia lawy.

Seszele

Seszele, leżące na Oceanie Indyjskim, kuszą żeglarzy rajskimi widokami i niesamowitą dziką przyrodą. Na archipelag składa się 115 wysp. Większość jest niezamieszkała. Ponad 80 proc. ludności skupiło się na Mahé, głównej wyspie archipelagu. Tutaj też leży stolica kraju Victoria posiadająca międzynarodowe lotnisko. Ceny lotów z Polski: od 2,3 tys. zł. Podróż z Warszawy trwa około 14 godzin. Konieczna jest przesiadka: w Dubaju, Doha lub w Zurychu.

Przygotowując się do wyjazdu, warto pamiętać, że nie potrzebujemy wizy (o ile pobyt ma charakter turystyczny i nie przekracza 90 dni). Nie są też wymagane żadne szczepienia (pod warunkiem, że w okresie sześciu dni przed przyjazdem nie byliśmy na obszarze występowania żółtej febrы). Zalecamy wykupienie międzynarodowego ubezpieczenia zdrowotnego.

Na Szeszelach mamy wilgotny klimat równikowy. Temperatury przez cały rok wahają się od 25 stopni do 33 stopni Celsjusza. Od grudnia do lutego występuje pora deszczowa, której towarzyszą silne wiatry południowo-zachodnie.

Seszele są żeglarskim rajem. Większość dostępnych jednostek czarterowych to katamarany (na platformie Click & Boat już od 2 tys. euro za tydzień). Są przestronne i wygodne, zapewniają komfortowe warunki żeglugi. Wyspy oferują piękne plaże oraz bogactwo fauny i flory. Można spotkać wielkie żółwie, krokodyle różańcowe, rzadkie gatunki ptaków oraz rafy koralowe. Mieszkańcy niezwykle cenią sobie środowisko naturalne i dbają o nie. Niemal połowa obszaru Szeszeli objęta jest ochroną UNESCO. Na wyspach jest aż osiem parków narodowych (pobierane są opłaty za wstęp i kotwiczenie). Na szczególną uwagę zasługuje Morski Park Narodowy Sainte Anne słynący z atrakcyjnych miejsc do nurkowania, obejmujący sześć niewielkich wysepek nieopodal miasta Victoria.

Żeglując na Seszelach, nie sposób pominąć wyspy Praslin, drugiej pod względem wielkości w archipelagu. Głównymi punktami programu zwykle są wizyty w malowniczej zatoce Ste Anne oraz pobliskim rezerwacie Vallée de Mai. Rośnie tam sześć gatunków palm, wśród nich słynne Coco de Mer, które występują wyłącznie na Seszelach. Kokosy tych drzew są ogromne, ważą aż 25 kilogramów. Drugim wyjątkowym miejscem na Praslin jest plaża Anse Lazio, dla wielu najpiękniejsza na świecie. Ma drobny i miękki piasek oraz piękne palmy pochylone nad lazurową wodą. To świetne miejsce, by popływać z płaszczkami.

Zmierzając na północ od Praslin, można dotrzeć do małej wyspki Curieuse. Cumując w zatoce Laraie, warto się wybrać na farmę olbrzymich żółwi. Przedstawiciele tego gatunku osiągają imponujące rozmiary – ich skorupy mogą mieć ponad metr długości. Na wyspie żyje stado około 200 żółwi, które możemy podejrzeć w ich naturalnym środowisku.

Niezapomnianym zwieńczeniem rejsu po Seszelach będzie La Digue, niewielka wyspa będąca tropikalnym rajem. Podstawowym środkiem transportu jest tam rower. Możemy podziwiać liczne rafy koralowe, granitowe nadbrzeżne skały oraz plaże z jasnym piaskiem. Na La Digue warto też zwiedzić plantacje kokosowe i uprawy przypraw.

Baleary

Na szczęście nie trzeba uciekać poza Europę, by pożeglować w jesienno-zimowym sezonie. Baleary (Morze Śródziemne) to interesująca alternatywa dla tropikalnych destynacji. Około 200 wysp archipelagu stanowi autonomiczną prowincję Hiszpanii. Najbardziej popularne wyspy to Majorka (ze stolicą regionu w Palmie), Minorka i Ibiza. Wraz z pozostałymi mniejszymi wysepkami, Baleary oferują linię brzegową o długości około tysiąca kilometrów, rozbudowaną infrastrukturę oraz nowoczesne mariny, które leżą dość blisko siebie.

Charakterystyczne są różnice klimatyczne między poszczególnymi wyspami. Zima jest tu jednak łagodna i stosunkowo ciepła. Można się spodziewać pogody przypominającej polską wiosnę – temperatury wahają się od 15 do 20 stopni Celsjusza. Do Palmy na Majorce możemy dolecieć bezpośrednio z Warszawy. Lot trwa zaledwie trzy godziny. Bilety: około 400 zł. Za tygodniowy czarter w okresie zimowym zapłacimy od 4,3 tys. zł. Natomiast na cumowanie w marie musimy przeznaczyć około 50 euro (alternatywą mogą być atrakcyjne kotwiczowiska).

Wyruszając z Palmy, przez tydzień możemy żeglować wyłącznie wokół Majorki. Wyspa zyskuje poza sezonem, turystów jest mniej, nadmorskie bulwary pustoszeją, moż-



Majorka. Największy ląd w archipelagu Balearów.



Seszele. Witajcie na Oceanie Indyjskim.

na w spokoju się zachwycać pięknem tutejszej natury. Osoby, którym marzy się sceneria, jak z Karaibów, nie będą rozczarowane plażą Es Trenc na południu wyspy. To ponad dwa kilometry drobnego jasnego piasku oraz zatoka z lazurową wodą. Es Carbo, wraz z pobliskimi wysepkami, to oaza spokoju i dzikiej przyrody. W tym rejonie wypoczywa hiszpańska rodzina królewska. Płynąc na południe od Majorki, warto obrać kurs na Cabrę. Ta

zielona wyspa jest częścią parku narodowego. Zamieszkuje ją zaledwie 50 osób. Można tu zwiedzić ruiny zamku, udać się na spacer do latarni morskiej lub zanurkować w słynnej Niebieskiej Grocie. Żeglarze powinni pamiętać, by przed planowaną wizytą na wyspie uzyskać pozwolenie na cumowanie.

Załogi ceniące wypoczynek na łonie natury mogą obrać kurs na Minorkę. Obszar wyspy objęto ochroną UNESCO. Można się zachwycać klifowymi brzegami i szerokimi plażami z białym piaskiem. Warto zacumować w mieście Ciutadella, by pospacerować jego urokliwymi uliczkami i zwiedzić gotycką katedrę Santa Maria.

Z kolei imprezowa Ibiza, leżąca na południowym zachodzie archipelagu, po wakacyjnym sezonie zmienia swój charakter. Zimowe miesiące są dużo spokojniejsze, większość klubów jest zamknięta. Na wyspie można znaleźć kameralne zatoczki otoczone klifami i lasami sosnowymi. Na północy na uwagę zasługuje zatoka Portinatx ze skalistym wybrzeżem, z kolei na południu – piękna zatoka Llencrisca.

Artykuł powstał we współpracy z Click & Boat, internetową platformą do czarteru jachtów. ■

Port Los Cristianos na południu Teneryfy.





Wulkaniczne krajobrazy Azorów na długo pozostają w pamięci.

Azory. Przystań na chwilę lub na dłużej

Azory, portugalskie wyspy leżące na Atlantyku, dla wielu żeglarzy są jedynie przystankiem w drodze przez ocean. Zatrzymują się na chwilę w słynnej tawernie Peter Café Sport w Horticie, by wkrótce znów wyruszyć w morze. Nie mają więc czasu, by zasmakować wulkanicznych krajobrazów, gorących źródeł, pól hortensji, pastwisk, plantacji bananów i niemal tropikalnych lasów. To się jednak powoli zmienia – coraz więcej załóg wybiera te wyspy na dłuższe czarterowe rejsy. Szukając połączeń lotniczych na Azory, musimy zaplanować przesiadkę w Lizbonie, Porto lub w Londynie. Podróż trwa 11 godzin. Bilet kosztuje około 450 euro. Wiosna i lato na Azorach to gwarancja słonecznej pogody, natomiast od połowy października wieją wiatry pasatowe, które z pewnością dostarczą dużych wrażeń.

Azory to nie tylko słynna Faial i marina w Horticie. Archipelag składa się z dzie-



Załoga firmy Sail Azores.

więciu wysp podzielonych na trzy grupy: zachodnią, centralną i wschodnią. Wyspa Faial leży w grupie centralnej. 130 mil na zachód jest Flores wpisana na listę rezerwatów biosfery UNESCO (z małym klimatycznym portem), a 130 mil na wschód

– São Miguel, największa i najbardziej zaludniona. Jeśli nasz pobyt będzie trwać kilka dni, najlepiej wybrać wyspy centralne, które leżą dość blisko siebie.

Największą bazą łodzi czarterowych jest Horta. Działa tam pierwsza agencja, która powstała w archipelagu – Sail Azores (wieloletni partner firmy Globe Sailor, europejskiego lidera czarterów online). Flota początkowo składała się jedynie z dwóch jachtów typu Dufour. Dziś Sail Azores ma siedem jednostek (najnowsza to Dufour 48). Trzy lata temu agencja otworzyła drugą bazę na wyspie São Miguel. – Z Globe Sailor współpracujemy już pięć lat. Dobrze się rozumiemy, więc wspólnie dbamy o jakość usług – mówi Joao Portela, manager Sail Azores. – Na wyspach infrastruktura stale się poprawia, więc żegluga jest przyjemna i bezpieczna. A mieszkańcy jak zawsze są bardzo gościnni i chętnie służą pomocą. ■

FOT. ARCHIWUM SAIL AZORES



Globe Sailor

CZARTERY

NA CAŁYM ŚWIECIE

www.globesailor.pl

+48 22 307 85 52

The Yachting Club, jedyna polska firma czarterowa na Karaibach, rozpoczyna drugi sezon działalności. Flota składa się z pięciu katamaranów zakupionych przez polskich armatorów w spółce Dobre Jachty (w systemie Yachtvestment, o którym pisaliśmy na łamach „Wiatru” w maju 2015 roku). Wszystkie karaibskie jednostki żeglują pod polską banderą i mają na rufie napis „Sopot” (port macierzysty). Stacjonują w Le Phare Bleu Marina na południowym brzegu Grenady. To miejsce wybrał Maciej Stompór, który żeglował i podróżował



Union Island, 24 mile morskie od północnych brzegów Grenady.

Grenada. Polska flota czarterowa w uroczym zakątku Karaibów

po całych Karaibach w poszukiwaniu najlepszej bazy, z doskonałymi warunkami do czarterowej żeglugi oraz dobrym transportem. Na Grenadę możemy dolecieć samolotem między innymi z Frankfurtu i Londynu (bilet w obie strony kosztuje około 2 tys. zł).

Wszystkie katamarany z floty The Yachting Club mają bogate wyposażenie, więc goście mogą się cieszyć komfortowym czarterem nawet z dala od marin (klimatyzacja, odsalarka, kostkarka do lodu oraz Wi-Fi). W kuchni są wszystkie potrzebne rzeczy, łącznie z ekspresem do kawy i kieliszkami do wina. Do tego pachnąca pościel i ręczniki. Dodatkowo można wypożyczyć kajak, deskę SUP, materac lub zestaw do nurkowania. Koszt czarteru zależy od modelu jachtu i terminu rejsu (od 480 euro za dzień). Na pokładzie może podróżować i nocować nawet 12 osób – w czterech dwuosobowych kabinach, pojedynczych kajutach dziobowych oraz w salonie z rozkładanym łóżkiem. The Yachting Club oferuje katamarany Lagoon 450 i Lagoon 42 do samodzielnego czarteru (formuła bareboats). Możliwy jest także czarter ze skipperem i hostessą.

Grenada leży na południowym krańcu Małych Antyli. Dalej są już tylko wybrzeża Trynidadu i Tobago oraz Ameryki Południowej. To jedno z ostatnich miejsc na Karaibach, w których można poczuć prawdziwy dawny wyspiarski klimat. Mieszkańcy są otwarci i sympatyczni, chętnie udzielają pomocy. Językiem urzędowym jest angielski (Grenada należy do korony brytyjskiej). To niewielkie wyspiarskie państwo jest krainą przypraw i drugim na świecie producentem gałki muszkatołowej. Można ją znaleźć prawie w każdym daniu i drinku, nawet w pysznych lodach bananowych.

Przyjeźdźnych zachwycają doskonale warunki do nurkowania, turkusowa woda, żółwie wodne, kolorowe zabudowania miasteczek, zielone wzgórza oraz piasek na plaży

Grand Anse – jest tak czysty, że niemal oślepia odbitym słońcem. Warto też zobaczyć plażę La Sageesse (od strony Atlantyku) z czarnym piaskiem, rzeką i zalesionymi wzgórzami. Żeglarze odwiedzają też park Etang porośnięty lasami deszczowymi, z kolorowymi kwiatami i wielkimi bambusami. Można samemu lub z lokalnym przewodnikiem dotrzeć do wodospadów ukrytych w gęstym lesie. Poza tym,



„Życie w klapkach jest lepsze”.



Katamaran z floty The Yachting Club.

na wyspie działają dwie fabryki czekolady (wytwarzanej z rosnącego tu kakaowca). Jest też kilka destylarni rumu.

Żeglując na północ od bazy The Yachting Club, warto rzucić kotwicę przy uroczych wysepkach Carriacou i Petit Martinique (około 20 mil na północ od brzegów Grenady), by poczuć ich sielankową atmosferę i zapomnieć o codzienności. Wyspa Mustique (46 mil na północ) w przewodnikach Lonely Planet opisana jest jednym krótkim słowem: „Wow!”. Ta prywatna wyspa, z luksusowymi willami, jest ulubionym miejscem wypoczynku gwiazd filmowych i znanych osobistości.

W archipelagu Tobago Cays (29 mil) kuszą rafa koralowe (idealne miejsce do nurkowania) oraz żółwie żyjące w rezerwacie. Wokół wysp pływają boat boys – tubylcy pomagają w cumowaniu, a rano proponują ciasto bananowe. Można też zamówić świeżo złowioną rybę (oczyszczoną) lub kolację na bezludnej wyspie. Na Union Island (24 mile) czekają zielone wzgórza stolicy wyspy – Clifton. Skalista Mayreau (28 mil) to najmniejsza zamieszkała wyspa na Małych Antylach – mają tam jedynie 200 metrów bitej drogi i uroczę plażę. Polecamy też piękną wyspę Bequia (ponad 50 mil) z licznymi barami na plażach.

Grenada i otaczające ją wyspy oferują doskonałe warunki żeglugowe – wieje stały wschodni wiatr pasatowy umożliwiający sprawne pokonywanie mil w kierunku północnym i południowym. Po zawietrznej stronie morze jest spokojniejsze, zaś przemyki pozwalają zasmakować prawdziwej oceanicznej żeglugi. Rejs najlepiej zaplanować w porze suchej (od grudnia do kwietnia). Opady są wtedy niewielkie lub nie ma ich wcale. Więcej przyjemne wiatry o sile od trzech do sześciu stopni w skali Beauforta.

The Yachting Club ma także oddział w Chorwacji, a w przyszłym roku otworzy kolejny – w Grecji. Więcej informacji na stronie www.the-yachting-club.com. ■

Igrzyska Paryż 2024. Rewolucja w programie olimpijskich regat



Klasa 470 wkrótce będzie konkurencją dla załóg mieszanych.

Fot. Pedro Martinez / Sailing Energy

Działacze World Sailing przeorali dotychczasowy program regat olimpijskich. W Japonii w 2020 roku wszystko jeszcze będzie po staremu, ale na kolejnych igrzyskach we Francji czeka nas prawdziwa rewolucja. Wyrzucono klasę Finn. Na jacht dwuosobowy (zapewne będzie to klasa 470) wejdą załogi mieszane (mężczyzna i kobieta). Wprowadzono kitesurfing. No i na deser zrobiono ukłon w stronę gospodarzy: w programie znalazł się dwuosobowy jacht kilowy dla załogi mieszanej (konkurencja offshore). – Nie jestem zadowolony z niektórych zmian, szczególnie mocno żal finna – mówi Tomasz Chamera, prezes PZZ. – Jednak nie możemy się obrażać na decyzje przegłosowane przez środowisko żeglarskie, trzeba po prostu zakasać ręka i brać się do pracy – dodaje.

Co dziś wiemy o programie igrzysk olimpijskich Paryż 2024? Dla magazynu „Wiatr” obraz kreśli prezes naszego związku, który na przełomie października i listopada uczestniczył w posiedzeniu World Sailing zorganizowanym w Sarasota na Florydzie.

Klasa RS:X kobiet i mężczyzn

W programie igrzysk pozostaje windsurfingowa klasa RS:X, ale sprzęt jest poddawany ocenie pod kątem tzw. procedury antymonopolowej. Wiadomo, że deski dostarcza jeden producent, co ma wpływ między innymi na ceny oraz na jakość wykonania poszczególnych elementów. Działacze World Sailing

chcą ograniczyć ten monopol. Jeśli producent klasy RS:X się na to nie zgodzi, jego deska może zostać zastąpiona konkurencyjnym sprzętem. Tu zresztą nie chodzi tylko o oczekiwania World Sailing, ale także (a może przede wszystkim) o zgodność z przepisami antymonopolowymi Unii Europejskiej. Gdyby monopol produkcyjny został utrzymany w dzisiejszym kształcie, organizacjom sportowym mogłyby grozić procesy sądowe i wysokie kary finansowe. Firma NeilPryde, dostawca zestawów klasy RS:X, ma wprowadzić sprzęt na wolny rynek w styczniu 2020 roku. Taką obietnicę złożyli władze klasy. NeilPryde zdecyduje się zapewne na sprzedaż licencji produkcyjnej. Zupełnie inną sprawą jest ewolucja sprzętu. Dlatego należy się liczyć z tym, że deska RS:X na igrzyskach w Paryżu może wyglądać zupełnie inaczej niż dziś, może mieć na przykład foile.

Klasy Laser Radial i Laser Standard

Obie konkurencje, radial dla pań i standard dla panów, pozostają w programie igrzysk, ale podobnie jak w przypadku klasy RS:X, sprzęt podlega ocenie. Należy uporządkować sprawy związane z prawami autorskimi do projektu łódki. Chodzi też o ocenę pod kątem wspomnianej procedury antymonopolowej – tu zmiany muszą nastąpić. Nikt bowiem nie wyobraża sobie wykluczenia laserów z programu igrzysk. To przecież najpopularniejsza łódka na świecie, najtańsza i łatwo dostępna,



FOT. SAILING ENERGY

W kitesurfingu jeszcze sporo niewiadomych.

dla kobiet i mężczyzn ze wszystkich kontynentów. Ewentualne wykluczenie lasera byłoby ogromną stratą, a być może nawet katastrofą – zarówno dla światowego, jak i dla polskiego żeglarstwa. To byłby po prostu strzał w kolano, także wizerunkowy. Dlatego mam nadzieję, że laser jeszcze długie lata będzie nam służyć do szkolenia i rywalizacji. Główna uwaga zostanie skierowana na jakość sprzętu. Być może zmienią się niektóre parametry poszczególnych elementów (na wzór węglowych końcówek masztów czy radialnych kroyów żagli w laserach standardach).

Dwuosobowy katamaran dla załogi mieszanej

W tej konkurencji działacze World Sailing postawili na katamaran z foilami Nacra 17. W ostatnich latach producent dość wyraźnie modyfikował sprzęt, starając się poprawić jego jakość i do minimum ograniczyć usterki. Konkurencja preferuje dość odważne załogi, żeglujące niezwykle szybko, dynamicznie, wręcz brawurowo. Nasi zawodnicy dopiero rozpoczęli treningi i rywalizację na tych jachtach – przed nami sporo pracy.

Dwuosobowa łódka dla załogi mieszanej

W tym punkcie programu dość precyzyjnie ustalono kryteria, jakie ma spełniać sprzęt, ale nie wybrano jeszcze konkretnej klasy. Tajemnicą poliszynela jest jednak to, że owe kryteria to dokładne parametry klasy 470. Na posiedzeniu World Sailing wyczuwalne było dość zdecydowane poparcie dla siedemdziesiątki, więc można przypuszczać, że będziemy mieć mieszane załogi na łódce, którą znamy. Przed nami dyskusja na temat strategii związku dotyczącej szkolenia zawodników. Po rozmowach z trenerami wnioskuję, że funkcję

sternika będzie raczej pełnić mężczyzna, a kobieta otrzyma odpowiedzialną rolę załogantki (oczywiście formalnie załogi będą mieć w tej sprawie wolną rękę). Tym samym wzrośnie wartość naszych doskonałych zawodniczek żeglujących na tej pozycji. Do końca stycznia powinniśmy opracować pierwszy plan działania związany z pojawieniem się w programie igrzysk tej konkurencji.

Klasa 49er dla mężczyzn i 49er FX dla kobiet

Obie klasy pozostają w programie igrzysk – ich pozycja jest na razie poza wszelką dyskusją. Łódki są widowiskowe i szybkie, wyznaczają kierunek rozwoju nowoczesnego żeglarstwa. Biorąc to wszystko pod uwagę, musimy zainwestować w rozwój konkurencji przygotowawczej (klasa 29er). Ostatnie mistrzostwa Europy w tej dwuosobowej młodzieżowej klasie, które rozegrano na naszym akwenie w Gdyni, pokazały jak dużym zainteresowaniem cieszą się skiffy i jak szybko rośnie poziom sportowy prezentowany przez młode załogi z różnych krajów. Chcemy wykorzystać fakt, że w 2019 roku zorganizujemy w Gdyni Mistrzostwa Świata Juniorów World Sailing oraz kolejną międzynarodową imprezę – mistrzostwa świata klasy 29er. Być może także w klasie 420 powinniśmy odpowiedzieć na zmiany w programie igrzysk i wprowadzić do rywalizacji załogi mieszane.

Kiteracing w formule mixed

Dla tej konkurencji opracowano na razie jedynie kryteria dotyczące sprzętu: desek, stateczników i latawców. Rywalizacja będzie zapewne rodzajem sztafety. Pewnym wyzwaniem może się okazać znalezienie pań, gdyż w tej chwili nie ma ich zbyt wielu w kiteracingu. Poza tym uważam, że włączenie tej dyscypliny sportu żeglarskiego do programu igrzysk oraz poddanie jej wszelkim rygorom organizacyjnym i sprzętowym, które się z tym wiążą, spowodują znaczne zmniejszenie liczby zawodników. W tej chwili mamy dwóch dobrych kiteracerów (Maks Żakowski i Błażej Ożóg). Obaj deklarują kontynuowanie kariery, więc planujemy finansowanie planu przygotowań, poszukiwanie pań oraz szkolenie młodych zawodników.

Dwuosobowy jacht kilowy dla załogi mieszanej (offshore)

To największe zaskoczenie oraz najmniej doprecyzowana propozycja. Na razie nie wiemy ani tego, w jaki sposób będzie rozgrywana ta konkurencja, ani jaki jacht zostanie



Katamaran z foilami Nacra 17 (konkurencja dla załóg mieszanych).

wskazany przez działaczy. Członkowie zarządu World Sailing nie wiedzą nawet, kiedy poznamy odpowiedzi na te pytania. Zwolennicy regat offshore przekonywali, że będą one najbardziej widowiskową konkurencją igrzysk, relacjonowaną bez przerwy przez 24 godziny. Mówiono także o niewielkich kosztach uczestnictwa, bo sprzęt będzie dostarczony przez organizatorów. W obu przypadkach mam poważne wątpliwości. Pamiętam podobne argumenty, które padały przed wyborem kobiecego match racingu na igrzyska Londyn 2012. Obawiam się, że wyścig offshore będzie jedną z droższych konkurencji żeglarskich (do igrzysk trzeba się przygotować i zakwalifikować – tu nikt sprzętu nam nie sprezentuje). Nie przemawiają do mnie także argumenty o widowiskowości – rozważając tę sprawę, powinniśmy raczej dyskutować o formacie regat, a nie o konkurencjach. Gdy wszelkie sprawy zostaną doprecyzowane, zastanowimy się, w jaki sposób polscy żeglarze mogliby zaistnieć w tej rywalizacji.

Proszę jednak nie oczekiwać, że związek znacznie nagle finansować wszystkich morskich żeglarzy marzących o starcie na igrzyskach. Pamiętajmy, że od nas się oczekuje medali. Wyjazd do Francji po pamiątkową olimpijską koszulkę nas nie interesuje. Nowa konkurencja stawia w uprzywilejowanej pozycji bogate kraje: Francję, Anglię, Australię, Niemcy, czy Stany Zjednoczone. Te państwa mają ogromne tradycje i doświadczenie w regatowym żeglarstwie offshore. Nie chodzi tu jedynie o koszty, czy o znajomość poszczególnych jachtów tego typu, ale także o treningowe know-how. Mówimy tu o zupełnie nowej formie rywalizacji sportowej, o żeglarstwie z elementami nawigacji, morskiej strategii, czy routingu pogodowego. Mamy w Polsce doświadczonych zawodników traktujących tę formę żeglarstwa komercyjnie. Nie wiem, czy będą chętni podjąć rywalizację w kampanii olimpijskiej, która wymaga własnych nakładów.

Tomasz Chamera



Tomasz Chamera: „Nie jestem zadowolony z niektórych zmian, szczególnie mocno żal finna”. Fot. Robert Hajduk

Czwarty sezon Volvo Youth Sailing Team Poland

FOT. ROBERT HAJDUK



Ola Melzacka i Kinga Łoboda (49er FX).



Radosław Furmański (RS:X).

Fot. Sailing Energy

Złote medale mistrzostw Europy Magdy Kwaśnej i Jakuba Rodziewicza (w klasach Laser Radial i Laser Standard – kategoria U-21) oraz kwalifikacja olimpijska dla Polski wywalczona przez Magdę podczas mistrzostw świata w duńskim Aarhus (12 miejsce) – to najważniejsze sukcesy minionego sezonu zawodników z młodzieżowej kadry PZZ Volvo Youth Sailing Team Poland.

Firma Volvo Car Poland przez cztery lata wspierała młodych żeglarzy nastawionych na sukces, którym nie brakuje umiejętności, talentu, pracowitości i determinacji, by obrać kurs na igrzyska. Co sezon do ekipy powoływani byli zawodnicy osiągający sukcesy w swoich kategoriach wiekowych. Stypendia przeznaczano na zakup sprzętu.

W minionym sezonie w ekipie było 17 zawodników. Oprócz Magdy i Kuby, także Radosław Furmański (klasa RS:X), Antonina Marciniak i Hanna Dzik (470), Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (49er FX), Wojciech Klimaszewski (Laser), Wiktoria Gołębiowska (Laser Radial), Wiktoria Lehmann i Maja Micińska (29er), Jakub Gołębiowski i Filip Szmit (420), Tymoteusz Cierzan i Katarzyna Piernicka oraz Maja Niemira i Oskar Niemira (Nacra 15).

Mistrzostwa Europy juniorów U-21, w których triumfowali Magda i Kuba, rozegrano w Szwecji. Magda już pierwszego dnia regat wygrała dwa wyścigi i została liderką. Później żeglowała na tyle skutecznie, że do końca nie oddała prowadzenia. Kuba także prowadził od początku mistrzostw.

To nie jedyne sukcesy młodych zawodników z lasera. Magda zajęła także ósmą lokatę w mistrzostwach świata juniorów U-21 rozegranych w Gdyni i wywalczyła srebrny medal na mistrzostwach Polski seniorek. Natomiast Kuba był szósty w mistrzostwach świata U-21 i wywalczył złoto w mistrzostwach kraju seniorów – pierwsze w karierze. Z kolei Wiktoria Gołębiowska była szóstą w mistrzostwach świata juniorów i wygrała mistrzostwa Polski, a Wojciech Klimaszewski wywalczył brąz podczas mistrzostw Europy juniorów.

A jak sobie radzili pozostali zawodnicy z Volvo Youth Sailing Team Poland? Radosław Furmański był siódmy na mistrzostwach Europy i zajął szóste miejsce w Pucharze Świata w Enoshimie (akwen igrzysk Tokio 2020). Poza tym trzeci raz z kolei zdobył złoto mistrzostw Polski seniorów. Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda były ósme na mistrzostwach Europy klasy 49erFX. Natomiast na mistrzostwach świata juniorek zajęły czwarte miejsce. Jakub Gołębiowski i Filip Szmit zdobyli brązowy medal na mistrzostwach Europy klasy 420 (U-17). Antonina Marciniak i Hanna Dzik zajęły 11. lokatę na mistrzostwach świata juniorów klasy 470, a Wiktoria Lehmann i Maja Micińska – 12. na mistrzostwach świata juniorów w klasie 29er.

Maciej Frąckiewicz

Jakub Rodziewicz. Przyczajony tygrys z bokerskiej stajni Pawła Skrzecza

Jakub Rodziewicz, najmłodszy w ekipie polskich kadrowiczów z klasy Laser, członek młodzieżowej drużyny Volvo Youth Sailing Team Poland, zaliczył w minionym sezonie złoto mistrzostw Europy U-21, złoto mistrzostw Polski oraz operację barku. A na kursie kolejne wyzwania: ring bokerski, zimowe zgrupowania i starty w gronie seniorów.

Magazyn „Wiatr”: Kuba, w jakim jesteś dziś miejscu swojej żeglarskiej sportowej przygody?

Kuba Rodziewicz: „Czułem, że to będzie niezły sezon”.

Jakub Rodziewicz: Wciąż na początku drogi... Właśnie przechodzę do floty seniorów i rozpoczyna się zupełnie inna zabawa. Jestem jednak dobrej myśli, bo lubię wyzwania. Wierzę, że nie zabraknie mi konsekwencji i cierpliwości, bo w sporcie nic nie przychodzi z dnia na dzień.

Miniony sezon był przełomowy?

Nie myślę o nim w ten sposób. Po prostu wykonaliśmy z trenerami (Robertem Silukiem i Patrykiem Lutomskim) ciężką pracę, więc mogliśmy oczekiwać dobrych

wyników. Czułem, że to będzie niezły sezon. Miałem nadzieję na medalowe pozycje. Szkoda tylko, że na młodzieżowych mistrzostwach świata rozegranych w Gdyni finał rywalizacji nie przebiegł po mojej myśli. Cóż, wszyscy się uczymy na błędach.

Później były mistrzostwa Europy U-21 w Szwecji. Byliśmy zdeterminowani i dobrze przygotowani. Poznaliśmy akwen, opracowaliśmy skuteczną strategię, dobrze dobraliśmy sprzęt – wystarczyło wsiąść do łódki i popłynąć, nie popełniając zbyt wielu błędów.

Na koniec dorzuciłeś jeszcze zwycięstwo w mistrzostwach Polski. Pierwsze w karierze w gronie seniorów...

No tak, niby mam złoto, ale jednak inaczej sobie wyobrażałem walkę o ten tytuł. Moi rywale zaliczyli falstart w wyścigu medalowym. Ja również, ale jako jedyny zawróciłem i wystartowałem ponownie. Wiedziałem, że jestem na linii za wcześnie, bo byłem najbliżej dolnej boi startowej. Pozostali zawodnicy byli w trudniejszej sytuacji. I tak oto z piątej pozycji przed decydującą rozgrywką wskoczyłem na pierwsze miejsce.

Wynik idzie w świat...

Tak, ale powiem szczerze, wolałbym zdobyć medal w inny sposób. Może się uda podczas kolejnej edycji mistrzostw.

Co na lądzie?



Fot. Robert Hajduk

W październiku miałem operację barku. Cały sezon zmagalem się z kontuzją (nie była groźna, ale bolesna). W listopadzie zakończyłem ostatni okres rehabilitacji i wróciłem do treningów.

Jestem studentem drugiego roku Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. Rozpocząłem naukę na uczelni warszawskiej, ale w Gdańsku stworzono mi lepsze warunki, także do kontynuowania kariery sportowej. Na tej uczelni po prostu słowo „żeglarz” ma znaczenie. Będąc w stolicy, codziennie trenuję w Akademii Walki pod okiem Pawła Skrzecza, pięściarza, srebrnego medalisty olimpijskiego (stoczył 278 walk, wygrał 239). Dzięki niemu

zrobiłem ogromne postępy w przygotowaniu fizycznym. Czasem jestem na treningu sześć razy w tygodniu. Choć pracujemy razem od kilku miesięcy, Paweł Skrzecz wciąż potrafi zaskoczyć, urozmaicić zajęcia, a przede wszystkim – dać solidnie w kość. Niekiedy wychodzę z sali prawie martwy. Wcześniej trener Skrzecz pracował jedynie z Zosią Klepacką, ale dzięki inicjatywie działaczy PZŻ, przyszedł jeszcze jeden żeglarz.

Boksujesz?

Od czasu do czasu. Oczywiście jedynie imitując walkę lub uderzając w treningową gruszkę. Chciałbym spróbować prawdziwego treningu z rywalem, ale niestety Paweł Skrzecz mi na to nie pozwala.

Kiedy na wodę?

W grudniu rozpoczynam treningi żeglarskie – zgrupowanie zorganizowano na południu Portugalii, w miejscowości Vilamoura. Pierwszy start kontrolny: styceniowy Puchar Świata w Miami. W przyszłym roku kadrowicze z klasy Laser będą mieć jedynie dwie okazje, by zdobyć kwalifikację olimpijską dla kraju na igrzyska Tokio 2020: podczas mistrzostw Europy w Portugalii (do wywalczenia są dwa miejsca) oraz podczas mistrzostw świata w Japonii (pięć miejsc). Sytuacja nie jest łatwa, ale mam nadzieję, że któryś z zawodników naszej kadry zdoła wywalczyć kwalifikację.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Magda Kwaśna. Do Tokio przez Australię

Magda Kwaśna, tegoroczna mistrzyni Europy U-21 w olimpijskiej klasie Laser Radial, zawodniczka z młodzieżowej drużyny Volvo Youth Sailing Team Poland, w listopadzie wyemigrowała na Antypody, by przygotować się do nowego sezonu. Czy wróci w olimpijskiej formie?

Magda, oddzwaniaasz o 2.00 w nocy...

Bo u mnie jest 10 godzin później. W listopadzie wyjechałam do Perth w Australii – to jedno z najlepszych miejsc do żeglowania na świecie. Chyba nigdy dotąd nie trenowałam zimą w takich warunkach. Jest ciepło, wieje i mamy na morzu spore fale – tego właśnie potrzebowałam, by popracować nad tymi elementami żeglugi, które wymagają największej uwagi. Wspólny wyjazd do Australii zaproponował mi Piotr Wojewski, trener reprezentantek Danii. Jego dziewczyny zaplanowały treningi w Perth i w ekipie znalazło się miejsce także dla mnie.

Jak długo będziesz w Australii?

Sześć tygodni. Najpierw miałam dwutygodniowe zgrupowanie, podczas którego wspierał mnie Olek Arian. Później na 10 dni przeprowadziłam się do Sydney. W wynajętym apartamencie zamieszkałam razem z zawodniczkami z Danii i Norwegii. Były to moje australijskie wakacje. Trochę czasu spędziłam na plaży, trochę na siłowni, byłyśmy w Górach Błękitnych i miałyśmy także dni kanapowe podczas ulewnych deszczów, które nawiedziły miasto. Nie opłacało się wracać do Polski, bo na początku grudnia znów jechałyśmy do Perth na kolejne dwutygodniowe zgrupowanie. Tym razem dojechałam do mnie trener Bartek Szotyński.

Jak oceniasz miniony sezon?

Coraz częściej żeglowałam we flocie seniorów – musiałam się przyzwyczaić i w jakiś sposób dostosować do nowej sytuacji. Podczas najważniejszych regat bywało różnie. Do Gdyni, na mistrzostwa świata U-21,

jechałam z dużymi nadziejami. Rok wcześniej zdobyłam brąz, więc teraz, na naszym akwenie, chciałam wreszcie wygrać te regaty. Miałam dokładny plan przygotowań, odpowiednie treningi, dietę, sen – wszystko podporządkowałam tej imprezie. Dlatego ósme miejsce to w mojej ocenie wpadka.

Przełomowym momentem w roku był start na seniorskich mistrzostwach świata klas olimpijskich w Aarchus, gdzie wywalczyłam dla Polski kwalifikację olimpijską. A później były regaty w Szwecji i mistrzostwo Europy U-21. Można powiedzieć, że odbiłam sobie niepowodzenie z Gdyni.

Dostałaś się na medycynę, ale nie rozpoczęłaś tych studiów. Jak ułożyłaś sobie lądowe sprawy?

Na medycynę dostałam się dwa razy – rok po roku. W pewnym momencie mojej żeglarskiej kariery, z różnych względów nie byłam pewna co robić dalej. Wpierw była klasa maturalna – z trudem godziłam wtedy naukę ze sportem, bo zdawałam międzynarodową maturę i prosto z egzaminów gnałam na kolejne treningi lub regaty. Pojawił się prześyt, brakowało odpoczynku, do tego jeszcze przyplątały się problemy zdrowotne. Wkrótce rzuciłam i medycynę, i łódkę. Można powiedzieć, że na jakiś czas wylogowałam się

z życia. Między sierpniem 2016 roku a lutym 2017 roku w ogóle nie trenowałam. Byłam już właściwie poza sportem. Ale pewnego dnia zadzwonił Bartek Szotyński i zapytał, czy nie chcę spróbować raz jeszcze. No więc jestem...

No i co z tą medycyną?

W tym roku znów się dostałam, bo nie wiedziałam czy mój powrót zakończy się powodzeniem, czy treningi będą przynosić spodziewane efekty. Ostatecznie rozpoczęłam studia na wydziale psychologii Uniwersytetu Gdańskiego.

Można pogodzić żeglarstwo i medycynę?

W Polsce niestety jest to raczej niemożliwe. Ale na przykład w Danii niektórzy zawodnicy z powodzeniem podejmują takie wyzwania. Anna Munch, która wygrała mistrzostwa świata w Gdyni, studiuje medycynę i jest w kadrze olimpijskiej. Pewnie mają tam inny model edukacji. Dziś jednak już o tym nie myślę. Na razie liczy się tylko Tokio. Wszystko postawiłam na jedną kartę, bo chcę pojechać na igrzyska nie po to, by wziąć udział w defiladzie podczas uroczystego otwarcia, ale po to by dobrze popłynąć. Dla Polski i dla siebie. A później zobaczymy, co dalej. Dziś mogę jedynie powtórzyć za Scarlett O'Hara: „Nie chcę o tym teraz myśleć. Pomyślę o tym jutro”.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Magda Kwaśna: „Nie chcę jechać na igrzyska tylko po to, by wziąć udział w defiladzie”.

Fot. Sailing Energy



Kto bogatemu zabroni? Amerykanie tworzą nowy cykl regat dla elity



Katamarany mają pokonać magiczną granicę prędkości wynoszącą 50 węzłów.

Fot. Sail GP



Amerykanie gotowi do rywalizacji.

Regaty na nowoczesnych jachtach, rozgrywane w atrakcyjnych miejscach, z nagrodą dla zwycięzców w wysokości miliona dolarów – oto Sail GP, czyli nowa propozycja Amerykanów z syndykatu Oracle Team USA. Larry Ellison, właściciel zespołu, oraz Russell Coutts, trzykrotny zdobywca Pucharu Ameryki, nie pogodzili się z utratą trofeum, nie wystartują w kolejnej batalii przeciwko Nowej Zelandii i tworzą nowy elitarny cykl regat, który prestiżem i poziomem sportowym ma przyćmić America's Cup.

Akces do nowej imprezy zgłosiły już załogi z Australii, Wielkiej Brytanii, Francji, Stanów Zjednoczonych, Chin i Japonii. Poważne zainteresowanie wyraziły także dwie kolejne ekipy, w tym szwajcarski zespół Alinghi. Drużyny będą dysponować rocznymi budżetami w wysokości 5

mln dolarów. Dla porównania, w Pucharze Ameryki Nowa Zelandia wydała ponad 55 mln dolarów, a Amerykanie – 180 mln dolarów.

Choć kalendarz regat ułożono w taki sposób, by nie kolidował z imprezami poprzedzającymi America's Cup, konfrontacja organizatorów obu wydarzeń wydaje się nieunikniona. Załedwie dwa zespoły z poprzedniej edycji Pucharu Ameryki chcą stanąć do walki w kolejnej 36. odsłonie zaplanowanej na wiosnę 2021 roku. To obrońcy z Emirates Team New Zealand oraz Włosi z ekipy Luna Rossa sponsorowanej przez właściciela marki Prada. Co ciekawe, Ellison i Coutts przejmują nie tylko zawodników i uwagę mediów, ale także sponsorów. Najważniejszym partnerem nowej imprezy i fundatorem głównej nagrody została marka Louis Vuitton, przez lata związana z Pucharem Ameryki. Magnesem przyciągającym żeglarzy do nowej inicjatywy może być także restrykcyjny regulamin America's Cup. W poprzedniej edycji załedwie jeden żeglarz na pokładzie musiał być obywatelem lub rezydentem kraju, który reprezentuje. Teraz przepisy praktycznie wykluczają zatrudnianie obcokrajowców. U Ellisona i Couttsa tak rygorystycznych regulacji oczywiście nie ma.

Żałogi będą rywalizować na sześciu jednakowych jachtach F50s. To znane z ostatniej edycji Pucharu Ameryki katamarany AC50, które teraz wyposażono w zmoder-

nizowane i ujednolicone skrzydła wodne. Symulacje pokazały, że jachty mogą pokonać magiczną granicę prędkości wynoszącą 50 węzłów. Przy wietrze wiejącym 6 km/h, katamarany będą rozwijać prędkość trzy razy większą. Co ciekawe, inżynierowie mają pewną dowolność w modyfikowaniu jednostek, ale wszelkie nowinki będą kontrolowane przez organizatorów w celu ich dokumentacji i ewentualnego zastosowania w przyszłości na innych jachtach. Taki model ma sprzyjać rozwojowi klasy.

Długość kadłubów: 15 m. Szerokość: 8,8 m. Maszt ze sztywnym płatem ma 24 m wysokości. W załodze będzie pięć osób: sternik, trymer skrzydła, dwóch młynkowych oraz kontroler lotu obsługujący hydroksrzydła i ustawiający kąt natarcia stateczników poziomych. Na pokładach nie będzie już kolarzy, gdyż do obsługi mieczy zastosowano siłowniki hydrauliczne.

Na razie zaplanowano pięć imprez. Katamarany będą się ścigać w Sydney (15 i 16 lutego), w San Francisco (4 i 5 maja), w Nowym Jorku (21 i 22 czerwca), w Cowes (10 i 11 sierpnia) oraz w Marsylii (20 i 22 września). W programach regat jest pięć wyścigów flotowych oraz meczowy finał dwóch najlepszych załóg. Zwieńczeniem cyklu będzie pojedynek dwóch najwyżej sklasyfikowanych ekip – zwycięzcy tej potyczki zgarną milion dolarów.

Marek Słodownik

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

Jacht pędzi z prędkością 30 węzłów. Szerokie skrzydła wynoszą kadłub wysoko ponad wodę. Dobowe przebiegi: ponad 500 mil morskich. Do tego mnóstwo nowoczesnej elektroniki, na przykład światłowodowe sensory informujące o pracy takielunku. Właśnie tak będzie wyglądać najbliższa przyszłość klasy IMOCA 60.

W sierpniu zwodowano jacht „Charal”, łódź klasy IMOCA 60 piątej generacji, która wyraźnie się różni architekturą i osiąganiami od poprzednich konstrukcji. Zdjęcia i filmy z treningu obiegły internet. Skipperem tej niezwyklej maszyny jest Jérémie Beyou. – Jacht zbudowano niejako wokół nowych hydroksrzydeł – mówił Daniele Capua z biura projektowego VPLP Design. – Po raz pierwszy w klasie IMOCA zmie-



Jacht „Charal” u wybrzeży Lorient (Francja). Nową łódź klasy IMOCA dowodzi Jérémie Beyou. Fot. Yvan Zedda / Alea

Latające potwory, czyli nowa era w klasie IMOCA i w Volvo Ocean Race

niono sposób myślenia o nowej konstrukcji oraz kolejność prac. Dotąd, mówiąc w uproszczeniu, w pierwszej projektowano kadłub, a następnie hydroksrzydła. Tym razem rozpoczęto właśnie od skrzydeł, a dopiero później powstała odpowiednio dopasowana bryła kadłuba.

Ta strategia jest odpowiedzią projektantów na postępującą unifikację jachtów. Skoro ujednolicono maszty i kile, trzeba się skupić na tych elementach, w których drzemia największe rezerwy. – Sporo czasu spędziliśmy na obserwacji katamaranów z Pucharu Ameryki 2017. Przyglądaliśmy się głównie skrzydłom – ich kształtom, kątom oraz ruchomym statecznikom. Ponieważ nasze skrzydła dają dużą moc, powstał innowacyjny kadłub z frezowanym dziobem i zaokrągloną zamkniętą pawężą. Taka konstrukcja redukuje opór – dodał Daniele Capua. Ponoć jest to najłżejszy jacht we flocie, ale przedstawiciele stoczni CDK Technologies nie chcieli podać dokładnych danych.

Łódź ma wiele nowinek technicznych poprawiających osiągi i ułatwiających sternikowi pracę. W kokpicie skipper wszystko ma pod ręką (kabestany, bloki, ster, elektroniczne wyświetlacze i mapy) – może więc prowadzić łódź bez zmieniania swej pozycji. Do kokpitu przeniesiono nawet namiastkę kambuza, bo to właśnie tutaj sternik spędza najwięcej czasu. Nie jest to jednak taki kokpit, jaki znamy z łodzi poprzednich generacji klasy IMOCA. Wszystko jest mniejsze, jakby ciśniejsze, precyzyjniej zaprojektowane i ergonomiczne. – Prace trwały bardzo długo, bo zależało nam na idealnym dopasowaniu jachtu do skippera – dodał Capua. Pierwotnie rozważano nawet usytuowanie kokpitu i kabiny na tym samym

poziomie, ale po symulacjach uznano, że takie rozwiązanie miałoby negatywny wpływ na stateczność.

Wszystkie elementy poddawane podczas żeglugi dużym obciążeniom (maszt, uchylony balast, niektóre bloki) mają sensory światłowodowe przekazujące informacje do pokładowego komputera. – To ułatwia żeglugę, ale wymaga umiejętności szybkiej analizy danych – powiedział Jérémie Beyou.

Wielu specjalistów uważa, że nowe jachty z hydroksrzydłami tak bardzo przewyższają osiąganiami poprzednie jednostki klasy IMOCA 60, że te nie będą mieć szans w bezpośredniej rywalizacji. Dlatego do regaty Vendée Globe, zaplanowanej na 2020 rok, zespoły przygotowują już siedem nowych jachtów. Charlie Dalin, Sébastien Simon, Alex Thomson i Armel Tripon już ujawnili założenia swoich projektów. Kojiro Shiraishi, skipper z Japonii, zbuduje kopię „Charala”. Kolejnych trzech żeglarzy pracuje nad własnymi projektami. Pozostali wyposażają swoje starsze jachty w skrzydła – tę drogę wybrał na przykład Vincent Riou. Odchudził łódź „PRB” o prawie 400 kg i dodał okazałe hydroksrzydła. Ale czy zdoła w ten sposób dorównać sternikom najnowszych konstrukcji?

Organizacja IMOCA zmierza do upowszechnienia cyklu IMOCA Globe Series składającego się obecnie z ośmiu imprez dla samotników i załóg dwuosobowych. W czerwcu rozegrano Monaco Globe Series. W listopadzie – Route du Rhum. Na wiosnę 2019 roku zaplanowano regaty Valencia Mediterranean Globe Series. Sierpień to Fastnet Race, a październik 2019 – Transat Jacques Vabre. W maju 2020 roku samotnicy wystartują w wyścigu The Transat, a miesiąc

później załogi dwuosobowe będą rywalizować w regatach Transat New York – Vendée. Zwieńczeniem rywalizacji będzie najbliższa edycja Vendée Globe, wokółziemskich regat samotników bez zawijania do portów (ta impreza ma najwyższy współczynnik punktowy). Zatem pierwszego oficjalnego mistrza świata klasy IMOCA 60 poznamy na początku 2021 roku.

Duże emocje budzi także porozumienie szefów klasy IMOCA i nowych organizatorów regat Volvo Ocean Race. W październiku ogłoszono wstępny regulamin imprezy nazywanej dziś roboczo The Fully Crewed Around the World Race. Przewiduje on udział dwóch klas: IMOCA 60 zwodowanych po 2010 roku oraz łodzi z ostatnich dwóch edycji, czyli Volvo Open 65. Regaty zaplanowano na lata 2021 i 2022. W załogach będzie zaledwie pięciu żeglarzy (w tym jedna kobieta). Można też kompletować ekipy sześciuosobowe (w takiej załodze muszą być przynajmniej cztery panie). Organizatorzy spodziewają się udziału od 10 do 15 zespołów. Żeglowanie na tych jachtach w pięć osób skomentował Jérémie Beyou. – To nie będą regaty pięciuosobowych załóg, ale pięciu samotnych żeglarzy płynących na jednym pokładzie. Każdy z nich musi umieć wszystko: samodzielnie poprowadzić łódź i wykrzesać z niej pełną moc. Mój jacht zostanie przebudowany do żeglugi załogowej, ale na razie trudno mówić o szczegółach, bo wiele zależy od trasy nowych regat, a tej jeszcze nie znamy. Z pewnością zmienimy kokpit i zapewne przebudujemy skrzydła – powiedział Jérémie Beyou.

Marek Słodownik

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!

Nowości marki Suzuki



Nowy ekran dotykowy opracowany przez Suzuki.

Nowe produkty marki Suzuki zaprezentowano podczas wrześniowych targów w Genui. Poznaliśmy wielofunkcyjne ekrany do obsługi systemów łodzi, gamę silników w kolorze cool white oraz dwie nowe jednostki napędowe high performance: DF175A i DF150A.

Wielofunkcyjny ekran opracowany przez Suzuki pozwala na jednoczesną obsługę wielu systemów. Cel osiągnięto dzięki integracji różnych urządzeń (ploter, radar, echosonda i stacja pogodowa) oraz możliwości podłączenia do internetu. Sternik otrzymuje także informacje o pracy silnika (lub silników). Wyświetlacz dostępny będzie w kilku rozmiarach: 7, 9, 12 i 16 cali. Ostatni model to największy ekran oferowany obecnie przez producentów silników zaburtowych.

Na targach zaprezentowano także nowy design silników z grupy portable fun: DF6A, DF9.9B, DF15A oraz DF20A. Dziś oferta silników w kolorze cool white, coraz częściej wybieranym przez klientów, obejmuje szeroką gamę modeli – od 6 KM do 350 KM.

W Genui zaprezentowano także nowe silniki zaburtowe DF175A i DF150A, które

wzmocniają pozycję Suzuki w tym kluczowym dla marki segmencie. Czterocyldrowe rzędowe jednostki o pojemności 2867 cm³ (znane z modelu DF200A) łączą w sobie zaawansowane technologie i rozwiązania. Wysoki współczynnik kompresji 10.2:1 zapewnia świetny moment obrotowy już przy niskich obrotach i generuje doskonale przyspieszenie. System spalania ubogich mieszanek Lean Burn pomaga ograniczyć zużycie paliwa przy każdej prędkości (szczególnie przy prędkości rejsowej). Układ pośrednich kanałów dolotowych Semi Direct Air Intake System dostarcza do komory silnika chłodniejsze powietrze. Czujnik O2 optymalizuje spalanie, a czujnik spalania stukowego gwarantuje niezawodność.

Zastosowanie tych rozwiązań wpłynęło na poprawę parametrów silników. W modelu DF175A poprawiono maksymalny moment obrotowy o 2,7 proc. i obniżono zużycie paliwa o 14 proc. (w porównaniu z modelem DF175T). Natomiast DF150A ma zwiększony maksymalny moment obrotowy o 3,1 proc. i zużywa mniej paliwa o 7 proc. (w porównaniu z modelem DF150T).

By chronić silnik przed awarią spowodowaną zassaniem paliwa zanieczyszczonego wodą, zainstalowano Suzuki Water Detecting System. Mamy też Keyless Start System, czyli wodoodporny i elegancki pilot, który pełni funkcję immobilizera i umożliwia uruchomienie silnika bez standardowego klucza. Dostępny jest również Suzuki Troll Mode System umożliwiający zmianę prędkości obrotowej co 50 obrotów na minutę, co pozwala na precyzyjną regulację przy niskich prędkościach obrotowych silnika. ■



Silnik Suzuki 6 KM w kolorze cool white.



Suzuki DF 175A.

Beneteau + Delphia, czyli małżeństwo z rozsądku. Jak się rodził kontrakt dekady?



Stocznia Ostróda Yacht należy do francuskiej Groupe Beneteau już 18 lat.

Fot. Ostróda Yacht (2)

W sierpniowym wydaniu „Wiatri” informowaliśmy o umowie, którą stocznia Delphia Yachts podpisała ze stoczną Ostróda Yacht należącą do francuskiej Groupe Beneteau. W wyniku porozumienia powstanie nowa spółka, w której Delphia będzie mieć 20 proc. udziałów, a Ostróda – 80 proc. O porozumieniu informowali również przedstawiciele francuskiego koncernu. „Nowa spółka przejmie działalność Delphia Yachts w zakresie projektowania, budowy i sprzedaży łodzi rekreacyjnych pod markami Delphia i Maxi. Będzie też oferować łodzie marek Groupe Beneteau” – napisano w komunikacie. Jak się rodził kontrakt dekady w polskim przemyśle jachtowym? Jaka przyszłość czeka oba zakłady, które razem zatrudniają około 1600 osób? O rozmowę poprosiliśmy Piotra Jasionowskiego, prezesa firmy Ostróda Yacht.

Magazyn „Wiatri”: Co oznacza zawiązanie nowej spółki z Delphią? Jak się rysuje przyszłość tego projektu?

W stoczni Delphia Yachts w Olecku...



Piotr Jasionowski, prezes Ostróda Yacht.

Piotr Jasionowski: Firma Ostróda Yacht w stu procentach należy do francuskiej Groupe Beneteau. Jesteśmy oddziałem koncernu odpowiadającym za pewien segment produkcji – od procesów wdrożeniowych, po tzw. techniczną dystrybucję gotowych jednostek (bez marketingu). Skupiamy się na jachtach motorowych, przede wszystkim z silnikami przyczepnymi. Kiedyś wytwarzaliśmy głównie łodzie o długości do siedmiu metrów, dziś wyraźnie poszerzamy produkcję o większe

konstrukcje, o długości do 12 metrów. Nasz związek z Delphią wynika przede wszystkim z chęci wzbogacenia oferty o produkty własne oleckiej stoczni. Myślę tu o bardzo ciekawej linii łodzi wypornościowych, które od kilku lat są specjalnością oleckiej firmy. Delphia ma również nowoczesne i bardzo dobrze wyposażone Centrum Badawczo Rozwojowe zatrudniające wykwalifikowaną kadrę. A także atrakcyjne kontrakty na dostawę łodzi spacerowych do dużej europejskiej floty czarterowej. Nasza grupa nie miała dotąd w swym portfolio takich konstrukcji. Zatem powołując nową spółkę, rozbudowujemy gamę produktów.

Współpraca obu zakładów trwa już od pewnego czasu. Dlaczego właśnie teraz kapitanowie obu podmiotów postanowili powołać nową firmę?

Z Delphia Yachts współpracujemy od kilku lat. Od niedawna korzystamy także z Centrum Badawczo Rozwojowego – w zakresie budowy kopyt i modeli form. Nasza prototypownia w Ostródzie nie jest z gumy, ma ograniczone możliwości, gdyż wytwarzamy oprzyrządowania produkcyjne nie tylko na własne potrzeby, ale także dla innych zakładów koncernu. Teraz, korzystając z możliwości stoczni Delphia Yachts, zwiększymy nasze moce w tym zakresie. Liczymy też na doświadczoną kadrę inżyniersko-techniczną oleckiej firmy oraz na jej potencjał produkcyjny, który możemy w prosty sposób zagospodarować, a także w pewnym mierze ustabilizować. Potencjał finansowy Groupe Beneteau umożliwi znacznie szybszy i bardziej stabilny rozwój technologiczny oraz rozwój w zakresie potencjału produkcyjnego. Możemy też poprawić efekty ekonomiczne, wprowadzając nasze procedury i naszą organizację.

Mówiąc o wykorzystaniu potencjału stoczni Delphia Yachts, mam na myśli także potencjał ludzki w osobach założycieli firmy – Piotra Kota i Wojciecha Kota. Chyba się nie obrażą, gdy powiem, że stanowią dla nas dodatkową wartość, coś ekstra. Mam nadzieję, ►

...powstaje jacht Sun Odyssey 319.



FOT. JEANNEAU



Fot. Delphia Yachts



Antares 9, największy pilothouse francuskiej marki Beneteau.

Fot. Beneteau.com

że z pozycji rady nadzorczej będą nas wspierać w zarządzaniu firmą i będziemy mogli korzystać z ich wiedzy, doświadczenia oraz znajomości lokalnych realiów.

Biorąc to wszystko pod uwagę, możemy powiedzieć, że mariaż Groupe Beneteau i Delphia Yachts to małżeństwo z rozsądku. Nasza kooperacja rozwijała się z roku na rok. Aż doszliśmy do punktu, w którym pojawiły się pewne bariery związane z poszerzaniem tej współpracy (prawne, finansowe, technologiczne oraz w zakresie ochrony intelektualnej). Pomyśleliśmy więc o powołaniu nowej spółki i sformalizowaniu wspólnych działań biznesowych. W tym celu musieliśmy ustalić własne cele, potrzeby, możliwości oraz formułę działania. Trochę to trwało...

Jaka będzie strategia rozwoju oleckiej stoczni? Czy na rynek trafią nowe modele jachtów żaglowych marki Delphia, o których pisaliśmy już na łamach „Wiatru”?

Nowe jednostki marki Delphia są w fazie wdrożeniowej – ten proces trwa. Co do strategii firmy, jej opracowanie zajmie nam kilka najbliższych miesięcy. Mamy czas, bo w tej chwili produkcja w oleckiej stoczni jest zaplanowana aż do końca lipca 2019 roku. Firma realizuje wszystkie swe zobowiązania i zamówienia. Dziś mogę powiedzieć, że działalność stoczni będzie się opierać na trzech filarach. Pierwszy to rozwój marek własnych. W jakim zakresie, w których segmentach i w jakim tempie – te decyzje dopiero przed nami. Drugi filar to produkcja łodzi motorowych różnych marek – tu obserwatorzy rynku i przyszli odbiorcy mogą oczekiwać pewnych niespodzianek. Trzeci filar to produkcja jachtów żaglowych.

Jaki segment rynku łodzi żaglowych będzie domeną firmy? No i co z sieciami dystrybucji obu podmiotów tworzących nową spółkę?

Wszystko chcemy zorganizować bardzo starannie, więc proszę się uzbroić w cierpliwość. Wiadomo, że produkcję musimy zaplanować w taki sposób, by nowe jachty z Olecka stanowiły uzupełnienie gamy jachtów naszej grupy – marek Beneteau i Jeanneau. Delphia Yachts z pewnością poszerzy swoją sieć dystrybutorów o naszych partnerów. Dzięki temu zyska dostęp do nowych rynków. W najbliższych miesiącach sporo pracy czeka wszystkie osoby zaangażowane w ten projekt.

Jak pan ocenia aktualną kondycję polskiej branży jachtowej?

Branża rozwija się dynamicznie od ponad ćwierć wieku. Ale doskonale pamiętamy tąpnięcie i kryzys sprzed kilku lat, który wszystkich nas przytłumił. W jakimś stopniu stocznie są „beneficjentami” tego trudnego okresu, gdyż branża poniosła wtedy poważne straty. Szacujemy, że w skali całego świata te straty sięgnęły 40 proc. lub nawet 50 proc. Wiele zakładów zredukowało zatrudnienie i ograniczyło produkcję. Kilka marek zniknęło z rynku. Niektóre na zawsze, inne na jakiś czas. W najgorszych miesiącach czuliśmy się, jak bokser powalony na ziemię silnym ciosem. Na szczęście dość szybko wstaliśmy, otrząsnęliśmy się, zakasaliśmy rękawy i ruszyliśmy do przodu. Przez kolejne kilka lat stocznie powoli i systematycznie odbudowywały swą pozycję. Ale nawet obecnie, gdy branża ma się świetnie, słyszymy o spektakularnych bankructwach lub turbulencjach finansowych niektórych firm.

Czy zacieśnianie współpracy i konsolidacja rynku wynika także z naučki, którą dał nam tamten kryzys?

Myślę, że przez to wszystko pękły wszelkie bariery pozabiznesowe hamujące rozwój współpracy handlowej między poszczególnymi markami. Liczy się wyłącznie rachunek

ekonomiczny, a ten niezbiecie wykazał, że Ostróda Yacht, ze swoją mocą produkcyjną, poziomem technologicznym oraz kosztami produkcji, w pewnych segmentach rynku jest po prostu bezkonkurencyjna. Dobra kadra, nowoczesne technologie, systemy elektroniczne i systemy IT do zarządzania produkcją, a także umiejętność pozyskiwania środków na inwestycje – to wszystko zbudowało siłę naszej firmy i pozwoliło przetrwać burzę.

Szacuję, że w ostatnich siedmiu, ośmiu latach cała branża jachtowa urosła o 100 proc. Pojawiło się sporo nowych firm, ale te największe, które przed kryzysem były liderami, w tej chwili są jeszcze większe – dwukrotnie, trzykrotnie lub nawet cztery razy większe.

Jak długo Ostróda Yacht jest częścią francuskiego koncernu?

W styczniu 2019 roku mija 18 lat. W 2001 roku nasza firma miała około 9 tys. metrów kwadratowych powierzchni produkcyjnej. Dziś mamy ponad 40 tys. metrów kwadratowych i wciąż się rozbudowujemy. Jeśli chodzi o systemy produkcyjne, urządzenia, czy systemy IT – tego, co było w przeszłości, nie da się porównać z tym, co mamy teraz. Oczywiście, w tym czasie minęła cała epoka, więc te zmiany były nie tylko efektem przejścia przez francuskich inwestorów, ale także technologicznego rozwoju branży i całego światowego przemysłu.

Jaka jest dziś kondycja firmy?

Obecnie Ostróda Yacht zatrudnia prawie tysiąc osób. W ostatnim roku finansowym, który u nas kończy się 31 sierpnia, obroty wyniosły 430 mln zł. Stocznia opuszcza 4300 jednostek. Jesteśmy częścią rozbudowanego światowego organizmu handlowego. Strategia i organizacja sieci sprzedaży leży w gestii francuskiej centrali, ale oczywiście wciąż korzystamy z polskiej myśli technicznej. Mamy własnych etatowych projektantów, współpracujemy też z zewnętrznymi biurami konstrukcyjnymi – tu flagowym zespołem jest duet Centkowski & Denert Design Studio. Wspólnie tworzymy jednostki począwszy od briefu, czyli od koncepcji powstałej w dziale marketingu, przez wykonanie prototypu, aż po uruchomienie seryjnej produkcji. W tej chwili mamy cztery linie produkcyjne w Ostródzie, piątą uruchamiamy w Olecku. Odpowiadamy za produkcję łodzi motorowych Merry Fisher i Cap Camarat (dystrybucja w sieci sprzedaży Jeanneau) oraz Antares i Flyer (sieć dealerska Beneteau). Od ponad roku w stoczni Delphia Yachts realizujemy produkcję nowego modelu łodzi żaglowej – Sun Odyssey 319. Kolejne linie są obecnie na różnych etapach wdrażania. Mam nadzieję, że w najbliższych sezonach zarówno produkty z Olecka, jak i z Ostródy, coraz częściej będą zamawiane przez polskich armatorów i wodowane na polskich akwenach.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

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, Ogonki, Sztynorka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

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

MAZOWIECKIE

Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstków 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”, Dzielwskiego 12, tel. 501 505 412

LUBUSKIE

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

ŁÓDZKIE

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

LUBELSKIE I PODLASKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

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

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE

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

MAŁOPOLSKIE

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

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