UBEZPIECZENIA. PORADNIK „WIATRU” I FIRMY PANTAENIUS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ – MAJ 2019

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.

NOWA KLASA L30

Czy ma szansę trafić na igrzyska?

PRZEKOP MIERZEI
Po co nam ten szlak?

ZBIGNIEW GUTKOWSKI
Raport z pokładu „I love Poland”

SZYMON KUCZYŃSKI
Nowy jacht, nowe wyzwania

ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB

NOWA ACI MARINA

ROVINJ

Rezerwacja cumowania za dzień bez opłaty
w niskim i wysokim sezonie*

CHORWACJA Pełna życia

22 ACI MARINAS

Największa sieć
marin w basenie
Morza Śródziemnego

ZOSTAŃ CZŁONKIEM ACI CLUB

- **30% zniżki** na cumowanie za dzień w niskim i wysokim sezonie*
- **20% zniżki** na cumowanie w wysokim sezonie**
- **15% welcome discount** za wykupienie rocznego cumowania w marinach ACI **Umag, Pula, Pomer, Cres, Supetarska Draga, Milna, Vrboska** i **Korčula**

ACI APP & ACI ONLINE BOOKING

Bez opłaty rezerwacyjnej w niskim i wysokim sezonie*

*niski sezon: 1.1.–31.5.2019 i 1.10.–31.12.2019
**wysoki sezon: 1.6.–30.9.2019

www.aci-marinas.com

Zapraszamy na pokład.

Click&Boat

www.clickandboat.com/pl

Dołącz do nas!

@clickandboat

*Zniżka ma zastosowanie do kwoty prowizji pobieranej przez Click & Boat i jest ważna do 31 sierpnia 2019 roku na wszystkie rezerwacje na platformie Click & Boat.

Idealne rozwiązanie na Twój kolejny rejs.
+30 000 jachtów w ponad 30 krajach.

Pobierz w App Store | Pobierz w Google Play | +33 664 812 566

400 zł zniżki* z kodem: WIATR19

Click&Boat

„Wiatr” na smartfonach i tabletach. Zawsze bogatszy i zawsze pod ręką

Dołącz do mobilnych czytelników i pobieraj magazyn z aplikacji WIATR dostępnej za darmo w sklepach App Store (urządzenia z systemem iOS) i Google Play (tablety i smartfony z Androidem). Każde cyfrowe wydanie „Wiatru” na tablecie i smartfonie jest bogatsze od publikacji drukowanej – zawiera filmy, galerie zdjęć, linki do stron naszych partnerów, listę punktów dystrybucji (sklepy, kluby, mariny, tawerny...) oraz tabelę wind converter do przeliczania siły wiatru. Magazyn „Wiatr” można też czytać na komputerach, otwierając tradycyjny plik PDF dostępny na stronie www.wiatr.pl i na Facebooku (pismo zawsze pobieramy za darmo i bez logowania, na stronie www.wiatr.pl dostępne jest także archiwum wszystkich wydań).

Jak pobrać mobilny „Wiatr”? Na tabletach i smartfonach z systemem iOS odwiedzamy sklep App Store, natomiast na urządzeniach z Androidem wchodzimy do sklepu Google Play. W wyszukiwarkę wpisujemy słowo „Wiatr” i pobieramy darmową aplikację magazynu. Pismo można udostępniać na Twitterze i Facebooku. Można je także wysyłać e-mailem lub przez aplikację Messenger.

„Wiatr” z aplikacji pobierają w głównej mierze użytkownicy urządzeń mobilnych z Polski. Mamy też czytelników ze Stanów Zjednoczonych, Kanady, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Szwecji, Niemiec, Francji, Hiszpanii, Włoch, Turcji, Ukrainy, a nawet z Islandii, Chin, Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz z krajów Ameryki Południowej. Wśród czytelników korzystających z aplikacji najwięcej jest mężczyzn (aż 90 proc). Na pierwszym miejscu panowie w wieku od 35 do 44 lat. Na drugim – w wieku od 45 do 54 lat. Natomiast na trzecim – w wieku od 25 do 34 lat.

„Wiatr” w aplikacji, podobnie jak w plikach PDF, ściąga się zaledwie kilka sekund (w zależności od dostępnego łącza internetowego). Użytkownicy korzystają z prostej intuicyjnej przeglądarki wyświetlającej poszczególne strony wydania. W systemie iOS (iPhone, iPad) mamy dodatkowo wyszukiwarkę słów. Przeglądając aktualne wydanie magazynu „Wiatr”, wpiszcie kluczowe słowa z tego numeru pisma: przekop mierzei, Gutkowski, Pajkowska, Koper, Kołakowski, Kuczyński, targi Wiatr i Woda, klasa L30, Rejs Niepodległości, farby jachtowe, Chorwacja, jachty z drugiej ręki i ubezpieczenia Pantaenius. Zapraszamy do lektury.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: KLASA L30, FOT. DENYSSERGIENKO.COM

9342 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

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania X-XI 2018, XII-I 2019, II-III 2019).

Sztormiak Tribord Sailing 500 ma regulowany kaptur z daszkiem i wysoki kołnierz z polarową podszewką.

Dostępny jest w wersji damskiej i męskiej.

Akcja „Rozwiń żagle” w sklepach Decathlon na dobry początek sezonu

Wiosenna akcja „Rozwiń żagle” zagości w sklepach Decathlon i na stronie www.decathlon.pl – zapraszamy na handlowy początek wodniackiego sezonu od 4 do 25 kwietnia. Poznamy produkty z nowej kolekcji marki Tribord i zrobimy zakupy w atrakcyjnych cenach. Partnerem akcji „Rozwiń żagle” jest magazyn „Wiatr” – dołącz i sprawdź się w sporcie!

Gwiazdą pierwszych dni sezonu żeglarskiego w sklepach Decathlon będzie nieprzemakalny, oddychający i wytrzymały sztormiak Tribord Sailing 500 – idealny na krótkie i długie rejsy po wodach przybrzeżnych, zatokowych i śródlądowych (cena: 399,99 zł). Kurtka ma szczelne szwy, zamykane kieszenie (w tym jedną wewnętrzną i dwie zewnętrzne na magnesy), regulowany kaptur z daszkiem, wysoki kołnierz z polarową podszewką, plastikowy suwak odporny na sól, patkę z rynienką odprowadzającą wodę oraz dolny ściągacz dla lepszego dopasowania. W tym sezonie sztormiak Tribord Sailing 500 jest dostępny w czterech kolorach: granatowym, czerwonym, żółtym i niebieskim. A także w wersji damskiej w kolorach granatowym i niebieskim.

Kurtka ma wszystkie szwy szczelne...

...i zamykane kieszenie.

Buty regatowe Race ważą zaledwie 250 gramów.

Na pokład warto też zabrać lekkie buty regatowe Race, które w rozmiarze 43 ważą zaledwie 250 gramów (cena: 169,99 zł). Buty mają podeszwę o doskonałej przyczepności oraz impregnację, która ogranicza wchłanianie wody i przyspiesza wysychanie. W ofercie dostępne są także modele przeznaczone dla pań. Polecamy też lekką i elastyczną odzież oddychającą (na przykład koszulki polo), która doskonale sprawdza się w sporcie i podczas wysiłku – nie ogranicza ruchów, szybko wysycha i chroni przed promieniami UV. A na małe łódki sportowe oczywiście pianki Tribord Overall DG500 z miękkiego neoprenu, kangurki Tribord S500 chroniące przed wiatrem i wodą, neoprenowe buty z cholewką wzmocnioną na podbiciu, regatowe kamizelki Tribord oraz rękawiczki z rzepem przy nadgarstku.

Ponad 50 sklepów Decathlon w całej Polsce oferuje sprzęt i odzież do ponad 100 sportów. Ideą firmy jest dostarczanie technicznych produktów w dobrych cenach. Polecamy też zakupy na stronie www.decathlon.pl – przesyłki za darmo (od zakupów powyżej 74,99 zł), a czas na zwrot towaru: 30 dni (posiadacze kart stałego klienta korzystają z przywileju bezterminowych zwrotów). Towar możemy też wymienić lub zwrócić w dowolnym sklepie stacjonarnym. ■

FOT. DECATHLON

seajet

Wybierz najlepsze zabezpieczenie łodzi przed porastaniem!

CMP CHUGOKU

Seajet marka CMP producenta najwyższej jakości farb okrętowych od 1917 roku.

Dystrybucja: CMS Spółka z o.o.
70-800 Szczecin ul. Przestrzenna 11

Infolinia: stacjonarne: 801 508 560
komórkowe: 91 350 85 60
e-mail: info@farbyjachtowe.pl
www.farbyjachtowe.pl

Używaj biocydów bezpiecznie. Zawsze czytaj etykiete i karte informacyjna przed uzyciem.

Po co nam przekop mierzei?
Szlak z Elbląga na Zatokę Gdańską

Politycy mają swoje motywy polityczne. Ekonomiści dyskutują o opłacalności inwestycji dla rozwoju portu morskiego w Elblągu. A ekolodzy, jak zawsze, protestują. Ale prace na Mierzei Wiślanej ruszyły. Wycięto pas drzew i dziś stojąc pośrodku lądu, kilkaset metrów na wschód od miejscowości Skowronki i siedem kilometrów na zachód od Krynicy Morskiej, widzimy wodę z dwóch stron. Właśnie tu ma powstać nowy kanał. Wkrótce poznamy wykonawcę budowy. Możemy więc zapytać, czy przekop przyda się żeglarzom i branży turystycznej oraz jak bardzo odmieni żeglugę na wodach Zalewu Wiślanego. Inwestycja finansowana w całości z budżetu państwa ma kosztować około 880 mln zł. Kanał będzie mieć 1,3 km długości i pięć metrów głębokości. Do portu w Elblągu mają wpływać jednostki o długości 100 metrów, szerokości 20 metrów i zanurzeniu do czterech metrów. O rozmowę na temat przekopu poprosiliśmy Henryka Malentowicza, prezesa Elbląskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.

Magazyn „Wiatr": Co się zmieni, gdy kanał przez mierzeję zostanie otwarty?

Henryk Malentowicz: Jeszcze go nie ma, a już się sporo dzieje. Chcę na wstępie przypomnieć, że 10 lat temu Jachtklub Elbląg zrealizował projekt unijny, którego efektem była reaktywacja całkowicie zarośniętego i zniszczonego portu w Nadbrzeżu (Zatoka Elbląska łączy się tam z Zalewem Wiślanym). Wykonano niezbędne prace i oddano wodniakom piękną stanicę wodną. Po dziesięciu latach, gdy zakończyła się dzierżawa, klub stracił tę przystań. Do dziś nic się tam nie dzieje, port jest coraz płytszy, a jachtów coraz mniej. Ale magia przekopu działa na wyobraźnię inwestorów, którzy zaczynają się interesować tymi terenami i planują wzniesienie nowej mariny. Podobna sytuacja jest w pobliskim Suchaczu. To właśnie determinacja władz chcących wykonać przekop wpływa na ożywienie biznesowe w naszym regionie. Ludzie po prostu czują, że Zalew Wiślany zacznie przyciągać turystów z Trójmiasta, z Warszawy, także z Niemiec i innych państw naszego regionu. Kurs na zalew obiorą załogi poszukujące nowych ciekawych zakątków oraz regatowcy chcący uczestniczyć w wyścigach organizowanych na morskich wodach wewnętrznych. Żeglarze z Elbląga i z południowych brzegów Zalewu Wiślanego też częściej będą wypływać na Zatokę Gdańską. W okolicznych portach mamy dziś około 500 jachtów. Sądzę, że armatorzy 300 jednostek od razu zechcą wypłynąć na szersze wody. Wyobraźmy sobie rejs na szlaku Elbląg, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Puck, Jastarnia, Hel. Później powrót przez przekop na Zalew Wiślany i kolejne porty: Krynica Morska, Frombork, Tolkmicko, Suchacz... Czyż to nie piękny scenariusz?

Przekop wpłynie też na rozwój białej floty. Oprócz rejsów Gdynia – Hel, pojawią się połączenia turystyczne Gdynia – Krynica Morska lub Gdańsk – Frombork. Można się spodziewać, że turystyka eksploduje, a zalew wreszcie odżyje. Bo dziś jego południowe brzegi, z portami i miasteczkami, dryfują w jakimś prowincjonalnym letargu.

Dlaczego tak ważny jest dla was port w Nadbrzeżu? Przecież macie klubową marinę w Elblągu.

Gdy opuszczamy przystań Jachtklubu Elbląg i zmierzamy na północ rzecznym szlakiem, do Zalewu Wiślanego płyniemy półtorej godziny. A jeśli nie zdążymy na otwarcie mostu pontonowego w Nowakowie, to sporo dłużej. Most nie jest w najlepszym stanie. Gdy stan wody jest za niski lub zbyt wysoki, most się zakleszcza i nie chce nawet drgnąć. Trzeba wtedy zaparkować na dłużej, nawet do następnego dnia. Dobrze, że urząd morski wykonał tu dalby cumownicze z pomostem pozwalającym na bezpieczne cumowanie. Jeśli mamy jacht w Nadbrzeżu lub w Suchaczu, jedziemy autem 20 minut i bez tej całej przeprawy rzeką od razu rozpoczynamy żeglugę na zalewie. Możemy pływać nawet popołudniami, dwie lub trzy godziny. Gdy powstanie przekop, strategiczne położenie Nadbrzeża i Suchacza będzie jeszcze cenniejsze dla rozwoju morskiej turystyki żeglarskiej.

Na Zatokę Gdańską oraz w przeciwnym kierunku można też płynąć przez Szkarpawę i Wisłę. Po co więc tyle hałasu o ten przekop?

Można, ale Szkarpawa nie jest bramą na morze, jest raczej dziurką od klucza. Co prawda linie wysokiego napięcia podniesiono na wysokość 14 metrów, ale dla armatorów morskich jachtów to żadna pociecha. Nawet jeśli maszt ma wysokość 13 metrów nad powierzchnią wody, nikt rozsądny nie zaryzykuje takiej żeglugi, bo przecież wcale nie trzeba dotknąć drutów, by nastąpiło przepięcie. Wystarczy że top masztu zbliży się do przewodów. Dlatego Szkarpawa jest szlakiem wyłącznie dla małych łodzi żaglowych oraz jednostek motorowych. W klubie mamy łódź typu Sigma 38, której maszt sięga 19 metrów od lustra wody. Załoga chcąca wyjść na wody Zatoki Gdańskiej, musi płynąć przez Zalew Kaliningradzki i Cieśninę Piławską. Dwa tygodnie wcześniej trzeba wysłać faksem pismo do władz rosyjskich z prośbą o przepłynięcie tranzytem (bez zawijania do lądu)

przez ich wody terytorialne. Należy podać nazwisko kapitana i przedstawić listę załogi. Po kilku dniach przychodzi odpowiedź (zwykle jest pozytywna). Później trzeba płynąć na północny wschód, pamiętając o tym, by wejść w kanał rzeki Pregoła prowadzący do Bałtyjska (Rosjanie nie lubią, gdy pływamy na skróty wzdłuż mierzei – prosto w cieśninę). Podróżując przez wody rosyjskie, do Gdyni płyniemy dziś 25, 30 godzin. Gdy przekop zostanie otwarty, żegluga jachtem z Elbląga zajmie nam około 10 godzin.

Niektórzy pytają: „Po co się zapuszczać morskim jachtem na płytki i zamulony zalew?". Inni twierdzą wręcz, że po zalewie trudno pływać bezpiecznie kilowym jachtem żaglowym.

To bzdury. Na naszych jachtach montujemy echosondy, więc systematycznie kontrolujemy głębokości na okolicznych wodach i szlakach. W klubie mamy jednostki o zanurzeniu dwóch metrów i one swobodnie pływają. Sam żegluję takim jachtem. I to nie tylko w torach wodnych, ale także halsując. Odwiedzamy Kąty Rybackie, Krynicę Morską, Tolkmicko i Frombork. Jeśli ktoś ma łódź o zanurzeniu 1,6 metra, może pływać prawie wszędzie. Jedynie w pobliżu Piasków są spłycenie do 60 cm, a w Nowej Pasłęce – do metra. Tor główny, między stawą Elbląg a granicą z Rosją, ma cztery metry głębokości. Tor prowadzący w kierunku ujścia rzeki Elbląg: 2,5 metra, a sama rzeka – 3,5 metra. Nie jest źle, choć przez ostatnie dziesięciolecia systematycznie zaniedbywano nasze wody. Kanał rzeki Pregoła, prowadzący z Kaliningradu do Cieśniny Piławskiej, ma 11 metrów głębokości. A sama cieśnina – aż 18. To co, oni mogą pogłębiać, a my nie?

Już Stefan Batory chciał przekopać Mierzeję Wiślaną (zrezygnował dopiero, gdy Elbląg zawarł handlowe porozumienie z Gdańskiem). Przekop planowali też Niemcy. Mieli co prawda do dyspozycji cały zalew i Cieśninę Piławską, ale chcieli skrócić drogę na morze dla swych łodzi podwodnych (nie zdążyli, bo front zbliżał się ze wschodu i wojna dobiegała końca). Czy teraz się uda? Chyba wszyscy wodniacy z Elbląga i okolic czekają na przekop, który ułatwi żeglugę, otworzy nam bramę na morze i przyczyni się do gospodarczego rozwoju południowej strony Zalewu Wiślanego.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Siedem imprez Off-Short Racing

Żeglarze rywalizujący w regatach załóg dwuosobowych czekają na bogaty sezon – w tym roku cykl Off-Short Racing składa się z siedmiu wyścigów. Klasyfikacja będzie prowadzona w klasach ORC Club i Mini 650. Pierwsze regaty, WarmUp Double (120 mil), już w drugi weekend maja.

Start do drugiego wyścigu, Gdynia 400 Double, zaplanowano na sobotę 15 czerwca. To najdłuższe regaty w cyklu (430 mil). Po opuszczeniu Zatoki Gdańskiej, załogi zmierzają w pobliże południowego krańca Olandii (znak Ölands Södra Grund). Później obierają kurs na wschód w kierunku redy łotewskiego portu Lipawa, a następnie wracają do Gdyni. Organizatorzy wręczą trzy nagrody specjalne: dla najszybszego jachtu regat, dla najszybszego w klasie ORC oraz dla najstarszego uczestnika, który ukończył wyścig.

Na koniec czerwca zaplanowano B8 Race (130 mil) rozgrywany w ramach Pantaenius Nord Cup Gdańsk (o tych regatach piszemy w dodatku ubezpieczeniowym). Kolejne imprezy to lipcowy wyścig SummerHeat Double (310 mil). Trasa wiedzie do znaku Ölands Södra Grund, później w pobliże Łeby, a następnie z powrotem do Gdyni. W środę 7 sierpnia rozpoczną się Morskie Żeglarskie MP ORC doublehanded (dwa wyścigi: 20 mil i 260 mil). Wyścig długi będzie rozgrywany na trasie Sopot, Kłajpeda, Sopot. Na wrzesień zaplanowano dwie ostatnie imprezy: tradycyjne regaty Gdynia, Władysławowo, Gdynia (60 mil) organizowane przez JKM Gryf oraz CoolDown Double (120 mil). Zakończenie cyklu i wręczenie nagród – 16 listopada. Więcej na www.doublehanded.gdynia.pl. ■

Zbigniew Gutkowski szczerze o załodze Jarka Kaczorowskiego i jachcie „I love Poland”

Jacht „I love Poland” na Karaibach zmierza po swoje pierwsze zwycięstwo. Fot. Piotr Śliwowski

Jarek Kaczorowski (w środku) w roli trymera grota.

Jacht „I love Poland” wygrał cztery wyścigi oraz klasyfikację łączną Sint Maarten Heineken Regatta. Polska jednostka klasy Volvo Open 70 rywalizowała w grupie Ocean Racing 1. Na Karaibach sternikiem był Zbigniew Gutkowski, uczestnik wokółziemskich regat samotników Velux 5 Oceans i Vendée Globe. – Skupiałem się przede wszystkim na prędkości, kącie żeglugi względem wiatru oraz na najgroźniejszych rywalach – mówi „Gutek”. Kapitan Jarek Kaczorowski odpowiadał za trym głównego żagla. Na pokładzie pracowali także: Grzegorz Baranowski, Marek Gałkiewicz, Jacek Piasecki, Kuba Marciniak, Piotr Śliwowski, Maciej Gnatowski, Bartek Biliński, Bartek Nowicki, Adam Kominek, Max Pawłowski, Jan Chudzik i Darek Pękala. Wrażeniami po pierwszym regatowym sprawdzianie załogi „I love Poland” dzieli się z „Wiatrem” Zbyszek Gutkowski.

„Gutek” znów w swoim żywiole. Fot. Darek Pękala (2)

Magazyn „Wiatr”: Kiedy pierwszy raz byłeś na pokładzie „I love Poland”?

Zbigniew Gutkowski: Jesienią ubiegłego roku. Otrzymałem zaproszenie na trening w Zatoce Gdańskiej. Byliśmy na wodzie cały dzień. Wszyscy się wtedy uczyli nowego jachtu. Członkowie załogi sprawdzali swe możliwości na poszczególnych pozycjach. Sporo czasu zajmowało też testowanie żagli.

Wróciłeś na pokład przed pierwszymi regatami.

Niecały miesiąc przed startem otrzymałem ponowne zaproszenie. Przyleciałem do Miami na Florydzie, gdzie stacjonował jacht. Dwa dni pracowaliśmy na pokładzie, by przygotować łódź do regat (w Miami był kontener z dodatkowym sprzętem i żaglami). Później pięć dni płynęliśmy na wyspę St Maarten, gdzie rozgrywane były regaty. Mogłem więc przyzwyczaić się do sterowania w morskich i oceanicznych warunkach. Przypomnieć sobie, jak się prowadzi tak dużą i szybką jednostkę. No i sprawdzić, jakie postępy zrobiła polska ekipa przez kilka miesięcy przygotowań i morskich treningów. Przyznam, że załoga Jarka nie zmarnowała czasu i odrobiła lekcje. To już zupełnie inny team niż kilka miesięcy temu.

Jak wyglądały ostatnie przygotowania przed pierwszym wyścigiem?

Przed samymi regatami przećwiczyliśmy jeszcze manewry przedstartowe: zatrzymywanie jachtu, ruszanie z miejsca, cofanie, zwrot przez rufę na małej przestrzeni, zwrot przez sztag prawie w miejscu – to zwykle są najtrudniejsze zadania do wykonania na takiej jednostce. Wszystko szło jak trzeba. Każdy wiedział, co ma robić – w jakim tempie i kiedy. Ta załoga zrobiła duży postęp i może naprawdę sporo osiągnąć w morskich regatach. Oczywiście pod warunkiem, że sprzęt nie zawiedzie i wciąż będzie utrzymywany w najlepszej sprawności regatowej.

Co innego na dłuższych trasach, kiedy się pojawia podział na wachty. Wtedy każdy żeglarz musi się wykazać bardziej wszechstronnymi umiejętnościami. By się tego nauczyć, załoga musi podjąć rywalizację w trudnych warunkach na długich oceanicznych szlakach. Gdy kilka dni płyniesz z prędkością 30 węzłów, wiele rzeczy na jachcie się zmienia: praca na pokładzie, sposób sterowania, czy nawet poczucie bezpieczeństwa. To wszystko ma wpływ na prędkość i sprawność żeglugi.

Czym się różni pływanie na jachcie Volvo Open 70 od żeglugi twoim starym jachtem klasy IMOCA z regat Vendée Globe?

Jestem zaskoczony, jak się zachowuje podczas żeglugi jacht Volvo Open 70. W moim odczuciu siedemdziesiątka jest dość łatwa w prowadzeniu, bardziej przewidywalna, zdecydowanie bezpieczniejsza i przede wszystkim mniej narowista. Co nie zmienia faktu, że jak mocniej przywieje, to też pędzi jak burza. „Energa” nie była tak posłusznym jachtem, musiałem niezwykle precyzyjnie sterować, by nie doprowadzić do jakieś niebezpiecznej sytuacji. Tym bardziej, że przecież żeglowałem sam. Prędkości oba jachty osiągają podobne (może na niektórych kursach „Energa” była nawet nieco szybsza). Łódź „I love Poland” jest dłuższa i smuklejsza, „Energa” miała kadłub krótszy i szerszy. Mimo tych różnic, doświadczenie z klasy IMOCA bardzo mi się przydało podczas żeglugi na „I love Poland”.

Jak się prezentowali podczas karaibskich regat rywale na nowszych jachtach Volvo Open 65?

Teoretycznie powinni być szybsi, bo mieli nowsze jachty (z ostatniej edycji Volvo Ocean Race) o zbliżonych parametrach. To przecież do łodzi tej klasy należy rekord żeglugi dobowej. Zauważyłem jednak, że konkurencyjne załogi nie stawiały wszystkich żagli, których mogli użyć w danej sytuacji. Nie używali na przykład asymetrycznych spinakerów – jechali na najprostszych rolowanych żaglach. Gdy połowę załogi stanowią amatorzy zajmujący na pokładzie miejsca komercyjne, nie sposób wycisnąć z jachtu pełnej mocy. I właśnie ta przypadłość dotknęła naszych rywali. Prędkości osiągaliśmy podobne, ale kąty względem wiatru „I love Poland" miał lepsze – mogliśmy żeglować pełniejszymi kursami, które szybciej przybliżały nas do celu. Sporo zyskiwaliśmy też na manewrach. Chwilę po starcie do jednego z wyścigów mieliśmy małą bijatykę (zwrot za zwrot) z Litwinami. Chcieli nas trzymać w stożku, ale efekt był taki, że na każdym manewrze tracili do nas minutę. Gdy robisz pięć takich zwrotów, to już masz pięć minut „w plecy". Po prostu przepaść.

Co u Ciebie słychać poza pokładem „I love Poland"?

Pływam w Zatoce Gdańskiej i po Bałtyku starą sześćdziesiątką „Globe" (pieszczotliwie nazywamy ją „Babcią"). Zabieram na pokład żeglarzy chcących spróbować emocjonującej żeglugi i podnieść swe umiejętności. Organizuję rejsy treningowe w różnych warunkach, startujemy też w regatach. Cały czas staram się także przygotować własny oceaniczny projekt. Poszukuję inwestorów i mecenasów, którzy uwierzą w takie przedsięwzięcie i zaufają moim umiejętnościom. Chciałbym ponownie stanąć na starcie wokółziemskich regat samotników Vendée Globe. Do tego potrzebny jest jacht klasy IMOCA. Na tej samej jednostce można też planować udział w etapowych wokółziemskich regatach załogowych The Ocean Race (do niedawna rozgrywanych pod nazwą Volvo Ocean Race). Łódź klasy IMOCA, z sześcioosobową załogą, będzie główną konkurencją podczas najbliższej edycji tej imprezy.

Jaki trzeba mieć budżet, by wrócić na ocean z takim projektem?

Najważniejszy jest jacht – od tej inwestycji wszystko się zaczyna. Dziś łódź klasy IMOCA kosztuje około 4,5 mln euro. Cały projekt obejmujący start w The Ocean Race powinien kosztować około 12 mln euro (łącznie z wydatkami związanymi z postojami w portach etapowych). To oczywiście spore kwoty, ale nie są już tak wielkie, jak do niedawna w Volvo Ocean Race, gdzie zespoły miały budżety sięgające 30 mln euro. Udział w Vendée Globe jest sporo tańszy, bo płyniesz sam i non stop.

Kiedyś owe 4,5 mln euro wydawało się czymś nieosiągalnym dla polskiego żeglarstwa. Dziś taka kwota oczywiście wciąż robi wrażenie, ale jest jakby bardziej realna. W Polsce coraz częściej pojawiają się drogie jachty z nowoczesnym takielunkiem i żaglami. Coś drgnęło, więc nie tracę nadziei...

Ale tych 4,5 mln euro na jacht wciąż nie mamy.

Miałem kilka obietnic, ale dotąd nikt swej obietnicy nie dotrzymał.

Polska Fundacja Narodowa zakupiła nowoczesny jacht treningowy „I love Poland" mający przygotowywać młodych żeglarzy do sportowej rywalizacji na oceanach. Jeśli załoga będzie osiągać sukcesy, być może PFN zechce zakupić jednostkę docelową na prestiżowe wokółziemskie regaty...

Też chodzą mi po głowie takie myśli. Jeśli chcemy się pokazać w najważniejszych regatach świata, to nie ma lepszej imprezy niż The Ocean Race. Sport żeglarski na najwyższym poziomie i najlepsza promocja – wszystko podczas jednej kilkumiesięcznej imprezy, którą śledzi cały świat.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

MARINA'CLUB
Przystań luksusu

W centrum natury. W sercu miasta.

MARINA'CLUB położona jest nad jeziorem Dąbie Małe. Stąd na żeglarzy czekają już wody Zalewu Szczecińskiego i Morze Bałtyckie. Przystań może przyjąć ok. 130 jachtów o zanurzeniu maksymalnym 3,5m. Zapewniamy najlepszą obsługę w regionie.

ul. Przestrzenna 7 i 11 | 70-800 Szczecin | gsm.: +48 601 984 897 | www.marina-club.pl

reklama

Joanna Pajkowska coraz bliżej mety

Asia Pajkowska zamyka pętlę w wokółziemskim samotnym rejsie bez zawijania do portów i bez pomocy z zewnątrz. Polka płynie z Plymouth do Plymouth, trasą z zachodu na wschód, wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Rejs zorganizowała bez sponsorów, niemal własnym sumptem. – Nie potrafię chodzić po firmach i prosić o pieniądze. Próbowałam, ale się nie udało. Mimo to nie zrezygnowałam – mówiła nam krótko przed startem.

Asia rozpoczęła żeglugę w Marinie Mayflower w niedzielę 23 września. Przemierzyła Atlantyk, Ocean Indyjski, Pacyfik i znów wróciła na Ocean Atlantycki. Gdy zamykaliśmy to wydanie „Wiatru" (w piątek 12 kwietnia) miała już za sobą prawie siedem miesięcy żeglugi i powoli zbliżała się do wód okalających Azory (wyspy leżą około 1500 km od Portugalii).

– Muszę się spieszyć, bo mam wyznaczoną w Polsce wizytę u laryngologa na 14 maja – mówiła Asia pod koniec lata ubiegłego roku.

Asia Pajkowska.

Na pokładzie jachtu „FanFan" podczas pożegnania w Gdyni. Fot. Marek Słodownik (2)

Pajkowska płynie na aluminiowym jachcie „FanFan". Łódź udostępnił niemiecki żeglarz Uwe Röttgering, z którym Polka, płynąc jachtem „Rote 66", wygrała atlantyckie regaty załóg dwuosobowych TWOSTAR. „FanFan" to konstrukcja z połowy lat 80. Na tym jachcie Uwe Röttgering odbył przed laty samotny wokółziemski rejs etapowy szlakiem zapomnianych i rzadko odwiedzanych wysp. Żeglarz przemierzał oceany przez 783 dni, pokonując ponad 50 tys. mil. Po powrocie z tej ekspedycji napisał książkę „Die See gehört mir" („Morze należy do mnie"). Zanim Asia rozpoczęła bałtyckie testy tej jednostki i przygotowania do rejsu, „FanFan" sześć lat stał w hangarze Mariny Kröslin w Niemczech. – Nie jest to typowa maszyna regatowa z pustym wnętrzem, ale przytulny jacht z obszerną mesą, kambuzem, stołem i kabiną dziobową. Kokpit jest bardzo funkcjonalny, głęboki i bezpieczny – wszystko to, co ważne dla sternika, mam pod ręką. Na obu burtach, za tylną ścianą kabiny, są siedziska osłonięte od fal i wiatru – można się schronić w trakcie żeglugi. Część niezbędnych rzeczy kupiłam, a niektóre elementy wyposażenia pożyczyłam, między innymi od Szymona Kuczyńskiego i Bartka Czarcińskiego – mówiła Asia.

Dotąd tylko dwóch Polaków opłynęło świat samotnie klasycznym szlakiem wokół trzech przylądków: Henryk Jaskuła i Szymon Kuczyński. Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni – rejs ukończył w 1980 roku. Kuczyński płynął z Plymouth do Plymouth – do mety zawinął w 2018 roku. Tomasz Lewandowski (zmarł na swym jachcie w 2012 roku) opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim. Wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn – rejs zakończył w 2008 roku. Jeśli Asia Pajkowska szczęśliwie dotrze do mety, będzie czwartym Polakiem i pierwszą Polką, która ukończyła wokółziemski rejs solo i non stop.

Przebieg rejsu można śledzić na stronie www.asiapajkowska.pl (zakładka: Tracking).

Marek Słodownik

DEKADA BEZ ZMARTWIEŃ

DZIĘKI 10-LETNIEJ GWARANCJI

Od 1 kwietnia do 31 lipca ogłaszamy niespotykaną na naszym rynku ofertę. Wszystkie silniki zaburtowe Evinrude o mocach 25KM-300KM są objęte 10-letnią gwarancją.

Wejdź na www.brp-world.com i dowiedz się więcej

28 000 zwiedzających na targach Wiatr i Woda

Na wystawie dominowały łodzie motorowe.

Żaglowy Maxus 24 evo i motorowy Northman 1200.

Słodka rocznica (10 lat) marki Sea-Line (farby jachtowe).

Targi sportów wodnych i rekreacji Wiatr i Woda zwiedziło na przełomie lutego i marca ponad 28 000 osób. Swe produkty i usługi promowało 411 firm z Polski, Chorwacji, Czech, Grecji, Holandii, Łotwy, Niemiec, Portugalii, Szwecji, Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Włoch. Wystawcy zaprezentowali 75 łodzi i jachtów, w tym 11 jednostek żaglowych (nie liczyliśmy skuterów, kajaków i desek SUP).

Zwiedzający mogli oczekiwać bogatszej oferty jachtów żaglowych. Ale za to te konstrukcje, które zwróciły naszą uwagę w różnych częściach ekspozycji, budziły emocje i ogromne zainteresowanie: N'Fun 30 – daysailer do regat i weekendowej żeglugi, Cobra 38 – morski cruiser dla prywatnych armatorów i firm czarterowych, Maxus 24 evo – elegancki i świetnie wykonany król śródlądowych akwenów, czy Caravela 950 Racer – jednostka przygotowywana przez Rafała Moszczyńskiego do wokółziemskiej wyprawy szlakiem Henryka Jaskuły (z Gdyni do Gdyni). Najwięcej czasu spędziliśmy na jachcie Diamant 650 GT. To łódź zbudowana na kadłubie klasy Mini – ma turystyczny takielunek, pomniejszone ożaglowanie, szybrowy miecz oraz miesz-

Więcej informacji na stronie
www.ykp.szczecin.pl | FB @ykpszczecin

PARTNER HONOROWY
MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre

Wieczór wystawców w hotelu Bellotto.

Jacht Delphia Escape 1150 Voyage na stoisku Delphia Yachts.

FOT. GWIDON LIBERA (4)

kalne wnętrze (ciekawa propozycja dla osób poszukujących niedrogich kompromisów – o tej konstrukcji piszemy szerzej na kolejnych stronach).

Warszawskiej wystawie towarzyszyły ciekawe wydarzenia na targowej scenie oraz prelekcje i spotkania organizowane w salach konferencyjnych. Zwiedzający mogli spotkać i posłuchać znanych żeglarzy: Krzysztofa Baranowskiego, Szymona Kuczyńskiego, Mariusza Kopera, Romana Paszke i Piotra Tarnackiego. O wyzwaniach stojących przed polskim żeglarstwem sportowym mówili Tomasz Chamera (prezes PZŻ) i Dominik Życki (dyrektor sportowy w naszym związku). Aleksander Nebelski opowiadał natomiast o samotnym wokółziemskim rejsie Asi Pajkowskiej.

Targowe spotkania oraz uroczysty wieczór wystawców były też okazją do uświetnienia ważnych rocznic: przedstawiciele polskiej marki Sea-Line (farby jachtowe) świętowali dziesięciolecie, firma Parker Poland celebrowała 80 lat marki Mercury, a miesięcznik „Żagle" – 60. rocznicę powstania pisma. Solenizantom życzymy przynajmniej stu lat na morzu, na lądzie i w biznesie. Najbliższe targi Wiatr i Woda będą się odbywać w gdyńskiej marinie – początek tegorocznej wystawy na wodzie już 18 lipca. Zapraszamy! ■

WIATR I WODA

Targi Sportów Wodnych
WIATR I WODA
18–21 lipca 2019
Marina Gdynia

Na Targi WIATR i WODA zaprasza
Gdynia – Żeglarska Stolica Polski

organizator: YACHT EXPO
organizator wykonawczy: murator EXPO
partner: Żagle
partner strategiczny: GDYNIA Żeglarska Stolica Polski
patronat medialny: water sports arena WASPAR.pl, zagle.com.pl, WIOSŁO
współpraca medialna: WIATR magazyn dla żeglarzy

GDYNIA Żeglarska Stolica Polski

Targowy finał plebiscytu Żeglarz Roku 2018 Magazynu „Wiatr”

FOT. GWIDON LIBERA

Mariusz Koper, laureat plebiscytu, odbiera statuetkę i zegarek francuskiej marki Lip (model Nautic Ski).

Pierwsza kamera GoPro z funkcją transmisji na żywo.

Lip Nautic Ski to reedycja zegarka wyprodukowanego w 1967 roku z okazji setnej rocznicy marki.

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

Spotkanie wieńczące szóstą edycję konkursu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” zorganizowano podczas warszawskich targów Wiatr i Woda. Mariusz Koper, laureat plebiscytu, odebrał nagrody i zaprezentował film – reportaż z rejsu jachtem „Katharsis II” dookoła Antarktydy, na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Obecny był także Szymon Kuczyński, dwukrotny zwycięzca konkursu, nominowany za samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów, który tym razem zajął drugie miejsce. W internetowym głosowaniu na Żeglarza Roku Magazynu „Wiatr” udział wzięło 4500 osób. Kolejne pozycje zajęli: 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, Zofia Klepacka – nominacja za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X oraz Ryszard Wojnowski – nominacja za rejs przez Przejście Północno-Wschodnie trasą ze wschodu na zachód.

Laureat konkursu otrzymał pamiątkową statuetkę, najnowszą kamerę GoPro (model HERO7 Black), zegarek renomowanej francuskiej marki Lip (model Nautic Ski) oraz

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Be a HERO. · lip · SPINNAKER · PARKER · CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Mariusz Koper zaprezentował film – reportaż z rejsu dookoła Antarktydy.

Kamizelka marki ISP od firmy Parker Poland.

Laureat przekazał kamerę Szymonowi Kuczyńskiemu.

żeglarską torbę polskiej marki Code Zero (model Mistral). Szymon Kuczyński odebrał zegarek marki Spinnaker, automatyczną kamizelkę ratunkową ISP ufundowaną przez firmę Parker Poland oraz torbę Code Zero.

Mariusz Koper podziękował wszystkim nominowanym za rywalizację, ale w szczególny sposób docenił wyczyn Szymona Kuczyńskiego, przekazując w jego ręce zwycięską kamerę. – Na pokładzie „Katharsis II" korzystamy z kamer GoPro, jestem fanem tej marki. Co prawda modelu HERO7 Black jeszcze nie mamy, ale mimo to postanowiłem przekazać tę nagrodę zdobywcy drugiego miejsca – powiedział Mariusz Koper. Z kolei Szymon, tego samego dnia targów, przekazał kamerę Rafałowi Moszczyńskiemu, który w tym roku wyruszy w wokółziemski samotny rejs szlakiem Henryka Jaskuły. – Kamera będzie służyć na pokładzie jachtu Caravela 950, a później zapewne trafi w ręce kolejnego polskiego śmiałka przemierzającego oceany – mówił Szymon.

Podczas targowego spotkania, Mariusz Koper zaprezentował 40-minutowy film dokumentalny – relację z rejsu jachtem „Katharsis II" dookoła Antarktydy. Obraz przedstawia przygotowania do wyprawy, poszczególne odcinki rejsu, kluczowe momenty oraz trudności z jakimi zmagali się uczestnicy ekspedycji. Widzowie zaglądają też pod pokład i poznają życie codzienne załogi „Katharsis II".

Jeszcze raz gorąco dziękujemy wszystkim fundatorom nagród. Kamerę GoPro ufundowała firma Freeway OMT, wyłączny dystrybutor produktów GoPro w Polsce (www.omtgroup.pl). Zegarek marki Lip dla Żeglarza Roku 2018 oraz zegarki marki Spinnaker dla wszystkich pozostałych uczestników konkursu przekazała firma Hashtag (www.timeandmore.pl). Kamizelkę ratunkową ISP ufundowała firma Parker Poland (www.parker.com.pl). Natomiast dakronowe torby żeglarskie – sopocka firma Code Zero (www.codezero.pl). ■

FOT. GWIDON LIBERA (3)

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

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

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888

Mistrz kompromisów. Jacht klasy Mini z turystycznym wnętrzem i takielunkiem

FOT. KRZYSZTOF OLEJNIK (3)

Regatowy kadłub, turystyczny takielunek i mieszkalne wnętrze. Czy taki jacht znajdzie amatorów?

Na rufie dwa szybrowe miecze i szyna do szotów grota.

Przekładana poręcz. Oparcie lub sztorm-deska.

Krzysztof Kołakowski, prezes niedawno założonego stowarzyszenia Classemini 6,50 Polska, zwycięzca ostatniej Bitwy o Gotland (grupa open) i szef firmy Kłobuk Yacht, zaprezentował na warszawskich targach Wiatr i Woda ciekawą konstrukcję zbudowaną na kadłubie łodzi klasy Mini Diamant 650 (konstrukcji Francuza Étienne'a Bertranda). Do regatowego podwozia dołożono mieszkalne wnętrze, turystyczny takielunek, pomniejszone ożaglowanie oraz szybrowy miecz. To propozycja dla żeglarzy, którzy nie chcą od razu wsiadać na wyścigowego i narowistego konia. Pragną poczuć frajdę z szybkiej jazdy i posmakować żeglugi na jachcie klasy Mini 650, ale chętnie też spędzą na łodzi kilka dni w rodzinnym turystycznym rejsie – na jeziorze, w zatoce lub na wodach przybrzeżnych. – Jacht przygotowano do weekendowej żeglugi oraz do regatowej rywalizacji w formule ORC – mówi Krzysztof Kołakowski.

Na pawęży zamocowano dwa stery połączone z rumplem. W szerokim kokpicie jest sporo miejsca – wygodnie usiądą tu cztery osoby. Wanty zamocowano bliżej osi jachtu, więc szerokimi półpokładami można bez przeszkód przejść przed maszt i na dziobową część jednostki. Pod pokładem jest skrzynia szybrowego miecza. Niezbędny balast zapewnia ciężki unoszony miecz oraz balast zgromadzony w części dennej kadłuba.

Pod pokładem są cztery duże koje – szeroka dwuosobowa na dziobie oraz dwie na burtach. Bodaj żaden inny jacht turystyczny tej wielkości, projektowany z myślą o śródlądowej żegludze i łatwym transporcie, nie ma pod pokładem tak szerokich i wygodnych koi. W burtowych kojach zamontowano przekładane poręcze, które w górnej pozycji pełnią funkcję wygodnych oparć, a w dolnej – praktycznego zabezpieczenia krawędzi (sztorm-deska). Na lewej burcie, pod siedziskiem zamontowanym przy dziobowej koi, ukryto toaletę chemiczną.

Jacht w wersji podstawowej (wnętrze wykończone topkotem) kosztuje 55 tys. zł netto. Egzemplarz targowy, z komfortową zabudową, sklejkową okleiną, tapicerowanymi wykładzinami i solidnymi żaglami Ocean Sails, wyceniono na 80 tys. zł. ■

Polacy znów w klasie Mini 6.50

Michał Weselak (na zdjęciu autorstwa Roberta Urbańskiego) i Radek Kowalczyk wzięli udział w regatach Gran Premio d'Italia 2019, które były czwartym tegorocznym wyścigiem w kalendarzu klasy Mini 6.50. Polska załoga żeglowała łodzią prototypową o numerze 961. W grupie proto rywalizowało dziewięć załóg, a w grupie seryjnej – 16. Regaty rozegrano na wodach Morza Liguryjskiego i Morza Tyrreńskiego, w słabych i zmiennych wiatrach. Żeglarze musieli liczyć nie tylko na swe umiejętności, ale też na odrobinę szczęścia. Nasi reprezentanci zaprezentowali się dobrze. Na półmetku utrzymywali pozycję w ścisłej czołówce (kilka załóg płynęło bardzo blisko siebie). W końcówce wyścigu najgroźniejsi rywale przyspieszyli. Nasi zawodnicy dopłynęli do mety na niezłym czwartym miejscu. W grupie proto wgrała załoga Kéni Piperol i Étienne Bertrand (znany konstruktor jachtów klasy Mini). Zwycięzcy żeglowali seryjną łodzią Vector 6.5 produkowaną w szczecińskiej stoczni Yacht Service.

Michał Weselak debiutuje w klasie Mini 6.50 na międzynarodowych regatach. Mimo to już w tym roku planuje start w najważniejszej imprezie – atlantyckim wyścigu samotników Mini Transat (Kowalczyk brał w nim udział dwukrotnie). Dwuetapowe regaty rozgrywane będą na trasie La Rochelle, Las Palmas (Gran Canaria), Le Marin (Martinique). Długość trasy: 4400 mil. Start: 22 września. ■

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

PÓŁWYSEP
DZIWNÓW
TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Apartamenty nad morzem

Półwysep Dziwnów to nowoczesny kompleks budynków mieszkalnych znajdujących się między Zatoką Wrzosowską a Morzem Bałtyckim. **I etap inwestycji** - wkrótce w sprzedaży!

Sprawdź naszą ofertę: **www.marina-developer.pl**

Zadzwoń: **609 11 30 55** oraz **609 11 22 88**

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

OFF MARINA PRZYSTAŃ KULTURY

YACHT KLUB POLSKI SZCZECIN

Szymon Kuczyński zmienia jacht i wraca na regatowe trasy

Szymon Kuczyński pod pokładem treningowego jachtu klasy Mini 6.50. Fot. Tomasz Jankowski

Szymon Kuczyński przygotowuje łódź do regatowego sezonu na Bałtyku – pierwszego w swej karierze na łodzi klasy Mini 6.50. O staraniach Szymona pisaliśmy już w poprzednich wydaniach „Wiatru". Polski żeglarz, który dwukrotnie opłynął świat (przez Kanał Panamski w rejsie etapowym oraz wokół trzech przylądków w rejsie non stop), planuje udział w oceanicznych regatach Mini Transat 2021. Tegoroczny sezon zarezerwował na bałtyckie treningi i starty. Przyszły – na udział w regatach z kalendarza międzynarodowego stowarzyszenia klasy (www.classemini.com). Maxus 22 „Atlantic Puffin", który przez ostatnie lata był dla Szymona nie tylko oceanicznym jachtem do dalekich ekstremalnych podróży, ale także domem, zapewne wkrótce zostanie wystawiony na sprzedaż. Przewidywana cena: około 100 tys. zł.

Na początku kwietnia Szymon odwiedził szczecińską stocznię Yacht-Service, gdzie powstają łodzie klasy Mini Vector 6.5 (nowoczesna konstrukcja Francuza Étienne'a Bertranda przygotowana do rywalizacji we flocie jednostek seryjnych). Z Mariuszem Świstelnickim, właścicielem firmy, rozmawiał o treningach i regatach zaplanowanych na ten sezon. Oglądał też testowy egzemplarz jachtu klasy Mini 6.50, który wspólnie z ekipą Yacht-Service przygotuje do morskich prób i wiosennych kontrolnych wyścigów (na pierwszy ogień Warmup Double – regaty będą rozgrywane w Zatoce Gdańskiej w drugi weekend maja).

Nowa łódź Szymona to prototypowy egzemplarz należący do stoczni Yacht Service.

– Wkrótce wracam na pokład i rozpoczynam intensywne prace przygotowawcze – mówił nam Szymon na początku kwietnia. – Musimy wykonać typową dla klasy Mini (czyli prostą i spartańską) zabudowę wnętrza, zamontować instalację elektryczną, akumulatory, autopilota oraz podstawowe urządzenia elektroniczne. Trzeba też postawić maszt oraz sprawdzić takielunek i żagle. Po krótkich próbach na jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim, zaplanuję rejs do Trójmiasta. W pierwszych regatach będę startować z Markiem Stańczykiem, doskonałym żeglarzem znanym między innymi z match racingu. Dla mnie to okazja do podniesienia umiejętności typowo regatowych (na przykład związanych z trymem i manewrami przedstartowymi). Dla Marka – szansa na przetarcie szlaków w regatowej żegludze offshore na długich trasach. Tegoroczny sezon poświęcam przede wszystkim na intensywne treningi – pierwsze kroki w świecie klasy Mini.

Stocznia Yacht Service działa nad Odrą na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi. Jesienią poinformowano o podpisaniu umowy na budowę dziesiątego egzemplarza łodzi Vector 6.5 – dzięki temu wkrótce polski jacht stanie się jedną z oficjalnych konstrukcji, na której żeglarze z klasy Mini będą rywalizować we flocie jednostek seryjnych. W tej chwili powstaje łódź numer 11. Mini ze Szczecina trafiały dotąd do Francji, Włoch, na Wyspy Kanaryjskie oraz do Szwajcarii. Vector 6.5 z masztem, okuciami i kompletem lin kosztuje 39 000 euro netto. By móc się ścigać, wystarczy dołożyć żagle, elektronikę i odpowiednią przyczepę. To oczywiście nie są małe kwoty, ale nie ma dziś tańszego sposobu na zaistnienie w świecie profesjonalnych oceanicznych regat.

Stocznia Yacht Service, zatrudniająca około 40 osób, wykonuje także łodzie na zlecenie zagranicznych firm: niemieckiej Bente Yachts (nowoczesne jachty żaglowe z linii Ben), holenderskiej Leonardo Yachts (klasyczne oldtimery z linii Eagle), a także dla holenderskiej firmy DaVinci Yachts (klasyczne łodzie motorowe). Na tegorocznych targach w Düsseldorfie debiutował jacht Bente 39, nowością jest także Eagle 38 (wyjątkowo piękny – naprawdę jest na czym oko zawiesić). Yacht Service przygotowuje także kolejnego dwukadłubowca o długości 50 stóp dla polskiej firmy Wave Catamarans. ■

Ocean Atlantycki. Marysia Dydycz na rejach „Daru Młodzieży".

Maria Dydycz. 10 miesięcy na pokładzie „Daru Młodzieży" w Rejsie Niepodległości

Maria Dydycz (19 lat) jest jedynym załogantem „Daru Młodzieży" (oprócz fotografa Piotra Lewandowskiego), który był na pokładzie przez cały Rejs Niepodległości – od startu do mety, łącznie 10 miesięcy i osiem dni. Opłynęła świat, poznała nowych ludzi, odległe kultury i oddała się idei rejsu. Tydzień po zawinięciu do Gdyni opowiedziała Markowi Słodownikowi o swych przeżyciach i wrażeniach.

Jak trafiłaś na pokład?

Ze względu na moje poprzednie żeglarskie osiągnięcia, pół roku przed rejsem zaproponowano mi funkcję ambasadora wyprawy. Przygotowałam materiały, informowałam o rejsie w internecie, uczestniczyłam w spotkaniach, przyjmowałam zaproszenia do mediów – po prostu zajmowałam się promocją rejsu. To było bardzo ciekawe doświadczenie, bo lubię opowiadać i dzielić się swymi przeżyciami.

Gdzie pływałaś wcześniej?

Zaczęłam mając osiem lat – na obozach żeglarskich i na Mazurach. Później były rejsy morskie. Pływałam na wielu statkach, także na kilku zagranicznych. Brałam też udział w dwóch antarktycznych rejsach na pokładzie jachtu „Selma Expeditions" oraz w kilku wyprawach za koło podbiegunowe północne i południowe (między innymi na Spitsbergen). Jestem najmłodszą Polką, która dwukrotnie przepłynęła wokół przylądka Horn.

Dlaczego wybór padł na żeglarstwo?

Uwielbiam morze. Moja rodzina jest dość nietypowa, bo wszyscy byliśmy lub jesteśmy bardzo aktywni. Babcia skakała ze spadochronem. Mama wspinała się w górach wysokich. Od dzieciństwa rodzice zachęcali mnie do różnych aktywności. Trenowałam między innymi pływanie i wioślarstwo. Wielkich tradycji żeglarskich w domu nie było. Podczas akcji zbierania funduszy na budowę „Daru Młodzieży", tata zebrał rekordową ilość makulatury. W nagrodę mógł wziąć udział w kursie żeglarskim. Teraz, za sprawą „Daru", historia zatoczyła koło.

Planując tak długą wyprawę, musiałaś zapewne uporządkować i pozamykać sprawy lądowe.

W Rejs Niepodległości wyruszyłam dwa dni po zdanej maturze. Ponieważ na statku spędziłam ponad 10 miesięcy, był to taki *gap year* przed studiami, który zresztą wcześniej planowałam.

Jaką funkcję pełniłaś na pokładzie?

Byłam kadetem, podobnie jak studenci Uniwersytetu Morskiego i laureaci konkursu Rejs Niepodległości. Z tą różnicą, że oni wymieniali się podczas rejsu, a ja przepłynęłam całą trasę. Brałam udział w zajęciach nawigacyjnych, służyłam na normalnych wachtach i szkoliłam nowych adeptów – między innymi chodzenia po wantach, pracy na rejach, znajomości lin i podstawowej wiedzy żeglarskiej. Dzieliłam los zespołu przy pracach pokładowych, a także gospodarczych i porządkowych: to było obieranie ziemniaków, sprzątanie statku i dbanie o jego stan techniczny. ▶

„Dar Młodzieży" przy kei w Los Angeles. Fot. Agnieszka Dydycz

Czy uczestników konkursu traktowano w sposób szczególny?

Brali udział w wachtach i normalnym życiu statkowej społeczności, ale nie musieli uczestniczyć w zajęciach teoretycznych. Ponadto ich pobyt na żaglowcu był krótszy – podczas rejsu było pięć wymian studentów i aż osiem laureatów konkursu. Prawie wszyscy laureaci świetnie się wpisali w życie żaglowca. Zdarzały się jedynie pojedyncze incydenty – dotyczyły osób, które nie potrafiły się dostosować i chyba sądziły, że wygrały na loterii jakąś wycieczkę.

Jak wyglądało codzienne życie załogi?

Może opowiem na przykładzie pierwszej wachty. Godziny służby były stałe: od południa do 16.00 oraz od północy do 4.00 rano. Ten czas wypełniały nam prace pokładowe. Wstawaliśmy przed północą na tak zwaną dojadkę. Później wachta, następnie wolne do godz. 7.00 (można było pójść spać). Klar, śniadanie o 7.30, stawianie bandery i w tym samym czasie spotkanie z komendantem. Później wreszcie wolne – aż do obiadu o 11.30. Po posiłku kolejna wachta do 16.00. Po tej zmianie mogliśmy iść spać do kolacji o 17.30 lub aż do północy, czyli do kolejnej wachty. Oczywiście było też wspólne obieranie ziemniaków, cała pierwsza wachta zasiadała do tej czynności każdej nocy. Co trzy dni mieliśmy jeszcze wachtę dobową, podczas której zajmowaliśmy się pracami gospodarczymi. Pracowaliśmy niezależnie od tego, czy statek płynął, czy stał w porcie.

Co było dla ciebie najtrudniejsze?

Z pewnością brak prywatności, konieczność obcowania z dużą liczbą ludzi 24 godziny na dobę, na powierzchni 100-metrowego żaglowca. Nie możesz się wyłączyć i nie masz czasu tylko dla siebie. Cały czas coś się dzieje – możesz się poczuć, jak w zamkniętej puszce. Do tego rozłąka z rodziną i poczucie pewnej utraty więzi z najbliższymi. Tak długi pobyt poza domem był trudny, ponieważ moja rodzina jest ze sobą bardzo zżyta. Mieliśmy okazjonalny kontakt przez telefon satelitarny, czasem przez internet, ale to nie mogło zastąpić normalnych rodzinnych kontaktów. Prawie rok przeżyliśmy osobno. Ale paradoksalnie w pewien sposób nasza rozłąka wpłynęła na umocnienie więzi. Dlatego tak ważne było dla mnie spotkanie ze starszą siostrą w Singapurze, a później z rodzicami i młodszymi siostrami w San Francisco i Los Angeles w okresie świąt Bożego Narodzenia.

Komendant statku dał mi pozwolenie, dzięki któremu mogłam spędzić ponad dwie doby z rodziną, bez powrotu na statek wieczorem – to było coś wspaniałego.

Załoga „Daru" pracuje na rejach.

Dużą wagę miały dla mnie listy od rodziny. Przez 10 miesięcy sporo się ich nazbierało. Skrzętnie je zbierałam – już dziś są niezwykle cenne, a przecież ich wartość sentymentalna jeszcze wzrośnie, bo są świadectwem czasu, w którym powstawały i zapisem emocji związanych z tymi wydarzeniami. Sama też napisałam sporo listów. W dobie internetu to trochę niedzisiejsze, ale pisanie sprawiało mi dużo radości. Miałam świadomość, że rodzina dostanie tekst napisany przeze mnie, odręcznie. To tak, jakby cząstka mnie do nich pojechała. Tak samo było z listami od nich. Dzięki nim miałam poczucie, jakby w jakiś sposób byli ze mną.

Co najmocniej cię zaskoczyło podczas rejsu?

To był mój siódmy żaglowiec, więc byłam mentalnie dość dobrze przygotowana. W rejsie zaskoczyła mnie spora liczba osób nadzorujących różne działania na pokładzie. Zaobserwowałam, że ten system działa. Zaskoczyło mnie także to, że wielu studentów nie miało doświadczenia żeglarskiego, nie mieli też za sobą dłuższych morskich rejsów. Natomiast większość laureatów konkursu Rejsu Niepodległości to żeglarze z pewnym przygotowaniem merytorycznym.

Miałaś czas na zwiedzanie?

Miałam, ale różnie to wyglądało. Jeśli wypadała wachta dobowa, musieliśmy pozostać na statku. Największym rozczarowaniem był pobyt w Acapulco – na lądzie spędziłam tam zaledwie 6 godzin, głównie w autokarze konwojowanym do kilku miejscowych atrakcji. W Panamie, gdzie mieliśmy najdłuższy postój, spędziliśmy przy kei cały tydzień. Ale na lądzie byłam tylko półtora dnia. Mieliśmy tam najwięcej obowiązków: oficjalne spotkania, bankiety, wizyty gości. Wszystko fajnie wypadło, ale solidnie się napracowaliśmy. Nie uczestniczyłam też w wielu spotkaniach podczas Światowych Dni Młodzieży, bo mieliśmy wtedy obowiązki związane z pobytem statku w porcie.

Co jest najtrudniejsze po powrocie do normalnego życia?

Trudno tak od razu przestawić się na tryb lądowy. Minął niespełna tydzień od zejścia na ląd (rozmowę przeprowadzono 3 kwietnia) i wciąż myślami jestem na statku. Pierwsze wrażenie po zejściu na ląd? Spostrzegasz, że tu też toczy się normalne życie... Wstaję wcześnie rano, bo zegar biologiczny wciąż się nie przestawił. Chętnie gotuję obiady i przebywam z rodzicami. Czasem mi się wydaje, że chcę nadrobić ten rok. Oczywiście nie był to czas stracony, ale jednak pewne rodzinne wydarzenia bezpowrotnie mi uciekły. Ciekawym doświadczeniem był pierwszy spacer z rodziną – czas zupełnego relaksu, rozmów o wszystkim i o niczym, po prostu byliśmy razem. Rozmawialiśmy i niby

Polski żaglowiec pod mostem Golden Gate w San Francisco. Fot. Agnieszka Dydycz

nic się nie działo, ale jednak odkrywałam na nowo sprawy, które na lądzie wydają się takie oczywiste. Inaczej też funkcjonuję w domu. Już nie muszę wszystkiego klarować, mierzyć się z ciasnym kubrykiem, sufit jest dużo wyżej. Zaskakujący był także powrót do świata natłoku informacji. Na statku żyliśmy sprawami bieżącymi i byliśmy nieco odcięci od szumu informacyjnego i codziennego zgiełku. Po powrocie zwracam na to wszystko większą uwagę, ten przeskok jest trudny, bo przez 10 miesięcy prawie w ogóle nie miałam kontaktu ze światem. A tu, po powrocie, ciągle przychodzą nowe wiadomości.

Dla młodszych sióstr jesteś bohaterką?

Myślę, że nie, chociaż są dumne z mojego osiągnięcia (bo w tych kategoriach postrzegają ten rejs). Były świadkami przygotowań, oczekiwań, teraz obserwują mój powrót. Szybko jednak wracamy do normalnych wzajemnych relacji. Pomagam im w lekcjach, spędzamy razem dużo czasu, sporo też opowiadam o rejsie.

A relacje ze znajomymi?

Podczas rejsu poznałam prawie tysiąc osób, z wieloma jestem zżyta, bo łączą nas wspólne doświadczenia. Mam nadzieję, że przyjaźnie, które się zrodziły, zostaną na całe życie. Znajomi z lądu odzywają się coraz częściej, bo już wiedzą, że jestem w Polsce. Wzruszyło mnie powitanie sąsiadów, którzy przygotowali specjalny banner w kształcie jachtu i czekali na mnie w środku nocy. Rodzina i przyjaciele oczekiwali natomiast w Gdyni z napisem „Marysiu! Witamy w domu!". To było niezwykłe. Gdy schodziłam z trapu, ludzie na brzegu bili brawa, coś niesamowitego i bardzo wzruszającego.

Napiszesz książkę?

Pewnie tak, ale nie mogę pisać „na gorąco". Chciałabym wszystko przemyśleć i ochłonąć. Wiem, że wielu autorów pisze bloga dzień po dniu, a później wydaje te zapiski w formie książki. Chciałabym podejść do tego inaczej.

Co dalej z twoim żeglowaniem?

Wciąż chcę pływać. W przyszłym roku chciałabym znów wyruszyć gdzieś na południe, w lody. Chciałabym też zacząć studia. Na razie nie wiem co wybrać. Może coś związanego z oceanem, może nawigacja... Muszę dość szybko podjąć tę decyzję, bo czas ucieka.

Warto było się tak męczyć?

Oczywiście, że tak. To było wspaniałe doświadczenie, wielka lekcja i sprawdzian charakteru. Rejs Niepodległości w jakiś sposób będzie mi towarzyszyć do końca życia.

Rozmawiał Marek Słodownik

AUTONOMICZNY OŚWIETLACZ NUK -1

Autonomiczne oświetlenie kabinowe, to bezprzewodowe, ekonomiczne oświetlenie wnętrza kabiny jachtu oraz wszystkich powierzchni użytkowych gdzie dla bezpieczeństwa, lub wygody wymagane jest automatyczne załączanie światła. Oświetlacz załącza się na około 20 sekund w ciemnym pomieszczeniu po każdorazowym wykryciu ruchu człowieka. Może służyć jako oświetlenie awaryjne. Charakteryzuje się bliskim zeru zużyciem energii w czasie czuwania i niewielkim podczas pracy.

więcej na stronie: www.ascoled.pl

DO NABYCIA W PROFESJONALNYCH SKLEPACH ŻEGLARSKICH

ASCOLED®

Nowy jacht L30 na mistrzostwa świata offshore. Czy ma szansę trafić na igrzyska?

Wysuwany bom służy do obsługi genakera o powierzchni 83 m kw. Fot. Pavel Zmey (3)

Wszechstronny 30-stopowy jacht o prostej konstrukcji, sprawdzający się w żegludze regatowej i turystycznej. Przystosowany do obsługi przez dwie osoby, ale mogący pomieścić nawet ośmioosobową załogę. Na pokładzie węglowy składany maszt i karbonowe żagle, a wewnątrz – pełne wyposażenie hotelowe i kambuzowe. Do tego unoszony kil oraz elektryczny silnik pomocniczy chowany w kadłubie. Przedstawiamy jacht L30, który decyzją federacji World Sailing został konstrukcją na pierwsze offshorowe mistrzostwa świata w 2020 roku. Projektant twierdzi, że łódź poradzi sobie nawet z trasą o długości 600 mil wytyczoną na otwartym morzu (konstrukcja ma kategorię projektową A). W mistrzowskich regatach ma uczestniczyć 20 narodowych załóg dwuosobowych (kobieta plus mężczyzna). Czy ta jednostka ma też szansę zostać nową łódką olimpijską na igrzyska Paryż 2024 – do zaplanowanej konkurencji „dwuosobowy jacht kilowy offshore dla załogi mieszanej"? Spekulacje na ten temat obiegły żeglarski świat.

– Nie widzę w tej łódce nic wyjątkowego. Co więcej, mógłbym wskazać kilka mazurskich jachtów, które prezentują się znacznie lepiej – mówi Dominik Życki, dyrektor sportowy w Polskim Związku Żeglarskim. – Uważam, że to dość przestarzała konstrukcja. Ewentualne wprowadzanie jej do programu olimpijskiego nie przesunie naszej dyscypliny ani o krok do przodu, więc raczej nie byłby to najlepszy pomysł.

Na rufie zamontowano dwa szybrowe miecze.

– Ciekawszych klas tego typu mamy już kilka, na przykład Mini 6.50 czy Figaro, więc szkoda, że działacze nie dążą bardziej w tę stronę – dodaje Dominik Życki. – Nie wszystkie decyzje międzynarodowej federacji żeglarskiej są dla mnie zrozumiałe, ale może czas pokaże, że są jednak trafione. Na razie nie planujemy żadnych działań związanych z łódką L30. Nie chcemy przed igrzyskami uszczuplać budżetów klas, w których mamy dobre wyniki, na rzecz wciąż niepewnej nowej konkurencji. To oczywiście nie oznacza, że związek nie jest zainteresowany rozwojem żeglarstwa offshore. Sprawę dokładnie śledzi między innymi Bogusław Witkowski, wiceprezes do spraw morskich, który po ostatniej decyzji federacji World Sailing jest dość mocno zainteresowany tematem. Jednak strategiczne decyzje w tej sprawie dopiero przed nami.

Pomysłodawcą konstrukcji L30 jest Rodion Luka, ukraiński żeglarz, który przed laty rywalizował w klasie 49-er. Projekt

Pierwsze MŚ rozegrano na Balatonie.

wykonał Słoweniec Andrej Justin – ten sam, który wspólnie ze słynnym Russellem Couttsem stworzył klasę RC 44. Producentem łodzi jest słoweńska stocznia OceanTec, która na swej stronie internetowej informuje, iż zatrudnia zaledwie 10 osób. Cena jachtu: 70 tys. euro netto.

Pierwsze testy przeprowadzono na Adriatyku w 2015 roku. Po kilku miesiącach łódź zaprezentowano na targach w Düsseldorfie. Animatorzy projektu zapraszali na pokład znanych żeglarzy, między innymi trzykrotnych uczestników Volvo Ocean Race: Charlesa Caudreliera i Iana Walkera (Ian był także medalistą olimpijskim w klasach Star i 470). Ich pozytywne opinie bardzo starannie nagłośniono i jacht z miesiąca na miesiąc zyskiwał popularność. W 2018 roku powołano międzynarodowe stowarzyszenie klasy i zorganizowano pierwsze mistrzostwa świata – w regatach rozegranych na Balatonie rywalizowało 20 załóg z czterech krajów. W marcu tego roku federacja World Sailing wybrała klasę L30 na oficjalną konstrukcję pierwszych mistrzostw świata w konkurencjach morskich. Aby narodowe załogi mogły się zapoznać z jachtem, organizatorzy zaoferują tygodniowe czartery. Podobną inicjatywę zapowiedziały władze klasy – w tym sezonie zaproponują żeglarzom testowe rejsy na kilku europejskich akwenach.

Solidny i lekki kadłub przekładkowy (pianka PVC) wykonano w technologii infuzji z materiału vinyl ester. Masa jachtu: 1820 kg. Waga smukłego balastu w kształcie cygara, który przymocowano do kila: prawie 800 kg. Do transportu cała płetwa kilowa jest podnoszona wyciągarką – można w ten sposób zredukować zanurzenie z 1,8 metra do 0,58 metra. Kadłub ma 2,54 m szerokości, więc możemy transportować łódź na przyczepie po europejskich drogach bez dodatkowych opłat i formalności.

Dziób ma ujemny kąt nachylenia – takie rozwiązania znamy między innymi z wielo-

JACHT L30	
Długość	9,58 m
Szerokość	2,54 m
Wysokość od linii wodnej	13,15 m
Zanurzenie	1,80 m / 0,58 m
Masa	1820 kg
Kil	790 kg
Zbiornik wody	45 l
Grot	29,8 m kw.
Fok	22,7 m kw.
Genaker	83 m kw.

W regatach rozegranych na Węgrzech startowało 20 załóg z czterech krajów. Fot. Denyssergienko.com

Kokpit może pomieścić nawet ośmioosobową załogę. Fot. Pavel Zmey

kadłubowców. Burty są niemal pionowe, więc należy oczekiwać mokrej żeglugi. Kształt części dziobowej nie pozostawia złudzeń, co do komfortu na kursach ostrych. Kokpit jest obszerny, pozwala na wygodną obsługę jachtu, ale nie chroni przed falami wdzierającymi się na pokład. Z dziobu załoga wysuwa bom genakera służący do obsługi przedniego żagla o powierzchni 83 m kw. Kabina nawiązuje do tradycji, a kokpit przypomina nawet polskie łódki śródlądowe. Jedni chwalą zamontowanie dwóch karbonowych kół sterowych (ułatwiają precyzyjne sterowanie na kursach ostrych), inni uważają, że to przerost formy nad treścią, bo jacht ma zaledwie 9,5 metra długości. Na rufie zamontowano dwie płetwy sterowe – to ułatwia pracę sternikowi podczas żeglugi w dużych przechyłach (płetwy są unoszone szybrowo).

Uwagę zwraca karbonowy maszt i olinowanie z lin Dyneema. Co ciekawe, maszt można złożyć. Dla żeglarzy z Mazur to żadna nowość, ale w regatowym jachcie morskim takie rozwiązanie może zaskakiwać. Pełne ożaglowanie ma aż 112,8 m kw. W żegludze na wiatr można postawić 52,5 m kw. żagli. Żagle wykonano z materiału Tape-Drive Carbon. Pełnolistwowy grot pozwala na założenie dwóch refów bezpośrednio z kokpitu. Fok rolujemy na rolerze umieszczonym pod pokładem – takie rozwiązanie ułatwia prace na dziobie i wydłuża żywotność urządzenia. W egzemplarzach przystosowanych do żeglugi turystycznej możemy pływać bez achtersztagu i baksztagów. Jednak trym regatowy wymaga tych elementów, bo w wyścigach takielunek poddawany jest znacznie większym naprężeniom, stosowana jest także regulacja ugięcia masztu. Na dziobie znalazło się miejsce na kotwicę, a na rufie – na wyposażenie ratunkowe.

W dość wysokiej kabinie zamontowano wygodne koje, obszerne szafki, duży kambuz, moduł sanitarny z prysznicem i toaletą (drugi prysznic jest na rufie) – właściwie niczego na tej łodzi nie brakuje. Koje dziobowe oddzielono od środkowej części niepełną ścianą grodziową. Na lewej burcie, w pobliżu masztu, umieszczono kambuz, natomiast na prawej – łazienkę. Są jeszcze dwie koje na burtach. Wyposażeniem dodatkowym może być nawet stół. Po zmroku wnętrze oświetla rozbudowana instalacja z diodami LED. Narzekać możemy jedynie na dość niewielki zbiornik wody – ma zaledwie 45 litrów pojemności.

Producent wyposaża kadłuby w chowany silnik elektryczny Oceanvolt SD6 zasilany bateriami litowo-jonowymi. Na gładkiej wodzie, płynąc z prędkością sześciu węzłów, łódź pokona 21 mil. Na zafalowanym akwenie – 16 mil. Pełne ładowanie baterii trwa około pięć godzin.

Marek Słodownik

OŚWIETLACZ STRUMIENIOWY SURFER

Oświetlacz strumieniowy Surfer służy do oświetlania pokładu jachtu. Zwiększa bezpieczeństwo i komfort załogi zarówno podczas nocnego rejsu, cumowania czy wieczornej biesiady. Został opracowany z myślą o małych i średnich jednostkach. Charakteryzuje się wyjątkowo niskim zużyciem prądu, w stosunku do efektywnego oświetlenia pokładu jachtu.
Surfer to kompletny zestaw do samodzielnego montażu.

ASCOLED®

więcej na stronie: www.ascoled.pl
DO NABYCIA W PROFESJONALNYCH SKLEPACH ŻEGLARSKICH

Co porasta kadłub jachtu? Poznaj swojego wroga i działaj

Starannie zabezpieczone dno. Teraz można rozpocząć sezon. Fot. Paweł Ryżewski (2)

Zastanawiałem się, czy użyć w tytule słowa „wróg". Bo przecież organizmy wodne, które porastają różne zanurzone powierzchnie, w tym kadłuby naszych łodzi, nie są wrogami człowieka. To bardzo pożyteczne stworzenia z grupy filtratów – oczyszczają wodę i wspomagają jej natlenianie. Poza tym, są pokarmem wielu większych zwierząt i ważnym elementem wodnych ekosystemów – absolutnie nie chcemy im szkodzić. Nasze zabiegi mają tylko zmusić wroga, by nie osiadał na dnach naszych jachtów. Niech lepiej wybiera fragmenty pomostu, przy którym cumujemy lub inne zanurzone przedmioty.

Osiadły tryb życia prowadzą zarówno podwodne organizmy roślinne, jak i zwierzęce. Na naszych akwenach, słodkich i morskich, najpopularniejsze są glony (na przykład zielenice i brunatnice) oraz skorupiaki (na przykład pąkle) i mięczaki (omułki). Na dodatek mamy drobne organizmy (bakterie, mikroplankton), które razem z różnymi zanieczyszczeniami tworzą powierzchniowy szlam. Porosty roślinne potrzebują światła, więc gromadzą się w okolicy linii wodnej, przy samej powierzchni (w postaci charakterystycznej brody). Organizmy zwierzęce wolą ciemniejsze miejsca, na przykład spodnią część dna, a także różne zakamarki w okolicy steru lub przekładni. Wolą także wody płynące, bo w takich łatwiej znajdują pokarm do odfiltrowania. Dlatego lubią się wciskać w otwory pobierające wodę do silnika lub smarowania łożyska. W tych miejscach są szczególnie niepożądane, bo mogą pogorszyć lub nawet zatrzymać chodzenie.

W naszych wodach osiadły tryb życia prowadzą skorupiaki i mięczaki.

Dlaczego zapobiegamy porastaniu?

O możliwości zablokowania przepustów dennych już wspomniałem. Ale to niestety nie koniec listy grzechów podwodnych stworzeń. Płetwa sterowa, balastowa, mieczowa, czy śruba działają na zasadzie różnicy ciśnień powstającej po obu stronach urządzenia. Zjawisko to zachodzi, gdy mamy możliwie laminarny opływ wody. Organizmy, które porastają powierzchnię płetwy, zaburzają ten opływ. No i jak na złość, najbardziej lubią osiadać na krawędziach natarcia, przez co szczególnie mocno ograniczają sprawność urządzeń. Ponadto powodują wzrost oporu hydrodynamicznego – spowalniają żeglugę lub zwiększają zużycie paliwa. Są też trudne do usunięcia, szczególnie gdy przyschną (mogą się przyczyniać do uszkodzenia powłok ochronnych).

Jak działają farby przeciwporostowe?

Farba przeciwporostowa zawiera substancje czynne zwane biobójczymi. Nazwa ta jest myląca, ponieważ nie chodzi nam o to, by te organizmy ginęły. Mają jedynie wybrać inny obiekt na swoje siedlisko. Najpowszechniej używaną substancją aktywną jest tlenek miedzi. To sprawdzony biocyd od lat używany w farbach przeciwporostowych. Minimalna skuteczna dawka: około 120 gram na kilogram farby. Praktyka jednak udowadnia, że dawka powinna

być większa – 250, 300 gram tlenku miedzi z pewnością skutecznie zabezpieczy dno przez sezon. Przykładem takiej farby jest Seajet 031 Samuraj. Tlenek miedzi bardzo skutecznie zapobiega porastaniu przez organizmy zwierzęce, jednak słabiej ochroni przed roślinami. Dlatego w droższych farbach mamy zwykle dwa biocydy: tlenek miedzi i tzw. kobiocyd. Taka farba powinna nam zapewnić ochronę przez dwa sezony. Na przykład w składzie farby Seajet 033 Shogun dodatkowym biocydem jest Zineb.

Kompozycja farb przeciwporostowych może być różna, ponieważ UE dopuszcza do stosowania około 10 rodzajów biocydów. Zasada działania zawsze jest jednak taka sama. Rodzaj i ilość substancji czynnych producent podaje na etykiecie.

11 przykazań, czyli porady dla użytkowników farb przeciwporostowych

1. Dobre przygotowanie powierzchni to klucz do sukcesu. Podłoże musi być spoiste, wolne od pyłu, kurzu, zatłuszczeń i innych zanieczyszczeń.
2. Nie nakładaj farby przeciwporostowej bezpośrednio na podłoże (żelkot, drewno, stal). Zawsze stosuj odpowiedni podkład.
3. Na aluminium (przekładnie, śruby) zawsze stosuj farby przeznaczone do kontaktu z aluminium.
4. Przed malowaniem starannie wymieszaj farbę. Nie rozcieńczaj!
5. Zrób zdjęcie puszki, by za rok przypomnieć sobie jakiej farby użyłeś.
6. Zużyj tyle farby, ile zaleca producent na daną powierzchnię.
7. Na krawędziach natarcia, w okolicach linii wodnej oraz przepustnicy nałóż dodatkową warstwę.
8. Farba przeciwporostowa powinna wystawać około 5 cm ponad rzeczywistą linię zanurzenia.
9. Przestrzegaj minimalnego i maksymalnego czasu od malowania do wodowania jachtu.
10. Jeżeli kadłub porośnie, po wyjęciu łodzi z wody zrób zdjęcie, by na wiosnę wiedzieć, które miejsca zabezpieczyć dodatkową warstwą.
11. Pamiętaj, nie wdychaj pyłu ze szlifowanego antifoulingu!

Paweł Ryżewski

Wysuwane bomy genakerów marki Facnor

Marka Facnor oferuje gotowe wysuwane bomy wraz z okuciami (na pokłady jachtów o długościach od 25 do 57 stóp). Łatwy montaż za pomocą dołączonych okuć, solidne blokowanie w obu pozycjach, zintegrowany stoper do blokowania liny kontrolnej genakera (hals), możliwość zamontowania rolera na końcu bomu oraz odciągu usztywniającego – to główne zalety bomów Facnor. Opatentowany system wysuwania pozwala szybko schować bom na czas postoju w porcie lub na kotwicowisku. Dostępne średnice: 70, 80, 90 i 100 mm. Maksymalne długości po wysunięciu: 1600, 1800, 1900 i 2000 mm. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.

Flexiteek drugiej generacji na każdy pokład

Flexiteek 2G to nowoczesny materiał syntetyczny na pokłady jachtów i łodzi (zastąpił Flexiteek pierwszej generacji). Zredukowano nagrzewanie się powierzchni na słońcu o 30 proc. i zmniejszono wagę do 4,5 kg na metr kwadratowy. Materiał jest odporny na promieniowanie UV. Redukuje hałas pod pokładem. Ma właściwości antypoślizgowe (przy suchej i mokrej powierzchni). Nie szarzeje i nie blaknie – dzięki temu możemy po latach zamontować kolejne panele, które nie będą się różnić od nałożonych wcześniej. Producent udziela pięcioletniej gwarancji. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.

Latarnia Stončica na północno wschodnim krańcu Vis. Na horyzoncie wyspa Hvar. Fot. Ivo Biočina / Chorwacka Wspólnota Turystyczna

Mamma Mia, czyli chorwacka wyspa Vis nie tylko dla gwiazd z Hollywood

Vis leży 30 mil od Splitu, 28 mil od Trogiru i 45 mil od Szybenika – najdalej od stałego lądu ze wszystkich zamieszkanych wysp Chorwacji. Ma 17 km długości i zaledwie osiem szerokości. Przed rozpadem Jugosławii na początku lat 90. ubiegłego wieku, wyspa była niedostępna dla turystów. Także dziś jest rzadziej odwiedzana niż największe wyspy Dalmacji: Brač, Hvar i Korčula. Ma urozmaicone klifowe brzegi, kilka niewielkich plaż, atrakcyjne stanowiska do nurkowania i dwie duże zatoki: na północy przy mieście Vis oraz na zachodzie przy osadzie Komiža.

W drugiej połowie 2017 roku wyspa była planem filmowym – kręcono tu sceny do obrazu „Mamma Mia! Here We Go Again" (druga odsłona słynnego musicalu z Meryl Streep i przebojami zespołu ABBA). Tym samym chorwacka wyspa udawała Grecję. W roli greckiej tawerny wystąpiła konoba Jastožera w Komiży leżąca nad samą wodą, w północnej części portowej zatoki. W rolach głównych (oprócz Meryl Streep): Pierce Brosnan, Colin Firth i Amanda Seyfried.

Prace nad filmem trwały na Vis kilka miesięcy. Hollywoodzka ekipa liczyła około pół tysiąca osób. Jedni mieszkali na lądzie, inni na wynajętych jachtach. Pierce Brosnan wybrał kamienicę w centrum miasta Vis. W wolnych chwilach zwiedzał okolicę i nawiązywał kontakty z mieszkańcami spędzającymi czas w kawiarniach i restauracjach.

Najwięcej scen nakręcono na zachodnim krańcu wyspy, w rzadko odwiedzanej przez żeglarzy zatoce Barjaška. Na potrzeby filmu, przy krótkim betonowym nabrzeżu, zbudowano drewniane molo z charakterystycznymi palami i masztami (po zakończeniu prac zostało rozebrane). Chorwackich akcentów w filmie, którego cała akcja toczy się w Grecji, jest zresztą więcej. Na przykład miasto Vis z nabrzeżem portowym, chorwackie zabudowania wyłaniające się z oddali oraz Colin Firth paradujący z walizką na tle sklepu z pieczywem, na którym widnieje wielki napis „Pekara". Dlaczego film zrealizowano w Chorwacji? Ponoć zadecydowały względy podatkowe. A może po prostu gwiazdy kina czuły się w Chorwacji bezpieczniej – niczym na wakacjach...

Na wyspie świetnie się czują także polscy turyści zgłębiający tajniki nurkowania. Od kilku lat działa tam polska baza nurkowa

jachtchorwacja.pl
reklama

Zatoka Stončica. Pierwszy przystanek dla jachtów zmierzających z Hvaru. Fot. Ivo Biočina

organizująca szkolenia i eksplorację okolicznych wód oraz wraków. Żeglarze zainteresowani tą aktywnością mogą się wybrać między innymi na wrak holownika, na szczątki osiemnastowiecznego żaglowca, na wrak samolotu B-24 Liberator, wrak parowca, do Zielonej Groty przy wyspie Ravnik, na wrak bombowca B-17G Flying Fortress, są też ciekawe stanowiska nurkowe przy pobliskiej wyspie Biševo.

W mieście Vis znajdziecie zabytki pamiętające antyczną osadę Issa. W miejscowym muzeum archeologicznym zebrano eksponaty z czasów greckich i rzymskich kolonizatorów. Natomiast na okolicznych wzgórzach są resztki brytyjskich fortec z czasów wojen napoleońskich. Jest też kilka ciekawych zabytków sakralnych oraz klasztor benedyktynów – budowla z drugiej połowy trzynastego wieku.

Podczas II wojny światowej wyspę przejęli Włosi. Miejscowa nieliczna partyzantka komunistyczna wywołała powstanie zakończone niepowodzeniem i represjami (1941). Ci, którzy nie złożyli broni, walczyli później w oddziałach Josipa Broz-Tito (sztab generalny partyzantki Broz-Tito znajdował się w jaskini na zboczu góry Hum – Titova Spilja). Drugi zryw miejscowej ludności (1943) zakończył się aresztowaniami i rozstrzelaniem dziesięciu osób w okolicy Komiży. Wraz z rozwojem działań wojennych, oddziały partyzantów były wzmacniane przez wojska brytyjskie. Na Vis służył między innymi Randolph Churchill, syn Winstona Churchilla. Po wojnie wyspa była bazą wojskową niedostępną dla obcokrajowców i turystów.

Jak zwiedzać ten ciekawy skrawek lądu od strony wody? Na północy można zawinąć do uroczej wąskiej zatoki Stončica (brak osłony od północnych wiatrów, postój przy boi kosztuje 200 kun). Niewielka piaszczysta plaża zauroczy najmłodszych załogantów, a miejscowa restauracja – smakoszy. Brzegiem można dojść do latarni ▶

Południowy brzeg wyspy. Skalne wrota w zatoce Stiniva. Fot. Ivo Biočina

Laguna przy wschodnim brzegu wysepki Budikovac. Fot. Ivo Biočina

morskiej wzniesionej na kamienistym cyplu, to północno-wschodni kraniec wyspy.

W dużej zatoce przy mieści Vis (nie chroni dostatecznie od wiatrów z kierunków północnych) można zacumować przy kei we wschodniej części (osada Kut). Jest tam nieco spokojniej i bezpieczniej niż w ruchliwej części zachodniej, gdzie co kilka minut dobijają promy i statki wycieczkowe. Załogi odwiedzające Kut mogą korzystać z toalet, mają też dostęp do prądu i wody.

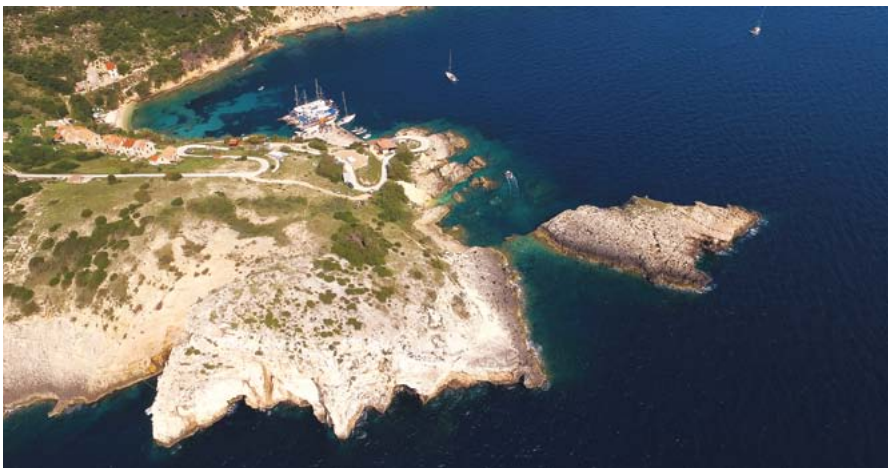
Przy miejskim nabrzeżu w Vis przygotowano miejsca dla kilkunastu jachtów z mooringami, przyłączami elektrycznymi i wodą. W sezonie można też stanąć przy boi (300 kun) lub rzucić kotwicę. Jeśli nie chcecie wpływać do tej głębokiej zatoki, można zakotwiczyć nieopodal bunkra dla łodzi podwodnych w pobliskiej zatoce Rogačić. Wysoki brzeg dostatecznie chroni tu przed wiatrami z kierunków zachodnich i północnych, a kotwica trzyma dobrze.

Na zachodnim krańcu Vis leży Komiža, największa osada na wyspie. Przy nabrzeżu jest 30 miejsc cumowniczych. Można też rzucić kotwicę na północ lub na południe od molo (brak osłony od zachodnich wiatrów). Kotwiczenie kosztuje 10 euro (cena obejmuje wywóz śmieci). Jeśli znajdziecie miejsce przy kei, zapłacicie cztery euro za metr jachtu (łodzie do 15 metrów długości) lub sześć euro za metr (łodzie do 20 metrów długości).

Będąc w Komiży, koniecznie trzeba się wybrać na pobliską wysepkę Biševo. Przy słynnej Błękitnej Grocie, na wschodnim brzegu, nie ma boi cumowniczych. Nie można też rzucić kotwicy, bo jest zbyt głęboko. Ale tuż obok, w zatoce przy osadzie Mezuporat, ustawiono kilkanaście boi (trzeba zachować ostrożność, bo niektóre są bardzo blisko siebie). Sternik miejscowej łodzi zabiera załogę na pokład, podwozi do kasy (bilet kosztuje 100 kun), a następnie zabiera na półgodzinną wycieczkę do Błękitnej Groty. Na południowym krańcu wyspy Biševo można odnaleźć Jaskinię Niedźwiedzią – jest mniej znana i mniej spektakularna od Błękitnej Groty, ale też rzadziej odwiedzana. No i można tu wpłynąć własnym dinghy.

Żeglując na wschód wzdłuż południowych brzegów Vis, warto odwiedzić głęboką zatokę Stiniva ze skalnymi wrotami prowadzącymi do niewielkiej uroczej plaży. Można tu rzucić kotwicę i zwodować ponton, ale raczej nie jest to bezpieczne miejsce na dłuższy postój (głęboko i brak osłony od południowych wiatrów). W sezonie jest kilka boi, ale trzeba podać rufowe cumy na brzeg.

Osada Mezuporat przy Błękitnej Grocie (wyspa Biševo). Fot. Ivo Biočina



W sąsiedztwie są także inne mniej popularne zatoki. Travna Mala i Travna Vela z restauracją Senko Karuza i barem Alf oraz Ruda z niewielką osadą rybacką i kamienistą plażą. Na południowo wschodnim krańcu Vis leży dość dobrze osłonięta zatoka Rukavac z licznymi bojami należącymi do dwóch miejscowych restauracji (postój za darmo dla załóg planujących kolację na lądzie).

W pobliżu, na wschodzie Vis, można też zacumować przy wysepce Budikovac. Od południowej strony jest popularna zatoka z plażą, płyciznami, turkusową wodą i kilkoma bojami cumowniczymi. Przy dobrej pogodzie można też odwiedzić kotwicowisko przy północnym brzegu – w zatoce jest dość sporo miejsca do łukowania (brak osłony od północnych wiatrów).

Rejs na Vis najlepiej zaplanować, czarterując jacht ze Splitu, Trogiru, Rogoznicy, ewentualnie z Szybenika. Po drodze warto odwiedzić między innymi Hvar, Stari Grad, Milną na wyspie Brač oraz Błękitną Lagunę na wschodzie wyspy Drvenik Veli. Przepływając w pobliżu Hvaru, można zaplanować postój w marinie ACI Palmižana schowanej w zakamarkach Pakleni Otoci (Wyspy Paklińskie). Spokojna przystań, jedna z najpiękniej położonych, zatopiona jest w zieleni. W okolicy nie ma miejskiego zgiełku i samochodów. Marina ma 180 miejsc postojowych. Działa od 1 kwietnia do 31 października. W sezonie (od 1 czerwca do 30 września) postój jachtu o długości do 12 metrów kosztuje 743 kuny. ACI Palmižana jest naturalną bazą wypadową dla załóg chcących zwiedzać miasto Hvar. A na wyspę Vis mamy stąd już tylko 11 mil. ■

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 adiustacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

Instytut 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

Lista punktów dystrybucji magazynu „WIATR" znajduje się w e-wydaniu.

Pozytywnie zakręcony Olek Hanusz i jego małe motorówki. Nie tylko na Wisłę

Motorówka wzorowana na projekcie Skua 8' Skimmer.

Olek Hanusz. Pierwsza wiosenna żegluga.

Olek Hanusz, szkutnik i żeglarz z Warszawy, który łodzią bez kabiny przemierzył Atlantyk, promuje małe i tanie motorówki dla każdego i prawie na każdy śródlądowy akwen. – Nasza konstrukcja wzorowana jest na projekcie Skua 8' Skimmer opublikowanym w magazynie „Rudder" w 1939 roku oraz na motorówce opracowanej przez firmę Chesapeake Light Craft w 2008 roku – mówi Olek. – Warszawską wersję łodzi stworzyłem na komputerze od podstaw, zachowując zewnętrzne wymiary pierwowzorów oraz większość dobrych pomysłów (na przykład cztery komory wypornościowe). Pozostajemy przy oryginalnej nazwie Skua (pochodzi od rodziny ptaków nazywanych wydrzykami). Pierwszy egzemplarz powstał w Szkutni Wisła ostatniej zimy. Testowy rejs odbyłem w lutym, gdy woda w porcie była jeszcze skuta lodem. Kolejne trzy egzemplarze, zamówione przez klientów, wycinaliśmy ze sklejki na ploterze CNC. Pomysł chwycił. Powoli rodzi się nowe środowisko motorowodniaków poszukujących małej i niedrogiej łódki do weekendowych zabaw i wyścigów (bez uprawnień). Oferujemy gotową łódź z systemem kierowniczym i manetką za 6 tys. zł (bez silnika) lub zestaw do samodzielnej budowy wraz z instrukcją za 2,1 tys. zł.

W Stanach Zjednoczonych, głównie na północnym wschodzie, armatorzy takich łódek tworzą liczną flotę. Spotykają się w weekendy i urządzają zawody w kilku dywizjach. Swą klasę nazwali Coctail Racer. Podobnie ma być u nas. – Chcemy założyć stowarzyszenie. Będziemy współpracować z władzami miasta przy okazji wiślanych imprez oraz ze sponsorami – mówi Olek. – Musimy zorganizować budżet, boje regatowe, stojaki na łódki oraz motorówkę sędziowską. Pierwsze wyścigi już w tym roku na Wiśle, na piaszczystym i szerokim odcinku na południe od Mostu Siekierkowskiego, między Siekierkowskim a Łazienkowskim, co jakiś czas pokażemy flotę bliżej centrum, zrobimy też wypady na Zalew Zegrzyński i Narew. Można też popłynąć turystycznie w górę Wisły.

– Motorówki napędzane są zaburtowymi silnikami o mocach od 6 KM do 8 KM (w zależności od wagi zawodnika). Na mojej łodzi mam 8 KM, gdyż ważę 82 kg. Łódka o masie 35 kg, mająca dodatkowo 12 kg balastu bliżej dziobu, wchodzi w ślizg w trzy sekundy. W siedem sekund rozpędza się do maksymalnej prędkości 35, 36 km/h. Po wykonaniu dokładnego trymu, powinna osiągnąć prędkość 40 km/h.

Skua to łódź dostępna dla wszystkich, także dla osób, które wcześniej nigdy nie kierowały żadnym wodnym pojazdem napędzanym silnikiem. Połowa osób, które dotąd pływały na tej motorówce, to debiutanci. Wszyscy wchodzili w ślizg i wszyscy wracali do brzegu zachwyceni. ■

Gotowa łódź z systemem kierowniczym: 6 tys. zł (bez silnika). Zestaw do samodzielnej budowy: 2,1 tys. zł.

FOT. ARCHIWUM OLKA HANUSZA

SunCamper 35 łączy elementy jachtu motorowego, łodzi typu houseboat i luksusowego campingu z tarasami na dachu, na dziobie i w rufowej części. Fot. HryniewskiFoto.pl

SunCamper 35. Łódź spacerowa ze stoczni Balt-Yacht jachtem roku

SunCamper 35 został jachtem roku w konkursie miesięcznika „Żagle". Stocznia Balt-Yacht zdobyła ten tytuł po raz piąty – to krajowy rekord. Wyróżnienie wręczono podczas warszawskich targów Wiatr i Woda.

Łódź zaprojektowano w biurze Centkowski & Denert Design Studio (jest rozwinięciem modelu SunCamper 30). Łączy elementy jachtu motorowego, łodzi typu houseboat i luksusowego pływającego campingu z tarasami na dachu, na dziobie i w rufowej części. Jacht ma wysoki kielichowaty dziób z niewielką furtką wejściową i wygodną ławką z oparciem. Na rufie jest spora platforma kąpielowa z drabinką. Kokpit, z siedziskami i stołem, osłonięto namiotem – cabrio. Na prawej burcie jest wygodne przejście. Natomiast na górnym pokładzie mamy drugą sterówkę, panele fotowoltaiczne oraz szeroki dwuosobowy materac (w łatwy sposób możemy go przekształcić w siedzisko z oparciem).

Wnętrze kryje dwie łazienki i dwie kabiny mieszkalne. W dziobowej mogą zamieszkać aż trzy osoby. Poza tradycyjnym dwuosobowym łóżkiem, jest tam dodatkowe mniejsze łóżko na lewej burcie. Druga kabina jest w rufowej części. W razie potrzeby można przygotować jeszcze dwa dodatkowe miejsca do spania – wystarczy obniżyć stół w salonie i rozłożyć materac. Mamy więc siedem miejsc noclegowych.

Na prawej burcie jest wygodne przejście. Sternik może wyjść przez boczne drzwi. Fot. HryniewskiFoto.pl (3)

Po obniżeniu stołu powstaje dodatkowa koja.

Kokpit można osłonić namiotem – cabrio.

A podczas żeglugi dziennej na pokładzie może wypoczywać aż 10 osób. Całą prawą stronę salonu zajmuje kambuz z dużym blatem roboczym, lodówką, zlewozmywakiem i dwupalnikową kuchenką.

Pierwsze egzemplarze łodzi SunCamper 35 napędzane były silnikami przyczepnymi. Później zaprezentowano model z napędem hydrauliczno-elektrycznym – taki egzemplarz oglądaliśmy na targach Wiatr i Woda w Gdyni w sierpniu ubiegłego roku. Stocznia oferuje klientom również łodzie z zespołem sail-drive i silnikiem stacjonarnym Diesla o mocy 40 KM – tak wyposażoną jednostkę zaprezentowano na holenderskich targach HISWA we wrześniu ubiegłego roku. SunCamper może mieć także napęd elektryczny. O stateczność kursową i ograniczenie dryfu dbają kile denne, które jednocześnie chronią dno i śrubę silnika. Dziobowy ster strumieniowy ułatwia odejście od pomostu i cumowanie po powrocie z rejsu. Duże solidne koło sterowe pracuje lekko i płynnie. Na prawo od fotela mamy przesuwane drzwi – w dowolnym momencie możemy sprawdzić co się dzieje przed dziobem i za rufą, a wpływając do mariny na wstecznym biegu możemy nawet stać na półpokładzie i sterować jedną ręką.

Modele z najmniejszymi silnikami (od 25 do 30 KM) osiągają prędkości wypornościowe od 12 do 13 km/h. Z optymalnymi silnikami uciągowymi (od 50 do 60 KM) pływają do 17 km/h. Natomiast po zainstalowaniu największych silników uciągowych (od 100 do 115 KM) możemy podróżować z tzw. prędkością półślizgową (do 26 km/h). ■

Balt 918 Tytan. Nowy wszechstronny rodzinny cruiser

BALT 918 TYTAN	
Długość	9,18 m
Szerokość	3 m
Zanurzenie	0,48 m
Waga	3000 kg
Zbiornik paliwa	od 120 l do 239 l
Zbiornik wody	od 120 l do 240 l
Silnik	od 50 KM do 230 KM
Kategoria CE	C-6

Balt 918 Tytan napędzany jest silnikami przyczepnymi (od 50 KM do 230 KM). Fot. Philip Drożdż

Balt 918 Tytan zadebiutował podczas warszawskich targów Wiatr i Woda – zwiedzający zobaczyli premierowy egzemplarz zaprezentowany na stoisku stoczni Balt-Yacht.

Pierwszy model z tej linii (Balt 818) zwodowano w 2013 roku. Łódź spotkała się z dużym zainteresowaniem klientów i uznaniem branży. Testowaliśmy tę konstrukcję podczas rejsu po Morzu Egejskim – to były niezapomniane wakacje oraz doskonały sprawdzian dzielności i funkcjonalności jachtu. Teraz nadchodzi czas większego modelu Balt 918 Tytan zaprojektowanego przez zgrany duet konstruktorów: Jacka Daszkiewicza i Krzysztofa Smagę. Podczas warszawskiej wystawy nowa łódź była oblegana przez zwiedzających.

Podobnie jak mniejszy poprzednik, Balt 918 Tytan napędzany jest silnikami przyczepnymi o mocach od 50 KM do 230 KM. Jacht jest konstrukcją półślizgową. Ale montując motor o mniejszej mocy, doskonale się sprawdzi jako łódź wypornościowa (także do prowadzenia przez osoby nie posiadające patentu motorowodnego). Możliwy jest również montaż dwóch silników.

Obszerny kokpit otoczono wygodnymi kanapami i osłonięto rozsuwanym dachem. Mamy tu duży schowek pod podłogą i sporo miejsca na rozkładany stół. Na rufie są niewielkie platformy kąpielowe. Na śródokręciu – wygodne i bezpieczne przejścia zabezpieczone relingami. Natomiast w przedniej części – bardzo obszerny pokład dziobowy.

Do kabiny prowadzi przeszklone wejście ulokowane z prawej strony. W salonie mamy kambuz z dużym blatem, zlewozmywakiem, lodówką, szafkami oraz dwupalnikową kuchenką gazową ukrytą pod zdejmowaną płytą. Z prawej strony jest także stanowisko sternika, natomiast z lewej – jadalnia ze stołem i dwoma kanapami zwróconymi przodem do siebie. Przednia kanapa ma przekładane oparcie, więc możemy na niej zająć miejsce przodem do kierunku żeglugi. Stół także jest ruchomy – po jego opuszczeniu i rozłożeniu dodatkowego materaca, powstaje dodatkowe łóżko.

Tytan ma aż trzy kabiny z dwuosobowymi kojami.

Zejściówka do kabin mieszkalnych znajduje się w osi łodzi. Na tej dziewięciometrowej jednostce mamy aż trzy kabiny z dwuosobowymi kojami. W części dziobowej jest duża kabina armatorska. Na śródokręciu – dwie mniejsze i nieco niższe kabiny gościnne. Z korytarza wchodzimy też do łazienki wyposażonej w toaletę i prysznic. Jest tu także duża szafa na ubrania.

Nowy Balt 918 Tytan to klasyczny rodzinny cruiser z dużym salonem i wygodnymi kojami. Ponieważ jest bardzo pojemny, zapewne zainteresuje właścicieli flot czarterowych.

Arek Rejs

ZACHODNIOPOMORSKIE
Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przestrzenna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
M-Service Centrum Webasto, Szczecin, Przestrzenna 4, tel. 506 090 609
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 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, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, Szczecin, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 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 Drawskie 1, tel. 512 338 983
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE
Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail–Ho!, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/U3, tel. (58) 305 29 94
Tawerna 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 8, 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 molo, 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, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła 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
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 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, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 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 Omegą, 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, Nadbrzeżna 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, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 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
Rzemieślniczy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księdza 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
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKS 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 Szałe, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepidło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZŻ 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, Cząstków 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 Środowisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-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, Dzielna 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „Lokal na Rybę" (gotuje Bartosz Lisek), Warszawa, Kwiatowa 1/3/5, wejście od Różanej 42, tel. 690 04 33 04
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60

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

LUBUSKIE
UKS Yacht Club Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
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
Szkoła 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
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Augustowie, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55

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

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

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

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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

Główne punkty, do których dociera magazyn „Wiatr". Wersje PDF wszystkich numerów dostępne są na portalu www.wiatr.pl

UBEZPIECZENIA. PORADNIK „WIATRU” I FIRMY PANTAENIUS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ – MAJ 2019

UBEZPIECZENIOWE KNOW-HOW

Dla armatorów, skipperów i załóg

ZLOT REGATOWCÓW
Pantaenius Nord Cup Gdańsk

JACHT Z DRUGIEJ RĘKI
Jak zostać świadomym armatorem?

SZTORMOWY CZAS
Ekstremalne zjawiska pogodowe

Finał konkursu Pantaenius Jacht Foto

Ósmą edycję konkursu Pantaenius Jacht Foto rozstrzygnięto podczas targów Wiatr i Woda. Nagrodę główną zdobył Łukasz Falkiewicz, autor fotografii „Wniebowzięta" (powyżej), którą wykonano podczas regat w Saint-Tropez, pod koniec wyścigu, gdy wszystkie żagle były już schowane pod pokładem (ujęcie przedstawia właścicielkę jachtu „Anafesto" klasy TP52). Nagrodę publiczności odebrała Iwona Lamkowska, autorka zdjęcia „Wspomnienie", które wykonano podczas wrześniowego urlopu nad szczecińskim jeziorem Dąbie.

Drugie miejsce w konkursie zajął Aleksander Unruh, autor zdjęcia „Tłok w porcie" (poniżej) przedstawiającego basen Mariny Gdynia podczas mistrzostw świata. Trzecie miejsce przyznano Michałowi Mazurkiewiczowi, autorowi fotografii zatytułowanej „Sypialnia" (uśpione jachty na tle rozgwieżdżonego październikowego nieba). Nagrodę specjalną za najlepsze zdjęcie regatowe otrzymał Marek Karbowski, trener i wychowawca młodych żeglarzy, który na regatach i treningach zawsze ma przy sobie sprzęt fotograficzny. Kadr „Na bramce" wykonał na wodach Zatoki Pomorskiej, podczas eliminacji do mistrzostw świata i Europy w klasie Optimist. Nagrodę specjalną w kategorii morskiej otrzymała Monika Mraczek, autorka zdjęcia „Black dreams" przedstawiającego czarne żagle regatowych jachtów szykujących się do startu. Nagrodę specjalną w kategorii motorowodnej otrzymał Bartosz Góral, autor fotografii „Kto pierwszy ten..." przedstawiającej łódź typu RIB oraz barkę w główkach portu w Darłowie.

Nagrody dla zwycięzców ufundowali: Delphia Yachts, Hama Polska, Code Zero, Pomorski Związek Żeglarski, North Sails, Akademia Jachtingu oraz Pantaenius. Najlepsze fotografie można oglądać na stronie www.jachtfoto.pl. Na Facebooku (profil Pantaenius Jacht Foto) dostępny jest album ze wszystkimi zdjęciami, które dotarły do finału konkursu. ■

Pantaenius Nord Cup Gdańsk. Od klasy Optimist do jachtów morskich

Jachty morskie w Pantaenius Nord Cup Gdańsk.

Pantaenius NORD CUP
GDAŃSK 2019

Klasa Delphia 24. Załoga Mariusza Trzcińskiego (JKW) zajęła przed rokiem trzecie miejsce. Fot. Bartosz Modelski (2)

Regaty Pantaenius Nord Cup Gdańsk rozgrywane będą od 28 czerwca do 7 lipca. To już czternasta edycja imprezy organizowanej nieprzerwanie od 2006 roku. W ubiegłym sezonie rywalizowało ponad 700 zawodników. Na liniach startu stanęło 445 jachtów i łodzi. W tym roku po raz kolejny może paść rekord frekwencji, gdyż plan regat jest bardzo bogaty. Portem będzie tradycyjnie Marina Galion w Górkach Zachodnich. Organizatorami imprezy są AZS Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego w Gdańsku oraz Yacht Club Gdańsk.

Pantaenius Nord Cup Gdańsk otworzy pełnomorski wyścig jachtów morskich B8 Race (trasa wiedzie do boi zwrotnej ustawionej w pobliżu platformy Lotos Petrobaltic na złożu B8 i z powrotem). Regaty w klasie Optimist będą jedną z ośmiu najważniejszych imprez pucharowych (grupa B). Na starcie staną też sternicy z grupy A. O medale mistrzostw Polski walczyć będą załogi z klas Hobie Cat 16, Hobie Cat 14, Nautica 450 i Słonka. Sternicy z klasy Laser Standard będą rywalizować o punkty w eliminacjach do mistrzostw świata i mistrzostw Europy U21. Na trasach zobaczymy także zawodników z klas OK Dinghy, Open BIC, Micro, Delphia 24, Europa, L'Equipe, Laser Radial, Laser 4.7, Finn, 420 i Latający Holender. Po kilku sezonach przerwy, w ramach Pantaenius Nord Cup Gdańsk, swe regaty rozegrają zawodnicy z klasy 505. Na koniec znów do walki staną załogi jachtów morskich (Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna i Nord Cup Classic).

– Liczymy na rekord frekwencji – mówi Michał Korneszczuk, dyrektor sportowy Nord Cup. – Nasza baza przy hotelu „Galion" może przyjąć jeszcze większą liczbę żeglarzy, a dzięki udostępnieniu dużej hali, port doskonale pełni funkcję miasteczka regatowego. W tym roku, podobnie jak w ubiegłym sezonie, będziemy też korzystać z gościnności Mariny Gdańsk, dzięki której regaty jachtów morskich są bardziej widowiskowe i dostępne dla szerszej publiczności. Staramy się, by poziom regat był wysoki, a atmosfera – wyjątkowa.

Do poszczególnych regat w ramach Pantaenius Nord Cup Gdańsk 2019 można się zgłaszać na stronie www.nordcup.pl. Zaglądajcie też na fanpage imprezy na Facebooku. ■

Laser 4.7. Sternicy powalczą o pucharowe punkty.

Optimist. Najliczniejsza klasa regat (166 łódek).

Open BIC. W tej klasie prym wiodą zawodnicy MKŻ Arka Gdynia. Fot. Bartosz Modelski (3)

Sztormowy czas. Ekstremalne zjawiska pogodowe są już codziennością, także w Europie

Październik 2018. W okolicach Rapallo (Włochy) żywioł zniszczył setki jachtów motorowych i żaglowych.

Tropikalne sztormy, ulewne deszcze, susze, pożary, zniszczenia w portach i marinach – do niedawna informacje o pogodowych kataklizmach docierały do nas głównie zza oceanu, z Morza Karaibskiego i wybrzeży USA. Dziś niestety musimy się pogodzić z tym, że zjawiska oglądane dotąd w telewizji, coraz częściej będą występować za naszymi oknami – na jeziorach, na Bałtyku, na Morzu Śródziemnym, nawet w bezpiecznej i osłoniętej wyspami Chorwacji. Dlatego czarterując jachty i użytkując armatorskie jednostki, nie pytamy już o to, czy kolejne kataklizmy nawiedzą europejskie wody, ale zastanawiamy się gdzie i kiedy natura znów wyrządzi szkody.

W lutym silna bora nawiedziła wybrzeża Dalmacji – wiało 170 km/h, czyli 92 węzły (12 stopni w skali Beauforta). W Splicie zanotowano najsilniejsze porywy wiatru od kiedy wykonywane są tam pomiary (176 km/h). W marinie ACI Korčula fale rozbijały się o falochron i tworzyły pióropusze wody, które wzbijały się na kilka metrów. Na północnym wybrzeżu Chorwacji, w miejscowości Senj, wiatr przewracał krzesła razem z krzepkimi turystami. Z kolei na Malcie, w kurorcie Xemxija, wyrzucał ryby z morza na most. W październiku ubiegłego roku woda wdarła się na zabytkowe uliczki chorwackiego Hvaru, a w Dubrowniku w kilka godzin spadło dwa razy więcej deszczu niż w Londynie przez pół roku. Oznacza to, że chorwackie miasto przyjęło wtedy więcej wody niż Indie i Sri Lanka, gdzie trwał ostatni akcent sezonu monsunowego. Nie ulega wątpliwości – klimat coraz częściej płata nam figle.

We wrześniu ubiegłego roku na Morzu Śródziemnym pojawiło się zjawisko zwane medikanem (śródziemnomorski huragan). W wybrzeża Grecji wiatr uderzył z prędkością około 120 km/h (wrzesień to jeden z najpopularniejszych miesięcy na czarterowe rejsy w tym regionie). Ekstremalne warunki pogodowe nawiedziły także Maltę (marcowy sztorm w ubiegłym roku był najgorszym od 37 lat). Na wybrzeżu wyspy Gozo runął most skalny Lazurowe Okno, symbol Malty i jedna z największych atrakcji turystycznych. Lazurowe Okno, znane między innymi z planu filmu „Gra o tron", miało prawie 50 metrów wysokości, a swym kształtem przypominało ogromny łuk.

Bodaj najwięcej strat materialnych przyniósł październikowy sztorm szalejący w okolicach włoskiej Genui. Przez region przeszły silne burze. Co najmniej dziewięć osób zginęło w wyniku powodzi. W miasteczku Rapallo (25 km na wschód od Genuy) żywioł zniszczył setki jachtów motorowych i żaglowych, w tym dużych

Niszczycielskie fale w Rapallo osiągały wysokość 10 metrów.

Sztorm szalejący we Włoszech dotarł też do Austrii...

FOT. RESTUCCIA GIANCARLO / SHUTTERSTOCK.COM (2)

luksusowych jednostek. Fale osiągające wysokość 10 metrów wyrzucały łodzie na plaże i ulice miasteczka. Szczególnie mocno ucierpiała słynna Carlo Riva Marina, w której stacjonowały jednostki o długości do 50 metrów. Połowa z blisko 400 jachtów uległa uszkodzeniu. Żywioł był tak silny, że przełamał nawet betonową barierę burzową – zmodernizowaną i powiększoną w 2000 roku po podobnej nawałnicy. A ponieważ pogoda nie zna granic, dzień później włoski sztorm dotarł do austriackiego jeziora Attersee.

W listopadzie świat obiegły zdjęcia z Wysp Kanaryjskich. Sztorm wytworzył tam 12-metrowe fale, które wdzierały się do letniskowych osad i odrywały balkony od ścian hotelowych zabudowań. Ewakuowano 39 osób. W innych regionach Hiszpanii również panowała trudna sytuacja pogodowa. Czerwony alarm ogłaszano w Walencji, na Majorce oraz na Balearach.

Ekstremalne zjawiska pogodowe nie omijają także Polski. W 2017 roku nawałnica nawiedziła Kaszuby. Sześć osób zginęło, a ponad 50 zostało rannych. Lasy Państwowe poniosły najbardziej dotkliwe straty w całej swojej historii (wiatr zniszczył około 45 tys. hektarów lasów). W Indeksie Ryzyka Klimatycznego Polska jest dziś klasyfikowana na 72. miejscu, ale na przykład Niemcy już na wysokiej 25. pozycji. Co zatem robić, by się ustrzec przed pogodowymi anomaliami? Przede wszystkim starannie sprawdzajmy prognozy pogody w kilku wiarygodnych serwisach. Umiejętnie planujmy rejsy. Odwiedzajmy bezpieczne porty. Pamiętajmy też o ubezpieczeniach jachtów (casco i OC) oraz o ubezpieczeniach przygotowanych dla skipperów i załóg organizujących czarterowe rejsy. ■

...i spustoszył wody jeziora Attersee. Fot. Archiwum firmy Pantaenius (2)

Coraz więcej łodzi motorowych na polskich akwenach. Na co należy uważać

Rynek łodzi motorowych rozwija się bardzo dynamicznie – zarówno na wybrzeżu, jak i na wodach śródlądowych. Zjawisko to widać nie tylko w portach, ale także na krajowych i europejskich imprezach targowych oraz w portfolio firm oferujących ubezpieczenia jachtów. Klienci ubezpieczają jednostki armatorskie i czarterowe, łodzie ślizgowe i wypornościowe, także coraz popularniejsze konstrukcje typu houseboat. – Ponad połowa jednostek ubezpieczanych w Polsce przez firmę Pantaenius to łodzie motorowe. Około 75 proc. szkód zgłaszanych w naszym gdańskim biurze dotyczy uszkodzeń motorówek i jachtów motorowych – mówi Piotr Lubowski z działu szkód firmy Pantaenius. – Najwięcej klientów pływa na Mazurach, na Zalewie Zegrzyńskim, w Zatoce Gdańskiej, wielu armatorów użytkuje swoje łodzie w Chorwacji.

Uważajcie na przekładnie

Jakie szkody najczęściej zgłaszają armatorzy jachtów motorowych? Zdecydowanie dominują uszkodzenia przekładni w układach napędów silnikowych. Sternicy wprowadzają łodzie na mielizny i nieoznaczone wypłycenia, niekiedy uderzają przekładnią w zatopiony kamień lub w dryfującą kłodę. Uszkodzenia przekładni i śrub silnikowych stanowią około 80 proc. wszystkich szkód zgłaszanych przez armatorów motorówek. Zdarzenia tego typu częściej występują w okresach panowania suszy i niskich stanów wód na śródlądowych akwenach – taka sytuacja miała miejsce na przykład w ubiegłym roku na Mazurach, gdzie wyjątkowo suche lato przyczyniło się do znacznego obniżenia poziomu wód.

Kradzioną motorówkę szybko sprzedam

Z doświadczeń firmy Pantaenius wynika także, że mniejsze motorówki są kradzione częściej niż jachty żaglowe. Są łatwiejsze w obsłudze i mają mniej cech szczególnych, więc trudniej odnaleźć skradzioną jednostkę. Poza tym jest na nie duży popyt, więc złodzieje dość łatwo znajdują nabywców. Najczęściej po prostu wymontowywują i oferują najcenniejszy element, czyli silnik. Kadłub zostaje wtedy porzucony.

Zanim więc zaszumi wam w uszach wiatr w motorówkowym pędzie, warto być mądrym przed szkodą i pomyśleć o dobrym ubezpieczeniu. ■

Jachty z drugiej ręki. Jak zostać świadomym armatorem używanej łodzi?

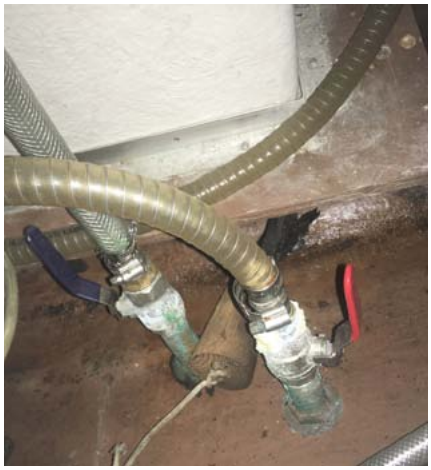
Jachtów na sprzedaż jest wiele. Dlatego przed zakupem warto zasięgnąć porady.

Czy warto szukać jachtu na rynku wtórnym? Owszem. Możemy oczekiwać, że używana łódź została sprawdzona przez morze i dobrze wyposażona przez swego armatora. Na co zatem zwrócić uwagę, przeglądając oferty jachtów używanych? Oddajemy pióro Bartkowi Czarcińskiemu, który specjalizuje się w wyszukiwaniu używanych łodzi i sprawdzaniu ich przed zakupem.

Jak ocenić stan techniczny?

Na początku interesuje nas stan techniczny upatrzonej jednostki. Ale co to właściwie jest? Pojęcie „stan techniczny jachtu" jest tak ogólne i pojemne, że zwykle nie sposób wyczerpać tematu w jednym zdaniu. Choć w ogłoszeniach zazwyczaj czytamy: „jacht w dobrym stanie" albo „łódź w doskonałej kondycji", wiadomo, że to tylko słowa, które mają nas zachęcić do zainteresowania ofertą.

Oceniając stan techniczny, musimy sporządzić listę wszystkich niezbędnych napraw, które wykonamy po zakupie łodzi. Konieczne jest także oszacowanie ich kosztów. Czasem ogłoszeniodawca informuje, że jacht przeszedł remont przeprowadzony przez obecnego właściciela. Ale przecież nie wiemy, jaki był dokładny zakres prac oraz czy zostały wykonane prawidłowo. Nie wiemy też, czy poszczególne elementy były regularnie serwisowane. Dotyczy to przede wszystkim silnika, elektroniki, żagli oraz takielunku. Niestety, na rynku nie ma wielu ogłoszeń, które w sposób rzetelny i wyczerpujący przedstawiają aktualny stan łodzi. Często czytamy lakoniczne opisy, oglądamy nieaktualne zdjęcia (zwykle sprzed lat, czyli z czasów świetności danej jednostki). Niekiedy ogłoszeniodawca zamieszcza fotografie innej łodzi tego samego typu, a czasem te same zdjęcia pojawiają się w kilku różnych ogłoszeniach (zwykle na konkurencyjnych serwisach). Niekiedy używany jacht wystawiony jest na sprzedaż przez kilka lat, a zdjęcia pochodzą z sezonu, w którym armator podjął decyzję o przedstawieniu swej oferty. Dlatego prośmy o aktualne zdjęcia. No i nie dajmy się zbyć ogólnym widokiem mesy i kabin. Pytajmy o fotografie istotnych elementów: silnika i jego komory, zaworów dennych, fragmentów instalacji wodnej, czy śrub mocujących balast (właśnie tymi rzeczami w pierwszej kolejności interesują się rzeczoznawcy). Odszukajcie w internecie przykładowy raport o stanie technicznym jachtu przygotowany przez specjalistę (może opisywać zupełnie inną łódź). Lektura takiego dokumentu pozwoli lepiej się przygotować do rozmów ze sprzedawcą.



Sprawdzamy zawory. Skorodowane – wymieniamy.

Po pierwsze, wstępna selekcja i przygotowanie do oględzin

Nie ma innej metody. Zanim rozpoczniemy rozmowy, musimy zobaczyć jacht na własne oczy (na lądzie lub na wodzie). To oczywiście wiąże się z kosztami. Dlatego najpierw robimy wstępną selekcję. Przeglądamy ogłoszenia i kontaktujemy się z armatorami, którzy telefonicznie lub mailowo udzielą pierwszych informacji. Warto też wykorzystać brokerów, którzy sprzedażą używanych jachtów zajmują się zawodowo. Internet podpowie nam w jaki sposób broker prezentuje swoje łodzie oraz ile jachtów sprzedał w ostatnim roku (brokerzy chętnie się tym chwalą). Nie skupiajmy się tylko na dużych międzynarodowych firmach brokerskich, dla których będziemy jednym z setek klientów. Sprawdźmy też ludzi z małych firm, którzy co prawda mają w portfolio mniejsze floty, ale często lepiej znają swoje jachty, znajdują dla nas więcej czasu, są bardziej elastyczni podczas rozmów i niekiedy podchodzą do swego biznesu nieszablonowo. Z pewnością zdobędziemy od nich sporo informacji już na wstępnym etapie poszukiwań (jeszcze przed oględzinami).

Zaglądamy w każdy zakamarek pod podłogą.

FOT. SHUTTERSTOCK.COM (1)

Gdy rozmawiamy bezpośrednio z właścicielem, możemy oczekiwać, że nikt nie zna jachtu lepiej niż on. Ale nie zawsze tak jest – z mojego doświadczenia wynika, że wielu armatorów nie zdaje sobie sprawy z tego, w jakim stanie jest ich jednostka. Lub po prostu udają, że nie wiedzą o niej wszystkiego...

Co sprawdzić przed oględzinami?

Dokumenty jachtu: rejestracyjne i podatkowe. Każda większa jednostka powinna być zarejestrowana i powinna mieć certyfikat bandery, pod którą pływa. Co nam on mówi? Przede wszystkim wskazuje właściciela. Możemy więc poprosić o kopię dokumentów rejestracyjnych, by się dowiedzieć kto nam chce sprzedać łódź. Z kolei dokumenty podatkowe pozwolą ustalić, czy armator uiścił podatek VAT. Atrakcyjna cena może znacznie wzrosnąć, gdy się okaże, że musimy doliczyć VAT (opłacenie tego podatku jest konieczne, gdy chcemy na stałe pływać po wodach krajów należących do Unii Europejskiej).

Wyposażenie? Im bogatsze, tym lepiej

Jeśli upatrzony jacht ma bogate wyposażenie, jego atrakcyjność w oczach kupującego rośnie. Gdy na pokładzie są generator, odsalarka, autopilot i nowe żagle dodatkowe – możemy uznać, że to istotna wartość dodana, bo każde z tych urządzeń to kilkaset lub kilka tysięcy złotych. Pamiętajmy jednak, że urządzenia powinny być zadbane, serwisowane i sprawne. Bo po co nam na przykład tratwa ratunkowa, skoro ostatni raz była w serwisie kilkanaście lat temu? Albo niesprawne kabestany elektryczne, których naprawa będzie sporo kosztować?

Pytajcie o ostateczną cenę

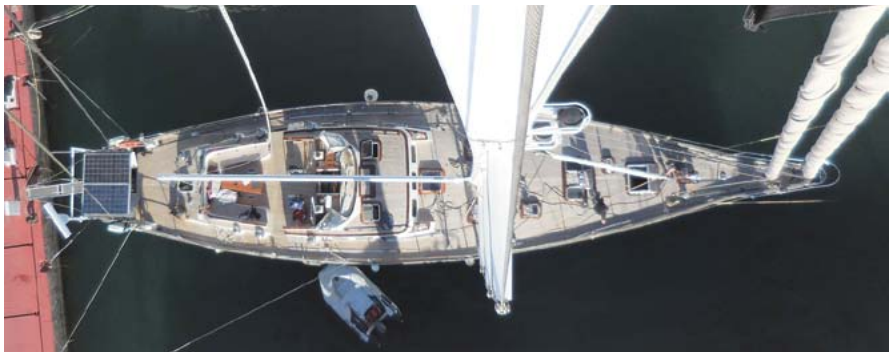
Nikt nie szuka jachtu za milion złotych, gdy ma do wydania na przykład 200 tys. zł. Ale jeśli upatrzona jednostka kosztuje 20 proc. lub 30 proc. więcej niż wynosi nasz budżet – pytajcie o ostateczną cenę. Może się okazać, że właściciel chce szybko sprzedać łódź i jest gotów przyjąć waszą propozycję. Może się też okazać, że oględziny dowiodą, iż pierwotna cena była zawyżona. Nie bez powodu w wielu ogłoszeniach czytamy: *asking price* (cena wyjściowa). Z doświadczenia wiem, że w trakcie rozmów ceny mogą spaść nawet o 30 proc. W ubiegłym roku brałem udział w negocjacjach, w których cena wywoławcza opiewała na 890 tys. euro, a ostateczna wyniosła 550 tys. euro.

Niekiedy możemy znaleźć jacht w bardzo okazyjnej cenie, mocno odbiegającej od jego wartości rynkowej. W takich przypadkach zalecam szczególną ostrożność. Oczywiście, zdarzają się prawdziwe okazje. Na przykład na licytacjach łodzi zajętych przez wierzycieli. W sytuacjach losowych (gdy armator jest zmuszony do nagłej sprzedaży). Albo wtedy, gdy właściciel zakupił już inny jacht i szybko chce się pozbyć starszego. Zawsze jednak starajmy się poznać prawdziwą historię armatora i jego jachtu oraz przyczyny zaoferowania szczególnie atrakcyjnej ceny.

Korzystajcie z usług rzeczoznawców

Gdy zapadła decyzja, że jedziemy zobaczyć jacht, zatrudnijmy zawodowego rzeczoznawcę, żeglarza znającego się na technicznych aspektach, można też poprosić o pomoc przedstawiciela firmy, która będzie wykonywać remont naszej łodzi po sfinalizowaniu transakcji. Ile to kosztuje? By poznać ceny, wystarczy wejść na stronę PZŻ, gdzie ▶

Wchodzimy na maszt i sprawdzamy go metr po metrze.



Prześwietlamy kabestany – to kosztowne urządzenia.

Sprawdzamy mocowanie kabestanów.

Kontrolujemy wszystkie instalacje, w tym gazową.

Sprawdzamy zbiorniki i wszystkie połączenia.

Zaglądamy do najgłębszego fragmentu zęzy.

zamieszczono cennik opłat za usługi rzeczoznawców. Znając dokładne parametry jachtu, na przykład moc silnika czy pojemność akumulatorów, możemy oszacować koszt takiej usługi. Ocena stanu technicznego seryjnej jednostki o długości 12 metrów kosztuje od 2 tys. zł do 2,5 tys. zł. Do tego musimy doliczyć transport i zakwaterowanie rzeczoznawcy.

Im więcej czasu na pokładzie, tym lepiej

Oczywiście, zalecamy także przeprowadzenie testu łodzi pod żaglami. Broker lub właściciel jachtu mogą nam zaproponować usługi swego zaufanego skippera (zwykle za dodatkową opłatą). Jeśli łódź będzie prezentować właściciel, raczej nie zażąda za to wynagrodzenia (choć bywają odstępstwa od tego zwyczaju). Pierwsze oględziny najlepiej zaplanować wtedy, gdy jacht stoi na wodzie i jest w ciągłej eksploatacji. Jednak po teście powinniśmy obejrzeć część podwodną. Dlatego należy pomyśleć o wyciągnięciu jachtu na ląd (sprawdzamy więc dostępność dźwigu i koszty).

W najlepszej sytuacji są ci, którzy przed zakupem mogą spędzić na jachcie dwa lub trzy dni, nocując pod pokładem (najlepiej w trudnych warunkach pogodowych). Pamiętajmy, że jacht jest domem na wodzie, musimy się w nim dobrze czuć, bo przecież chcemy na nim spędzać tygodnie lub miesiące w każdym sezonie. Nie tylko słoneczne weekendy...

A co z ubezpieczeniem?

Przed zakupem jachtu powinniśmy zadbać o ubezpieczenie casco. W tym celu warto się skontaktować z biurem ubezpieczyciela, by poprosić o podstawowe informacje i kalkulację przyszłej składki. Ważne jest także to, w którym momencie transakcji ewentualne szkody będą obciążać nasze konto – po podpisaniu umowy, po odebraniu jachtu, a może już w trakcie transportu lądowego lub wodowania? Pamiętajmy też, że zarządcy wielu marin wymagają od swych gości i rezydentów ubezpieczenia OC. Bez takiej polisy możemy nie otrzymać miejsca w upatrzonej marinie. To zresztą działa w obie strony. Gdy przypadkiem nasz kadłub zostanie uszkodzony przez inną jednostkę manewrującą w porcie, będziemy chcieli dokonać napraw z polisy OC sprawcy, a nie z naszej polisy casco. Dlatego moim klientom zawsze rekomenduję wykupienie OC.

Kupno używanego jachtu to bez wątpienia przygoda. Żeglarze często kierują się emocjami i sercem – to dobrze! Bo przecież każda podróż zaczyna się od marzeń i pierwszego kroku. Na pewno jednak warto zachować trzeźwe myślenie i chłodną głowę. Jeśli sami nie potrafimy utrzymać emocji na wodzy, skorzystajmy z pomocy fachowców. Ich opinie mogą nas upewnić, że podejmujemy właściwą decyzję lub uchronić przed kłopotami i nieplanowanymi wydatkami.

Tekst i zdjęcia: Bartek Czarciński

Ubezpieczeniowe know-how.
Dla armatorów, skipperów i załóg

Pantaenius oferuje produkty zarówno dla właścicieli łodzi żaglowych i motorowych, jak i dla osób pływających na wynajmowanych jednostkach. Armatorzy mogą się ubezpieczyć w zakresie casco, odpowiedzialności cywilnej, od następstw nieszczęśliwych wypadków, czy nawet od skutków wojny, strajku i konfiskaty. Dla osób żeglujących z rodziną i przyjaciółmi na czarterowanych jachtach firma ma wygodne pakiety czarterowe oraz ubezpieczenie kaucji zatrzymanej przez armatora. Skipperów zawodowych i pływających niekomercyjnie Pantaenius ubezpiecza w zakresie OC. Przeczytajcie krótki poradnik i wybierzcie ofertę dopasowaną do charakteru waszej aktywności na wodzie.

DLA WŁAŚCICIELI ŁODZI

Aby przygotować ofertę i skalkulować składkę ubezpieczeniową, Pantaenius musi otrzymać informacje o typie łodzi, modelu, roku produkcji, mocy silnika czy powierzchni ożaglowania (jeśli jednostka jest nietypowa lub starsza, warto przesłać kilka zdjęć). Informujemy również o tym, gdzie łódź jest zarejestrowana lub pod jaką banderą pływa oraz na jakich dokładnie akwenach zamierzamy żeglować. Niezbędne są też informacje o wartości jednostki oraz o tym, jak będziemy użytkować łódź (do celów prywatnych czy komercyjnych). Możemy też wskazać rodzaj ubezpieczenia, który nas interesuje lub poprosić o pełną ofertę firmy Pantaenius. Może ona obejmować:

Ubezpieczenie Jacht Casco. Ubezpieczenie Pantaenius Jacht Casco jest całorocznym ubezpieczeniem typu all risk (od wszelkiego ryzyka), z wyłączeniem szkód wyraźnie określonych w polisie. Obejmuje szkodę całkowitą, czyli bezpowrotną utratę jednostki (bez potrąceń do uzgodnionej sumy ubezpieczenia), a także częściowe uszkodzenie jachtu. Dzięki ubezpieczeniu Pantaenius możemy sobie pozwolić na zakup nowych części, które są konieczne do zastąpienia starych uszkodzonych (bez potrąceń wynikających z wieku części). Pantaenius Jacht Casco chroni nie tylko przed skutkami awarii, kolizji lub wejścia na mieliznę, ale również przed skutkami zdarzeń, za które odpowiedzialne są siły natury (sztorm, uderzenie pioruna). Poza tym pokrywa koszty inspekcji, na przykład po wpłynięciu na mieliznę. Zwróćmy uwagę,

że koszty związane z wyciągnięciem łodzi z wody i usunięciem wraku pokrywane są nawet wtedy, gdy przekraczają sumę ubezpieczenia. Jacht jest też chroniony poza sezonem – ubezpieczone są straty poniesione podczas transportu, w czasie zimowania na lądzie, w wyniku pożaru lub włamania.

Ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej. OC zapewnia pokrycie szkód wyrządzonych osobom trzecim przez właściciela łodzi, jego gości lub załogę. Uwzględnia też roszczenia członków załogi (na przykład względem skippera lub innych osób przebywających na pokładzie). Złamana ręka członka załogi, trwała utrata zdrowia osoby z sąsiedniego jachtu, porysowana burta luksusowej łodzi – takie zdarzenia mogą oznaczać żądanie rekompensaty ze strony poszkodowanego (suma gwarancyjna OC w firmie Pantaenius wynosi aż 10 mln euro). Posiadając OC własnego jachtu, jego właściciel – jako osoba fizyczna – jest także ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej podczas prowadzenia innej łodzi (wynajętej lub użyczonej).

Ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków. NNW pokrywa wydatki związane z trwałą utratą zdrowia lub śmiercią. Wypłata może być przeznaczona na przykład na rehabilitację. Firma sfinansuje też akcję poszukiwawczą oraz ratowniczą (również z użyciem śmigłowca), transport rannych oraz zabezpieczy powrót jachtu. Ubezpieczone są również następstwa wypadków, do których doszło z użyciem sprzętu pływającego znajdującego się na jachcie (ponton, skuter). NNW własnego jachtu działa podobnie jak OC – także na wynajętej lub użyczonej łodzi.

Ubezpieczenie od skutków wojny, strajku i konfiskaty. Nawet najbardziej kompleksowe ubezpieczenie casco nie może nam zapewnić ochrony dla wszystkich możliwych scenariuszy. Takie specyficzne ryzyka mogą wynikać na przykład z wydarzeń politycznych. Dlatego na niektóre akweny Pantaenius może zaproponować ubezpieczenie, które działa, gdy nasz jacht zostanie poszkodowany w następstwie wojny, wojny domowej, strajku, zamieszek społecznych, zajęcia jachtu lub interwencji władz.

Gdy już przekażemy firmie dane łodzi i armatora, otrzymamy mail z rekomendacją zawierającą wszystkie oferowane opcje, wysokość składki rocznej oraz sumę ubezpieczenia. Pantaenius załączy także warunki ubezpieczenia oraz wstępnie wypełniony wniosek ubezpieczeniowy (do sprawdzenia, uzupełnienia i podpisania). Dopiero po odesłaniu podpisanego wniosku zostaje wystawiona polisa. By ochrona zaczęła działać, wystarczy opłacić składkę. Raz zawarte ubezpieczenie jest co rok odnawiane automatycznie. Jeśli sprzedamy łódkę, najlepiej jak najszybciej poinformować o tym ubezpieczyciela, który rozliczy się za niewykorzystany okres ochrony.

Gdy zdarzy się wypadek, starajmy się ograniczyć szkodę do minimum. Niezależnie od zakresu naszego ubezpieczenia, możliwie najszybciej skontaktujmy się z ubezpieczycielem. Specjaliści z Pantaeniusa poradzą fachowo, co możemy zrobić w naszej sytuacji. Z pewnością warto wykonać zdjęcia, które udokumentują zdarzenie. Po powrocie na ląd wypełniamy formularz szkodowy oraz oświadczenie o przebiegu wypadku. Jeśli szkoda dotyczy casco, wyceniamy naprawę, a ubezpieczyciel, po zaakceptowaniu dokumentów, przekazuje informację: „proszę rozpocząć naprawianie szkody, a następnie przesłać nam fakturę". Rozliczenie może też nastąpić na podstawie kosztorysu naprawy.

DLA PŁYWAJĄCYCH NA WYNAJMOWANYCH JACHTACH

Nawet pieczołowicie zaplanowane wakacje mogą zostać popsute przez przykre niespodzianki, które zdarzają się przed wyjazdem, podczas podróży do bazy czarterowej lub w trakcie rejsu. Aby takie zdarzenia nie odebrały nam ochoty na morskie wyprawy, Pantaenius oferuje żeglarzom praktyczne ubezpieczenia. Można je łatwo wykupić online, korzystając z własnego konta w Pantaenius (możemy się zalogować przez stronę www.pantaenius.pl). Jeśli jeszcze nie mamy konta, na adres info@pantaenius.pl należy wysłać pytanie o ubezpieczenie, które nas interesuje. Specjaliści od ubezpieczeń czarterowych i dla skipperów szybko udzielą nam informacji.

Pakiety czarterowe. Gwarantują szeroką ochronę kapitanowi i aż dziewięciu członkom załogi. Koszty składki można podzielić na poszczególnych uczestników wyprawy. W zależności od potrzeb, wybieramy jedną z czterech opcji: Basic, Silver, Gold lub Premium. Podstawą każdego pakietu jest ubezpieczenie OC skippera niezawodowego oraz ubezpieczenie kosztów związanych z anulacją lub skróceniem rejsu z powodu poważnych zdarzeń losowych (niespodziewana choroba, ciąża, czy utrata pracy osoby ubezpieczonej). Kolejne opcje są wzbogacone o ubezpieczenie kaucji, kosztów leczenia za granicą oraz następstw nieszczęśliwych wypadków.

Ubezpieczenie najlepiej wykupić zaraz po podpisaniu umowy czarterowej. Można to również zrobić nie później niż 30 dni przed wypłynięciem w rejs (chyba, że umowa została zawarta last minute i nie minęły jeszcze trzy tygodnie od jej podpisania).

Ubezpieczenie kaucji. Pantaenius oferuje także osobne ubezpieczenie kaucji zatrzymanej na skutek szkody powstałej podczas rejsu. Można je wykupić online nawet dzień przed rozpoczęciem podróży. Stawka wynosząca 142,86 euro ubezpiecza kaucję w wysokości do 3 tys. euro.

Ubezpieczenie OC skippera. Skipperom żeglującym nieco częściej, zarówno prywatnie, jak i zawodowo, Pantaenius proponuje ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (załoganci, inne jachty, mariny). Trzeba pamiętać, że to ubezpieczenie nie pokryje szkody dotyczącej jachtu, który prowadzimy. Ochrona obowiązuje przez cały rok i jest wznawiana automatycznie. Polisa chroni kapitana wraz z załogą. Działa także podczas pływania pokładowym pontonem oraz podczas korzystania z jachtowego sprzętu do sportów wodnych. Z tej polisy skorzystamy wtedy, gdy ubezpieczenie czarterowanego jachtu nie zabezpiecza nas w pełnym zakresie i nie gwarantuje pokrycia skutków wyrządzonej szkody.

W przypadku szkody można się kontaktować z polskim biurem Pantaenius, dzwoniąc na numer +48 58 350 61 35 lub pisząc na adres szkody@pantaenius.pl. ■

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Pantaenius GmbH Oddział w Polsce
ul. Gradowa 11, 80-802 Gdańsk.
Tel. 58 350 61 31
e-mail: info@pantaenius.pl

Chcesz zgłosić szkodę? Zadzwoń lub napisz:
Tel. 58 350 61 35,
e-mail: szkody@pantaenius.pl