

WIAATR

magazyn dla żeglarzy pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych CZERWIEC 2010

CZARTERY

Chorwacja, Bałtyk, Mazury



UBEZPIECZENIA DLA ŻEGLARZY 26.

OD REDAKCJI



Gdzie żeglować?

Na Bałtyku zimno i wietrznie, na Mazurach tłoczno, w Chorwacji coraz drożej, a do Grecji daleko. Więc gdzie żeglować w tym sezonie? Odpowiedź jest prosta. Żeglujcie, gdzie chcecie! Bo każda teza zawarta w pierwszym zdaniu może być prawdziwa, albo nie. Wszystko zależy od kursu waluty, od środka transportu, od miesiąca, w którym rezerwujemy jacht, od temperatury, od słońca, wiatru, a nawet od tego w jakim towarzystwie przyjdzie nam spędzać wakacje, bo przecież jedna załoga będzie się żywić w restauracjach i parkować w marinach, a inna wybierze kotwicę i pichcenie pod pokładem.

Są takie dni, kiedy na Bałtyku żeglujemy w koszulkach z krótkim rękawem. Są takie tygodnie, kiedy w mazurskich portach są pustki (na przykład w czerwcu - to najlepszy miesiąc na mazurski rejs). Grecja wcale nie musi być daleko, a Chorwacja wcale nie musi być kosztowna. O tym ile naprawdę kosztuje rejs na Adriatyku piszemy na stronie 15.

A może wybrać Seszele, wyspy nie z tej ziemi, gdzie piasek przypomina mąkę, a woda ma kolor szmaragdów? Może wyruszyć do Niemiec i Dani, czarterując jacht na zachodnim Bałtyku? Albo pozostać u siebie i wy płynąć z Gdańska na zatokę? Jachtem lub motorówką. Jurek Owsiak powiedziałby „róbta co chceta, ale uważajta, co robita”. Żeglujcie, gdzie chcecie, ale pamiętajcie o dwóch rzeczach. Kamizelki i ubezpieczenia. Bez tego nie ruszajmy w rejs. Bo nawet najpiękniejsza żeglarska przygoda czasem może się źle zakończyć.

Krzysztof Olejnik

Róża Wiatrów

Maj zapomniał w tym roku o wiosnie

Za nami najzimniejszy początek sezonu od lat. Kiedy zimno i leje to klienci nie rezerwują jachtów na Mazurach. Nie kupują pianek i desek surfingowych. Nie planują lekcji kitesurfingu na zatoce. Niestety sezon żeglarski spóźnił się w tym roku przynajmniej o miesiąc. Czy nadrobimy stracony czas?

Młodzi sternicy z klasy Optimist żeglowali w Pucku w deszczu i przenikliwym zimnie. Aura bardziej przypominała późny listopad, niż maj. Trenerzy odwoływali treningi. Turyści też nie spieszyli się na wodę. I jakby tego było mało przez Polskę przetoczyła się powódź, zalewając między innymi hangary Yacht Klubu Polski Kraków. Żeglarze z Krakowa napisali na forum optimist.sails.pl: „Zniszczone pomosty. Zalane hangary z narzędziami, łódkami, zniszczone silniki, stery, miecze, sklejki, żywice, maty... W ubiegłym roku przyczepa z ośmioma Optimistami z YKP Kraków wjechała pod TIR-a podczas powrotu z regat. A teraz ta powódź. Część sprzętu po ostatnich regatach zostawiliśmy na krakowskich Bagrach, ale kilka optyków i inne jachty zostały w klubie.”

Czy pozostałe miesiące lata pozwolą nadrobić stracony czas i pieniądze? I odbudować zniszczone przystanie? Wierzymy, że aura będzie łaskawa.

W tym wyjątkowo zimnym maju

Magazyn Wiatr odwiedził między innymi Łódzkie Dni Żeglarskie „Łódź na horyzoncie” oraz odbywający się w tym samym czasie festiwal pieśni żeglarskiej Kubryk.

Byliśmy w Pucku na Pucharze KS Zatoka, na eliminacjach do mistrzostw świata i Europy w klasie Optimist oraz w Poznaniu na Pucharze Europy Centralnej klasy Cadet.

W czerwcu do naszej sieci dystrybucji dołączyły trzy sklepy żeglarskie firmy Smart. Sklep w Gdyni przy Aleji Jana Pawła II 5, w Szczecinie przy ul. Jana z Kolna 21a oraz sezonowy sklep w porcie jachtowym Nieporęt przy ul. Wojska Polskiego 3.

Numer czerwcowy magazynu powiększyliśmy o kolejne cztery strony, wierzymy, że każdy z czytelników znajdzie na łamach coś dla siebie. Redakcja podpisała w ostatnich dniach umowę o współpracy redakcyjnej z Grupą ONET.pl. Co miesiąc wybrane materiały z Magazynu Wiatr internauci będą mogli znaleźć na stronach portalu Grupy ONET.pl, między innymi w sekcji www.zagle.onet.pl oraz na stronach poświęconych turystyce.

Radzi jesteśmy także z tego, że coraz większym Waszym zainteresowaniem cieszy się

wersja PDF Magazynu Wiatr,

którą w każdej chwili można pobrać za darmo ze strony www.magazynwiatr.pl. Wersja PDF dostępna jest natychmiast po ukazaniu się nowego numeru. Wszystkie reklamy w wersji PDF są podlinkowane, dzięki czemu czytelnicy zainteresowani ofertą danej firmy mogą łatwo i szybko przejść na jej stronę www. W miesiącu marcu Magazyn Wiatr w wersji PDF pobrano 1500 razy, a w maju zanotowaliśmy już 3500 pobrań.

Od niedawna wszystkie numery magazynu dostępne są także w Morskiej Bibliotece Cyfrowej. To pierwsza w Polsce biblioteka cyfrowa, która ułatwia dostęp do źródeł wiedzy o morzu i żeglarskim. Do gromadzenia i udostępniania publikacji wykorzystuje nowoczesne oprogramowanie *dLibra*. W kolekcji biblioteki są wydawnictwa, literatura piękna, biografie, rękopisy, fotografie, skrypty, podręczniki, materiały konferencyjne i doktoraty. Czytelnikami Morskiej Biblioteki Cyfrowej (MBC) są żeglarze i motorowodniacy, osoby o średnim i wyższym wykształceniu, zainteresowane tematyką morską. Dane odwiedzin i wyświetleń publikacji wskazują, że 40 proc. odwiedzających bibliotekę pochodzi spoza Polski. Dzięki obecności w Morskiej Bibliotece Cyfrowej redakcja magazynu planuje zwiększyć dotarcie do polskich żeglarzy mieszkających poza granicami kraju.

Zakończyliśmy przyjmowanie prac na

konkurs Magazynu Wiatr.

Kierowaliśmy go do żeglarzy, których ciągnie nie tylko na wodę, ale także do pióra. Prosiłiśmy, byście opisali swój najpiękniejszy rejs. Nadesłaliście kilkanaście ciekawych prac. Wkrótce ogłosimy zwycięzców i opublikujemy ich artykuły (na portalu www.magazynwiatr.pl oraz w kolejnych wydaniach „Wiatru”).

Krzysztof Olejnik



WIND CONVERTER													
°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

NOWOŚĆ!

DELPHIA 46cc

Dane techniczne:

Długość całkowita: 14,06 m

Szerokość: 4,48 m

Zanurzenie: 2,25 m

Ciężar jachtu: 13,05 t

Balast: 4,63 t

Silnik: VolvoD 110 KM

Grot: 54,60 m²

Genua: 60, 50 m²

Kategoria CE: A - 10 osób

Projektant: Andrzej Skrzat

Stylizacja wnętrza: Schnaase Interior Design



Nautika 1000 Eko

Delphia 24 One Design

Phila 780

Phila 880

Delphia 29.2

Delphia 33.3

Delphia 37.3

Delphia 40.3

Delphia 46 cc
Nowości

Delphia 47

DELPHIA

Delphia Yachts Kot sp.j.
ul. Żurawia 6/12, 00-503 Warszawa
tel.: 022 420 35 05
e-mail: delphiayachts@delphiayachts.pl

www.delphiayachts.pl



Szukiel z nagrodą Teligi

Magazyn „Żagle” przyznał Nagrodę im. Leonida Teligi. Tegoroczna gala wręczenia nagrody przypadła niemal dokładnie w 40. rocznicę śmierci pierwszego Polaka, który samotnie opłynął świat.

W kategorii „Wyczyn sportowy” nagrodę otrzymał Rafał Szukiel (na zdjęciu) – za zwycięstwo w regatach Kieler Woche w olimpijskiej klasie Finn. W kategorii „Popularyzacja żeglarstwa” laureatami zostali Jolanta i Sławomir Klupsiowie – autorzy programu „Opowieści wiatru i morza” emitowanego na antenie TVP Polonia. W kategorii „Literatura i sztuka” jury uhonorowało Wojciecha Kuźnickiego, autora książki „Żeglarstwo lodowe dla najmłodszych”.



Baltic Sail Gdańsk

Największy zlot żaglowców w Polsce odbędzie się w dniach 8-11 lipca w Gdańsku. Można już kupić bilety na rejsy żaglowcami. Znamy też stawkę, o jaką walczyć będą uczestnicy głównego wyścigu.

Do Gdańska przyplyną żaglowce z całej Europy. Będzie można wypłynąć na nich w kilkugodzinny rejs po wodach Gdańska i zatoki. Na stronie www.balticsail.pl można już rezerwować i kupować bilety na rejsy. Ilość miejsc jest ograniczona, więc warto się pośpieszyć. Załogi stające do sobotniego wyścigu będą rywalizować o przechodni Bursztynowy Puchar Baltic Sail Gdańsk. Na linii startu, na wysokości mołu w Brzeźnic, staną jachty morskie i kabinowe biorące udział w regatach Nord Cup

2010 oraz wszystkie jednostki, które przyplyną na zlot Baltic Sail. Wręczenie Bursztynowego Pucharu odbędzie się w trakcie wieczornego koncertu na scenie głównej na Długim Targu. Uczestnicy regat będą płynąć wzdłuż wybrzeża, więc będzie można oglądać ich zmagania z lądu. Osoby, które wygrają bilety na rejs z udziałem Mateusza Kusznierewicza, będą mogły kibicować jachtom z pokładu Baltic Beauty.

Jako sponsor tegoroczny zlot wesprze firma VB Leasing. W ramach Baltic Sail Gdańsk, poza zlotem żaglowców, odbędą się również regaty Nord Cup oraz wyjątkowy festiwal szantowy – „Szanty pod Żurawiem”. Po szczegóły zapraszamy na stronę www.balticsail.pl.

Dobre wieści ze stoczni Delphia Yachts

Stocznia Delphia Yachts rozwija produkcję jachtów motorowych Uttern. Otwiera też nowy dział specjalizujący się w budowie ekskluzywnych łodzi typu Tender.

Stocznia jachtowa Delphia Yachts, producent znanych na świecie jachtów żaglowych Delphia, specjalizuje się również w produkcji łodzi motorowych. Doświadczenie stoczni zachęca wiele firm z branży do współpracy. Brunswick Marine in EMEA, właściciel wielu marek łodzi motorowych, takich jak Quicksilver, Sea Ray, Arvor, postanowił powierzyć stoczni Delphia kolejny projekt – produkcję łodzi Uttern. Łodzie motorowe Uttern największą popularność zdobyły na rynku skandynawskim. Zespół projektowy Brunswick, we współpracy z zespołem Delphia Yachts, wprowadził wiele zmian w dotychczasowych modelach. Począwszy od zmiany wystrój wnętrza, wyglądu zewnętrznego, poprzez ulepszenia techniczne. Obecnie na terenie stoczni z Olecka trwa

produkcja 8 łodzi Uttern o długości od 5,8 m do 6,9 m.

Delphia otworzyła też nowy dział produkcji, który specjalizuje się w budowie ekskluzywnych łodzi typu Tender. Obecnie trwają prace nad dwoma modelami, Tender Limousine oraz Tender Open. Oba modele wykonywane są z najwyższej jakości materiałów. Model Limousine to łódź o długości 10 metrów, której przeznaczeniem jest dowóz gości na ekskluzywny, 80-metrowy jacht. Ta wyjątkowa konstrukcja charakteryzuje się wnętrzem w stylu art deco. Wyposażona jest w klimatyzację, lodówkę, maszynę do lodu. Posiada podnoszony dach i obicia ze skóry. Model Open to 10 metrowa łódź rekreacyjna. Jej zadaniem jest zapewnienie gościom sportowych wrażeń. Posiada między innymi możliwość zaczepienia nart wodnych.

Gdańskie Otwarcie Sezonu Żeglarskiego

Dziesiątki jachtów, setki żeglarzy, a do tego piękna pogoda i mnóstwo atrakcji – tak wyglądało w tym roku Gdańskie Otwarcie Sezonu Żeglarskiego.

Impreza zorganizowana przez MO-SiR Gdańsk, władze miasta oraz Gdańską Federację Żeglarską, odbyła się po raz siódmy. Statek Morskiej Straży Pożarniczo-Ratowniczej zaprezentował kurtykę wodną. Rywalizowały załogi smoczych łodzi. W szlagierowym wyścigu Politechnika Gdańska pokonała Uniwersytet Gdański i zdobyła Puchar Rektorów.

Były też regaty klasy Optimist. Wystartowało 20 łodek. Wszystkie miejsca na podium zajęli reprezentanci Uczniowskiego Klubu Sportowego „Szekla” z Gdańska. W samo południe odbyła się oficjalna część uroczystości. W towarzystwie władz Gdańska i komandorów trójmiejskich jachtklubów, na maszcie flagowym na Targu Rybnym podniesiono biało-czerwoną banderę. Następnie władze miasta przekazały załodze jachtu Gdańsk

(jednostka należąca do Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego Marynarki Wojennej z Gdyni) niezwykle upominek. Żeglarze otrzymali czerwony genaker z herbem miasta, który z dumą prezentowali publiczności. Muzyczną oprawę uroczystości zapewniła orkiestra Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

Po części oficjalnej nadszedł czas na najbardziej widowiskowe elementy obchodów – wielką paradę jednostek na Motławie oraz pokazy ratownictwa. Korowód prawie 100 jachtów przyciągnął na nabrzeża Motławy mieszkańców i turystów. Pokazy ratownictwa przygotowane przez „Fundację Bezpieczni nad Wodą”, Lifeguard Gdańsk, Policję Wodną oraz SAR z Gdyni były okazją, by pozyskać wiedzę o właściwych zachowaniach w niebezpiecznych sytuacjach jakie mogą się przydarzyć na wodzie.

Odszedł Zbyszek Natkaniec

Pogrążeni w smutku informujemy, iż w poniedziałek 3 maja 2010 w godzinach rannych odszedł na wieczny spoczynek, w wieku zaledwie 52 lat, nasz niezapomniany przyjaciel i wspólnik **Zbigniew Natkaniec**.

Od prawie ćwierć wieku służył wiernie bractwu motorowodnemu swoją fachową poradą. Nikt tak jak On nie posiadał tak obszernej wiedzy w swoim fachu.

Branża motorowodna, ale i my jego przyjaciele i współpracownicy, ponieśliśmy wielką stratę. Pozostanie w naszej pamięci jako uosobienie spokoju, mądrości i życzliwości.

Pogrążeni w żalu z powodu tej niepowetowanej straty, składamy kondolencję i wyrazy współczucia Żonie Krystynie oraz całej rodzinie

Armator Yachts Polska



Twoja pasja! Nasz leasing!

Marine Leasing

Leasing jachtów żaglowych i motorowych

W przybliżeniu korzyści:
Leasing jachtów żaglowych i motorowych
daje możliwość odliczenia 100% podatku VAT.

www.marineleasing.pl

INFOLINIA
contact center

801 199 199



Nord Cup 2010

Ponad 100 jachtów. Trzy komisje sędziowskie i trzy trasy ustawione na Zatoce Gdańskiej. Piąta edycja regat Nord Cup będzie w tym sezonie jedną z najważniejszych imprez żeglarskich w Trójmieście.

W Górkach Zachodnich w dniach od 8 do 11 lipca spotkają się zawodnicy z 16 klas regatowych: między innymi z kasy 505, Hobbie 16, Hornet, Euro-

pa, OK Dinghy, Nautica 450, Słonka oraz zawodnicy z jachtów morskich i jachtów startujących w Pucharze Polski Jachtów Kabinowych. Dla załóg z klas 505, Hornet i Hobbie 16 regaty będą miały rangę mistrzostw kraju. Jachty kabinowe i balastowe wystartują dodatkowo w wyścigu o Bursztynowy Puchar. Nord Cup jest w tym roku częścią zlotu Baltic Sail Gdańsk.

Na piątkowy wieczór organizator zaplanował spotkanie przy grillu (zaprasza firma Pantacenius), natomiast w sobotę, na Starym Mieście w Gdańsku, odbędzie się integracyjne „crew party” (transport zapewnia organizator). Na ten dzień w ramach Baltic Sail przewidziano „Szanty pod Żurawiem” oraz paradę żeglarzy na Długim Targu. Więcej informacji i zapisy do regat na stronie internetowej www.nordcup.pl

Regaty o Puchar Mariny Gdańsk

Cztery wyścigi, trasa usytuowana w pobliżu brzegu, a wieczorem zabawa przy pieśniach morza – IV Regaty o Puchar Mariny Gdańsk odbędą się w weekend, 19 i 20 czerwca.

Regaty zaliczane są do Morskiego Żeglarskiego Pucharu Polski oraz

Pucharu Zatoki Gdańskiej. Imprezę organizuje Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji. Planowane jest rozegranie czterech wyścigów. Starty odbędą się na wysokości mola w Gdańsku Brzeźnic, skąd jachty wyruszą w kierunku mola w Sopocie. Flota będzie doskonale

widoczna z gdańskiego mola i plaży. Organizatorzy zadbali również o spikera, który zgromadzonym na molo widzom na bieżąco będzie relacjonował przebieg rywalizacji.

Dla uczestników regat i widzów przygotowano pozasportowe atrakcje. W sobotę (19 czerwca o godz. 19), na scenie w gdańskiej Marinie wystąpią Grzegorz „Gooroo” Tyszkiewicz oraz Leszek Bolibok. Wstęp na koncert jest bezpłatny. Po koncercie, w Klubie Ludzi Morza „Zejman”, odbędzie się wieczór żeglarski.



LINA ŻYCIA

Lina asekuracyjna z hakami samozamykającymi, których konstrukcja zabezpiecza przed przypadkowym otwarciem i wypięciem z relingu lub innego uchwytu na jachcie. Lina wykonana jest z wytrzymałej taśmy nylonowej. Źródło: www.crewsaver.pl

OSOBISTY LOKALIZATOR

AquaLink oraz AquaLink View (produkty firmy ACR Electronics) to urządzenia, które można nazwać osobistymi lokalizatorami. AquaLink posiada wbudowany odbiornik GPS oraz źródło silnego światła stroboskopowego o dużej jasności. Po włączeniu urządzenia wysyłany jest sygnał niebezpieczeństwa wraz z aktualną pozycją geograficzną. AquaLink zaczyna też emitować światło. Urządzenie może też wysłać informację do pięciu wybranych osób o treści „I'm OK.” wraz z pozycją geograficzną (usługa za dodatkową opłatą). Wiadomość ta może być przesłana SMS-em lub na adres e-mail. AquaLink View dodatkowo posiada wbudowany czytnik, na którym możemy sprawdzić aktualną pozycję. Urządzenie utrzymuje się na powierzchni wody. Źródło: www.smart.gda.pl



TRATWA RATUNKOWA

Tratwa ratunkowa AWN Offshore dostępna jest w kontenerze lub w torbie. Na wyposażeniu posiada drabinkę ułatwiającą wejście, oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne, okno, system do nabierania wody deszczowej, izolację termiczną dna, dryfkotwę, koło ratunkowe z liną o długości 30 metrów, nóż pływający, uchwyt pod dnem umożliwiający postawienie tratwy, dwie gąbki, dwa wiosła, gwizdek morski, sześć tabletek przeciw chorobie morskiej na każdą osobę, dwie latarki, lusterko sygnalizacyjne, trzy flary ręczne czerwone, dwie flary spadochronowe, worek na wodę, wędkę, pompę ręczną, zestaw naprawczy. Okres między przeglądami wynosi trzy lata. Tratwa dostępna jest w wersjach dla 4, 6 lub 8 osób. Źródło: www.bakista.pl



NOWY ROLLER NA JEZIORA

Nowy roller (o nazwie CF 700) przeznaczony jest do jachtów o długościach od 7,5 metra do 9,5 metra. Roller produkowany jest przez amerykańską firmę Schaefer. Zastosowano wysokiej jakości tworzywo GEON pvc. Profil składa się z dwóch elementów, które poprzez zaciśnięcie mocowane są dookoła sztagu. Producent zapewnia, że nowy roller jest bardziej wytrzymały od tradycyjnych, w których przy częstym kładzeniu i stawianiu masztu dochodzi do łamania się łączników lub segmentów tzw. „sztywnego sztagu”. Konstrukcja lickszary nie pozwala na wyjście żagla. Fał podpięty do krętlika wraca na pokład przez maszt, a nie na bęben. Bęben i krętlik są podwójnie łożyskowane, a montowanie bębna do sztagownika jest wyjątkowo proste. Bęben rollera jest bardzo blisko pokładu, co pozwala na zastosowanie sztakla o dłuższym luku przednim, a to daje większą powierzchnię żagla przedniego. Źródło: www.sailservice.pl



PRZELOTKI DO LIN

Przelotki Bullseye są łatwe w montażu (na jedną śrubę). Pomagają uporządkować liny na pokładzie. Dostępne są w wersji na liny 6, 10, 12 i 16 mm. Źródło: www.majer.com.pl



SASZETKI DO PRZENOŚNYCH TOALET

Saszetki Aqua Kem do zbiornika fekalii w przenośnych toaletach są łatwe w użyciu, redukują nieprzyjemny zapach, zapobiegają gromadzeniu się gazów i utrzymują zbiornik na fekalia w czystości. Saszetki ulegają biodegradacji. Można ich używać w niskich temperaturach. Pojemnik zawiera 15 saszetek. Źródło: www.majer.com.pl

WOREK Z NAZWĄ JACHTU

Bawełniany worek żeglarski z nazwą naszego jachtu może być nie tylko miłym prezentem dla armatora, ale także dodatkowym wyposażeniem jachtu, które z pewnością przyda się na lądowe wycieczki podczas wakacyjnych rejsów.

Worek ma wysokość 45 cm. Występuje w trzech kolorach: czerwonym, granatowym i białym.

Źródło: www.szopeneria.pl



Karolina Winkowska



Karolino, ledwo się rozpoczął sezon w Polsce, a Ty już uciekłaś do Hiszpanii...

Karolina Winkowska (mistrzyni Polski w kitesurfingu): Jestem w Tarifie, mieszkam na kempingu, na plażę wychodzę w klapkach, prawie nie ruszam samochodu. Jest słońce, jest wiatr, jest pięknie. To chyba najlepsze w Europie miejsce do uprawiania kitesurfingu.

Jesteś na jakimś zgrupowaniu?

Jakie tam zgrupowanie... W moim sporcie nie ma kadry, trenerów i obozów. Po prostu jeżdżę po świecie i pływam. Podpytuję, podpatrzę, oglądam filmy. Tu mam już wielu znajomych i przyjaciół. Każdego mogę zapytać o radę. Wzajemnie się motywujemy do pływania. A poza tym żyjemy sobie bez stresu, bez pośpiechu, po prostu szczęśliwie.

A codzienne obowiązki, nauka...

Moje codzienne obowiązki to właśnie pływanie na kite. Ten sport od dwóch lat jest moim zawodem. Jeżdżę z plaży na plażę. Przez najbliższe trzy miesiące raczej się ze mną nie umówisz, bo prawie nie będę miała wolnych dni. Albo ćwiczę nowe triki, albo startuję w zawodach, albo wyruszam na następną imprezę. Czasem chciałabym mieć czarodziejską maszynę do teleportacji. A nauka? Od niedawna studiuję modern languages. Po angielsku i korespondencyjnie, przez internet. Codziennie uczę się godzinę lub dwie. Mogę to robić w dowolnym miejscu na świecie.

Ile osób w Polsce może powiedzieć, że kitesurfing to ich zawód?

Jedni sprzedają sprzęt, inni prowadzą szkółki. Ale zawodników zarabiających na tym sporcie jest zaledwie kilku.

Od czego zaczęła się Twoja przygoda z żeglarstwem?

Nie będę wyjątkiem – od Optimista. Pamiętam, że bałam się wiatru i ciągle było mi zimno. Później jeździłam na snowboardzie, startowałam nawet w zawodach. Pływałam też na desce. Aż wreszcie kitesurfing wciągnął mnie bez reszty. Miałam wtedy 14 lat. Szybko zrozumiałam, że ten sport to moja „zajawka”. Pływam dla siebie, naprawdę to uwielbiam, a wyniki sportowe zaczęły przychodzić trochę przy okazji.

Kitesurfing to wspaniały sport dla dziewczyn, bo jest lżejszy, niż żeglowanie na desce. Poza tym, jeśli ktoś chce rozpocząć przygodę z wiatrem, to kitesurfing pozwoli mu poczuć frajdę z jazdy już po 12 godzinach nauki.

Wciąż toczą się dyskusje i spory o to, który sport jest ciekawszy – kitesurfing czy windsurfing?

A co jest smaczniejsze – mięso czy sałatka? Nie ma dobrej odpowiedzi. Każdy lubi coś innego.

Jak przygotowywałaś się do tego sezonu?

Postanowiłam pożeglować na bardziej wymagających akwenach. Zimą dwa miesiące spędziłam w RPA. Tata mi mówił przez telefon, że w Polsce jest minus 30 stopni Celsjusza. A ja mu na to, że u mnie też jest 30 stopni. Tylko na plusie. Okres przygotowawczy był ważny, bo sezon będzie długi. Poza zawodami rozgrywanymi w Polsce, będzie aż 11 imprez zaliczanych do cyklu organizowanego przez Professional Kiteboard Riders Association (PKRA). Zawody odbywają się na całym świecie, od Maroko po Australię, więc spędzimy na walizkach mnóstwo czasu. Dotąd rozegrano dwie imprezy. W mojej konkurencji (freestyle) na razie zajmuję trzecią pozycję.

Czy kitesurfing jest sportem niebezpiecznym?

Jeśli ktoś chce pójść na skróty, wydaje mu się, że wszystko jest proste, nie zna lub nie stosuje zasad bezpieczeństwa, to wówczas bardzo łatwo zrobić krzywdę sobie lub innym. Na początku konieczny jest kurs u wykwalifikowanych instruktorów.

Jak długo można utrzymać się w powietrzu, jak daleko potrafisz skoczyć na desce?

W powietrzu możesz być nawet kilkanaście sekund. W górę wzbijam się na około cztery metry. To nie jest tak, że wiatr cię porywa, a ty tylko czekasz, aż on puści, by móc wylądować bezpiecznie. W kitesurfingu można panować nad wiatrem. To wspaniałe uczucie.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Frauscher 717 GT

Szybka jak bolid i wygodna jak limuzyna. Oto nowa torpeda z Austrii.

Czy producenci łodzi motorowych mogą nas jeszcze czymś zaskoczyć? Czasem się wydaje, że to zadanie jest coraz trudniejsze, szczególnie przy tworzeniu niewielkich łodzi otwartopokładowych. Aż pojawia się taki jacht jak Frauscher 717 GT (Grand Turismo albo Gin Tonic) i zaskakuje nas na każdym kroku.

Austriacy ze stoczni Frauscher to mistrzowie innowacji. W zeszłym roku zaprezentowali pierwszą, gotową do seryjnej produkcji, łódź na baterie wodoro-
we. Rok wcześniej chwalili się pierwszą seryjnie produkowaną łódką z napędem hybrydowym. A teraz mają otwartopokładowy jacht pełen zagadek.

Co wyjątkowego jest w tej łódce?

Kadłub ma nietypową linię z dziwnym, głębokim stopniem w dnie, mniej więcej w dwóch trzecich długości łodzi. Od dziobu mamy tradycyjne, głębokie V, idealnie tnące wodę. Dalej dno kadłuba staje się niemal płaskie. Michael Frauscher, który był moim przewodnikiem i pilotem podczas testu w Austrii, wytłumaczył mi, że ten głęboki stopień pozwala wytworzyć poduszkę powietrzną, która podnosi prędkość maksymalną i zmniejsza zużycie paliwa.

Z wyglądu łódź przypomina samochód typu roadster: długi dziób, niewielki kokpit i malutki bagażnik na rufie wystarczający na schowanie ręczników, butów i piknikowego kosza. Kadłub zakończony jest niewielką platformą kąpielową. Ciekawym rozwiązaniem jest centralnie umieszczona laminatowa drabinka, będąca integralną częścią kadłuba. Brakuje



Centralnie umieszczony motor pozbawił łódkę szans na jakąkolwiek kabinę.

powietrza do komory silnikowej i stylizowanego światła nawigacyjnego jest tylko ogromna przestrzeń na materace.

W pokładzie są dwuskrzydłowe drzwi, przypominające trochę drzwi do szafy. Zanim je otworzyłem byłem święcie przekonany, że pod nimi kryje się maszynownia. Jakież było moje zdziwienie, gdy zamiast silnika znalazłem schowek, w którym zmieścisz naprawdę dużo, także dwa specjalnie zaprojektowane dla tej łodzi materace słoneczne, obite tym samym materiałem, co fotele w kokpicie.

Gdzie jest silnik?

Silnik powinien być na środku, a więc gdzieś przed kokpitem. Ale jak do niego dotrzeć? Po odblokowaniu dwóch za-

Czas na zabawę

Prototyp jachtu napędzany jest silnikiem Volvo Penta 5,7 o mocy 320 KM, z wyprowadzeniem napędu na tradycyjny wał, który ma ponad trzy metry długości i niemal w całości znajduje się pod dnem łodzi. Wypłynęliśmy z Michaeliem z mariny w Gmunden należącej do stoczni. Wychodząc z portu zauważyłem, że przy minimalnych obrotach trudno sprawnie manewrować. Trzeba trochę dołożyć do pieca. Siedząc blisko silnika czujemy jego moc i mimo stosunkowo niskich obrotów mamy wrażenie, że motor pracuje już mocno. Łatwo jednak do tego się przyzwyczaić i po chwili, przy większych obrotach, spokojnie wychodzimy z mariny.

Maksymalna prędkość jaką udało nam się osiągnąć to 86 km/h, ale jeden z pracowników stoczni zaklinał się, że udało mu się tą samą łódką płynąć 100 km/h.

Moja dziewczyna boi się ze mną pływać na testach, mówi że za ostro skręcam. Tu także ostro zakręciłem kółkiem. I co? Nic, pełne rozczarowanie. Łódź wytraciła prędkość, a łuk skrętu był bardzo duży, nawet jak na łódź z napędem na wał. Michael się zaśmiał i powiedział: „wiedziałem, że tak będzie, czekałem kiedy zaczniesz skręcać”. Zamieniliśmy się miejscami. Wytłumaczył mi, że jest to łódka, którą prowadzi się jak rajdowy samochód. Są dwie metody sprawnego skręcania. Pierwszy sposób polega na gwałtownym, pulsacyjnym skręcaniu kierownicą. Drugi (ten bardziej mi się spodobał), polega na zwolnieniu, skręceniu i dopiero wtedy maksymalnym wychyleniu manetki do przodu. Spróbowałem i zadziałało. Zrozumiałem na czym polega zabawa tą łódką. Prowadzi się ją zupełnie inaczej, niż inne łodzie. To wyższa szkoła jazdy.

Frauscher 717 GT jest łódką wyjątkową i trudno byłoby znaleźć jej najbliższą konkurentkę. Jest wiele stoczni budujących klasyczne, otwartopokładowe jachty, ale żadna z nich nie podjęła ryzyka zbudowania czegoś takiego, z silnikiem umieszczonym przed kokpitem. Jak każda jednostka ma ona swoje wady. Wielu z was powie: „po co mi łódka bez kabiny?”. Ale inni mam nadzieję odpowiedzą: „po co mi kabina, liczy się dobra zabawa”.

Arek Rejs

Długość 7,17 m
Szerokość 2,25
Waga od 1,7 kg
Silniki od 184 do 309 kW (benzynowy, diesel lub hybrydowy)
Cena wersji standardowej wyposażonej w silnik MerCruiser MIE 5,7 MPI DTS, 300 KM - 75 671 euro netto

Maksymalna prędkość jaką udało nam się osiągnąć to 86 km/h, ale jeden z pracowników stoczni zaklinał się, że udało mu się tą łódką płynąć 100 km/h.

tam jednak wygodnego uchwytu i podejrzewam, że bez pomocy kogoś z pokładu powrót na łódkę może być trudny.

Kokpit przygotowano dla czterech osób, ale po złożeniu podłokietnika w rufowej kanapie wygodnie zmieszczą się tam trzy osoby. Wszystkie siedzenia są tapicerowane skóropodobnym materiałem. Dwa przednie fotele mają oszronzone siedziska i są obracane, pozwala to wygodnie spędzić czas z przyjaciółmi przy rozkładanym stole. W burtach po obu stronach są wygodne schowki. Brakuje tu jednak relingów, zwłaszcza dla pasażerów siedzących z tyłu.

Pilot i sternik mają wygodne, mocne oparcie dla nóg, będące jednocześnie tylną ścianą komory silnika. Na długim pokładzie dziobowym poza włotem

mków panel sterowania wraz z owiewką odchyła się na siłownikach w stronę kokpitu. Pod pokrywą znajdujemy pomysłowym rozwiązaniem. Niepokoi mnie jednak brak dostępu do całego silnika. Dostęp pozwala nam oczywiście bez problemu wymienić filtry, ale co zrobić, jeżeli będziemy zmuszeni wyjąć silnik? Nie widzę innej możliwości jak zdjęcie całego pokładu.

Panel sterowania jest nowoczesnie wyprofilowany, z wyraźnym nawiązaniem do sportowych, klasycznych samochodów. Jednak siedząc za kierownicą trzeba się trochę nagimnastykować, by dojść do wskazania obrotów silnika i prędkości. Przydałoby się też miejsce na chartplotter.

Na jeziorze Traunsee obowiązuje ograniczenie prędkości i hałasu w strefie brzegowej, więc wypływam powoli. Michaela chyba męczyło moje przepisowe zachowanie, bo w pewnym momencie popatrzył na mnie i powiedział: „full speed!”. Więc manetka na maksa, dziób w górę i po chwili jesteśmy w ślizgu. Dzięki sporemu balastowi jakim jest silnik, dziób nie pozostawał uniesiony za długo i swoim zadarciem nie ograniczał widoczności. Przy obrotach około 1500 jazda wyrównywała się, ale przy obrotach około 2000 wyraźnie dało się słyszeć zmianę dźwięku motoru. Był to moment, w którym łódź naprawdę wchodziła w pełny ślizg, a może raczej w lot, unosząc się na wytworzonej za progiem kadłuba poduszcze powietrznej.

Radiopława

Elektroniczne boje, które ratują

Radiopława awaryjna EPIRB to najczęściej instalowane na jachtach urządzenia elektroniczne służące do lokalizowania miejsca katastrofy i poszukiwania rozbitków.

Radiopława EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) uaktywnia się w momencie zalania wodą, gdy jach zaczyna tonąć. Można ją też uruchomić ręcznie. Albo po prostu wyrzucić za burtę. Notowane były wypadki wszczynania procedur ratowniczych po zgubieniu radiopławy, na przykład w czasie sztormu. W takim przypadku należy niezwłocznie odwołać fałszywy alarm kontaktując się z najbliższą stacją służb ratunkowych.

Włączony nadajnik radiopławy wysyła informację o aktualnej pozycji, informuje o czasie zdarzenia i przekazuje identyfikator jednostki. EPIRB emituje też światło, które pomaga służbom ratowniczym w odnalezieniu miejsca wypadku. Emisja sygnału alarmowego z radiopławy oznacza, że doszło do katastrofy i załoga znajduje się w niebezpieczeństwie. Może też oznaczać,

że załoga nie może dłużej pozostać na pokładzie. Sygnał informuje ratowników także o tym, że rozbitkowie tracą możliwość korzystania ze środków łączności. Czas pracy baterii radiopław wynosi 48 godzin (w temperaturze od minus 20 stopni Celsjusza do plus 55 stopni). Urządzenie działa przy prędkości wiatru do 100 węzłów. Jest odporne na działanie ropy, promieniowania UV, utrzymuje wodoszczelność przez pięć minut na głębokości 10 metrów.

Obecnie używane są radiopławy EPIRB, które wykorzystują w celach alarmowych międzynarodowy system satelitarny COSPAS-SARSAT. Wyposażone są w nadajniki pracujące na częstotliwości 406 MHz. Dokładność lokalizacji radiopławy pracującej na tej częstotliwości wynosi trzy mile morskie. Radiopława powinna być zamontowana na otwartym pokładzie.

Każda radiopława EPIRB wymaga rejestracji w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Dokumenty potrzebne do jej rejestracji wraz z formularzem dostarczane są przez sprzedawców razem z urządzeniem. Co pięć lat radiopława powinna przejść pełny test sprawności. Ceny radiopław wahają się od 1,8 tys. zł do 8 tys. zł. Produkują je między innymi firmy: ACR, McMurdo, Simrad, Kannad, Plastimo, GME, Sailor i Jotron.

Jacht w żegludze oceanicznej powinien być wyposażony co najmniej w:

stacjonarny radiotelefon VHF z DSC, statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-krótkofalowy) z systemem DSC, odbiornik GPS, radiopławę awaryjną EPIRB 406 MHz, odbiornik systemu NAVTEX lub EGC, transponder radarowy SART. Jacht w żegludze pełnomorskiej powinien być wyposażony co najmniej w stacjonarny radiotelefon VHF z DSC, radiopławę awaryjną EPIRB 406 MHz. Przy braku radiopławy EPIRB rejon żeglugi ogranicza się do Morza Bałtyckiego.



www.bakista.pl

katalog BAKISTA 2010
zamów już teraz!



reklama

awaty EPIRB

tuja życie na morzu.

W sposób, który umożliwia automatyczne, swobodne wyczepienie się urządzenia natychmiast po zatonięciu jednostki. Dodatkowo radiopławy są wyposażone we włącznik grawitacyjny uruchamiający urządzenie w momencie ustawienia go anteną do góry. Dlatego, kiedy jednostka nie pływa, radiopława powinna być zdemonstrowana i przechowywana zawsze anteną w dół. Często radiopławy są mocowane na jachtach w uchwycie z mechanizmem zwolnienia hydrostatycznego, który działa na głębokości od 1 do 4 metrów. Uwolnienie radiopławy z takiego uchwytu powoduje jej natychmiastowe włączenie.

Po włączeniu system satelitalny określa położenie geograficzne radiopławy, a następnie przekazuje informacje na jej temat do najbliższej stacji naziemnej. Ta

przekazuje wiadomość dalej, do Centrum Koordynacji Ratownictwa, skąd powiadamiany jest położony najbliższy miejsca wypadku Ośrodek Ratownictwa Morskiego, odpowiedzialny za prowadzenie bezpośredniej akcji ratunkowej.

Pełna wiadomość alarmowa emitowana przez radiopławę EPIRB 406 MHz zawiera oprócz pozycji informacje o rodzaju jednostki i jej użytkownika, o państwie, z którego pochodzi (radiopława posiada kod charakterystyczny dla użytkownika z danego kraju), o numerze identyfikacyjnym radiopławy. Do radiopławy może być dodane specjalne urządzenie naprowadzające (transponder radarowy pracujący w zakresie 9200-9500 MHz), które ułatwia służbom ratunkowym odnalezienie miejsca wypadku.

Przemysław Miller



Kto zwoduje radiopławę i tratwę ratunkową?

W czasie sztormu, gdy gra toczy się o życie, załoga może nie mieć siły i czasu, by samemu zwodować środki ratunkowe. Tratwa, jeśli nie zostanie uwolniona na czas, pójdzie na dno razem z jachtem. Czasem szalupa, dzięki swej dużej pływalności, może zerwać się i wypłynąć na powierzchnię. Jednak aby nie znaleźć się w sytuacji rozbitki, który błagalnym wzrokiem patrzy na wzburzone morze i zastanawia się: „wypłynię czy nie wypłynię”, najlepiej zastosować na jachcie tzw. zwalniak hydrostatyczny. Kiedy jacht idzie na dno, zwalniak oswabdza tratwę i radiopławę. Mając to urządzenie możemy być pewni, że nasze środki bezpieczeństwa nie spoczną na dnie.

Jeśli jednostka zacznie tonąć, ciśnienie wody spowoduje uruchomienie

specjalnego noża, który błyskawicznie przetnie białą linę i tratwa swobodnie wypłynie na powierzchnię. Tak działa na przykład szwedzki Hammar H20 (kosztuje około 240 zł), który nie wymaga przeglądów okresowych i jakiegokolwiek obsługi. Jest wykonany z nylonu wzmocnionego włóknem szklanym, więc nie jest podatny na niszczące działanie słonej wody morskiej. Tym samym nie wymaga corocznych przeglądów i konserwacji. Trzeba go tylko wymieniać co dwa lata.

Na rynku dostępny jest także (opracowany przez angielską firmę Pains -Wessex) nieco inny typ zwalniaka hydrostatycznego. Jest on wyposażony w niewielki ładunek pirotechniczny uaktywniany po zanurzeniu w wodzie.

Przemysław Miller



**Radioboja satelitarna
SAILOR
EPIRB 406 MHz**
z odbiornikiem GPS lub bez

**Programowanie
GRATIS**

EPA Sp. z o.o. - Elektronika Morska
Al. Wojska Polskiego 154
71-324 Szczecin
Tel. **091-4252900**
kom. **0609-537-191**
e-mail: **epa@epa.com.pl**



www.epa.com.pl

Seszele

Wyspy nie z tej ziemi.

Pamiętacie ostatnią zimę? Mrozy do minus 30 stopni Celsjusza, hałdy śniegu na ulicach, kłopoty z zaparkowaniem samochodu... Pamiętacie? To zapomnijcie i przenieście się z nami na Seszele.

Ten rajski archipelag to 115 wysp leżących niemal pośrodku Oceanu Indyjskiego, niedaleko równika, na północny wschód od Madagaskaru. W strefie zwykle omijanej przez cyklony. Lecimy polskimi liniami LOT do Monachium, później liniami Emirates na wyspę Mahe (z przesiadką w Dubaju). Podróż jest długa. Warto podzielić ją na krótsze odcinki.

Sobota, 6 marca

Łądujemy na Mahe, w stolicy wyspy Victoria, największej w archipelagu. Puchowe kurtki znikają w torbach. Ogarnia nas poducha rozgrzana do 35 stopni Celsjusza, śpiewają ptaki, kwitną kwiaty, roślinność bucha zielenią, a nam chce się skakać z radości. Kiedy przedstawiciele firmy czarterowej Marine Cat Sey słyszą od nas jaką pogodę zostawiliśmy w Polsce, uśmiechają się z lekkim politowaniem.

Przyjeżdżamy do mariny Eden Island. W porcie pływające pomosty, choć pływają tu niezbyt duże. Jest prąd i woda, bardzo dobre zaplecze sanitarne, dwie restauracje, ale żadnego sklepu. Okrętuje się na katamaranie

Lavezzi 40. Po zakupy jedziemy tak-sówką do Victorii, to zaledwie pięć minut drogi. Dojeżdżamy ostatnie symbole polskości - kabanosy i kanapki z suchą krakowską.

Niedziela, 7 marca

Na początek obowiązkowe szkolenie z zasad bezpieczeństwa i obsługi jachtu. Szybko uczymy się też, że nawet 10 minut na słońcu powoduje dotkliwie pieczenie skóry. Zakładamy czapki, koszulki i wychodzimy w morze. Locja jest przeciekawa, dużo płytkich raf, które wbrew zasadom nawigacji, ale zgodnie ze wskazówkami czarterodawcy, przepływamy górą - modląc się, by pozostać w korytarzu narysowanym ołówkiem na mapie.

Obieramy kurs na wyspę St. Anne, która jest parkiem narodowym. Po drodze mijamy Ile au Cerf i kilka mniejszych wysepek, każda otoczona jest podwodnym kołnierzem rafy koralowej, która barwi wodę na wszystkie odcienie zieleni. Stajemy na kotwicy przy Ile Moyenne. Wyspa wygląda jak rezydencja Robinsona Crusoe. Pracownicy parku narodowego pojawiają się znikąd, są bardzo mili i po krótkim przywitaniu informują nas o podatku. Wyjściową cenę 1,6 tys. rupii seszelskich udaje się utargować do 850 rupii plus dwa zimne piwa. Potem rozplywamy się w raj, nurkujemy z fajką i udajemy się pontonem na brzeg. Tam witają nas wielkie żółwie i nietoperze, które można głaskać po łebkach.

Poniedziałek, 8 marca

Rano podpływa do nas obsługa techniczna z firmy czarterowej, mamy niewielki problem z lewym silnikiem, który panowie naprawiają od ręki. Wyruszamy w 23-milowy przelot przez Ocean Indyjski. Słońce pali niemilosierdzie, więc chowamy się w każdą plamę cienia w kokpicie. Na środku morza nie wytrzymujemy gorączki (jest 41 stopni C). Stajemy w dryfie i wskakujemy do wody ubrani w bluzki z długim rękawem i długie spodnie, bo woda daje jedynie złudzenie ochrony przed słońcem. Ocean ma głęboko błękitny kolor i jest jedynie o pięć stopni chłodniejszy od powietrza. Trzeba więc zanurkować głębiej, żeby się nieco schłodzić, ale i tak kąpiel przynosi ulgę.

Płyniemy na wyspę Pralin. Wchodzimy oznakowanym torem wodnym. Są miejsca, gdzie jacht od dna dzieła skromne 4 metry, ale to podobno standard na tych wodach. Wpływamy do zatoczki z małym pomostem dla jachtów. Jest prąd, woda, sanitariaty o standardzie wyspiarskim, w których po ścianach biegają małe jaszczurki.

Udajemy się do miejscowej knajpki. Uśmiechnięty kelner poleca dania z głowy, bo pojęcie menu nie jest znane na wyspach. Zamawiamy zgodnie z zasadą „to, co Pan poleca”. Jakieś osiem różnych dań. Kolacja jest pyszna: risotto z papai, ryba z grilla, ryba w sosie kreolskim, krewetki, sałatka z solonej ryby ze złotym jabłkiem, które

wbrew nazwie wcale nie jest jabłkiem, ostra sałatka z ośmiornicy i kilka innych cudów kuchni wyspiarskiej.

Wtorek, 9 marca

Najjaśniejszy zlitował się nad nami i zesłał deszcz. Cieszymy się, bo rano ruszamy na krótką wycieczkę w głąb wyspy Pralin, do Parku Valley de Mai. Wstęp: 20 euro. Park jest ścisłym rezerwatem palmy kokosowej tzw. coco de mer. Jej nasiona, kokosy, są przeogromne, ważą nawet 25 kg, ale ich osobliwość polega na tym, że są podobne do dorodnych kobiecych pośladków. Idąc w całkowitej ciszy podziwiamy palmy giganty, drzewa czerwone, o osobliwej nazwie „krew smoka” i spore pająki (całkowicie bezpieczne).

Podczas wyjścia z portu przestaje padać. Znowu lampa. Tyle, że wilgotność powietrza oscyluje koło setki. Na przyjemnych podmuchach od rufy obieramy kurs na La Digue, Zatokę Kokosową. Na miejscu piasek biały jak mąka, woda w kolorze szmaragdów, palmy poprząkane granitowymi głazami i lazur nieba. Słońce świeci, a nasz żółty ponton wyrusza po spokojnej zatoce w kierunku brzegu. Aż tu znikąd pojawia się długa, wysoka i zuchwała fala przyboju, która porywa naszą kompanię i w ułamku sekundy wywraca ponton do góry dnem. Reszta załogi na jachcie zamiera, dziewczyn nie widać dobre kilkanaście sekund, biegniemy po lornetkę i z napięciem li-

czymy głowy wynurzające się z białej piany. Są wszystkie! Ale sytuacja nadal nie wygląda różowo: silnik zalany, brak łączności z jachtem, odległość dzieląca rozbitków i statek-matkę to 250 metrów. Między nami rafa i fale przyboju. Desperacka próba wypłynięcia na pagajach kończy się powtórną wywrotką. Na szczęście druga próba przebicia się na morze jest udana i wszyscy szczęśliwie lądują na decku. Bilans strat: zalany silnik zaburtowy, mocno stłuczone kolano Eli po uderzeniu o rafę, guz na czole Ani po uderzeniu przez silnik, piasek w zębach Asi, pocięte stopy Gosi o rafę, okulary, czapki, chustki stracone bezpowrotnie. Zalane aparaty fotograficzne udało się odzyskać. Tak więc skończyło się na strachu.

Wacek dokonuje cudu inżynierii silnikowej, rozkręca katarzynkę, suszy, dmucha, skręca, odmawia zaklęcia i następnego dnia silnik znowu działa! Dostaje brawa, ale prosi dziewczyny, żeby już nie pływały do góry dnem.

Wtorek i środa, 9 i 10 marca

Wyruszamy po kolacji. Przed nami 65 mil do najdalej na północ wysuniętej wyspki archipelagu czyli Ile Bird. Zaczynamy dwudziestogodzinną walkę z deszczem i wiatrem. Dmucha do 25 węzłów ze wszystkich kierunków. Widoczność nie przekracza kilkuset metrów, woda leje się na nas zewsząd. Pocięte jest jedynie to, że wiatr przypomina podmuch suszarki do włosów, a deszcz ma temperaturę ciepłej wody z kranu.

Zbliżamy się, ale wyspy nie widać. Z mapy i z odczytu przyrządów wynika, że powinna być na wyciągnięcie ręki. Ale dookoła tylko mokra ściana szarego deszczu. Około piątej deszcz słabnie na tyle, by wyłonił się zarys wyspy. Stajemy na kotwicy, jemy przepyszne ryby z miejscowych wód, kupione od tubylców. Do rana stawiamy wachty kotwiczne, bo wiatr wciąż kręci.

Czwartek, 11 marca

Poranek wita nas łagodnym rozkołysaniem i pięknym wschodem słońca. Po burzy ani śladu. Szykujemy ponton i płyniemy na wyspę. Jest urzekająco piękna: z piasku można wypiekać pszenne bułeczki, za wąskim pasem plaży zaczyna się wstęga bujnej zieleni, w której niewielkie ocienione polanki dają wytchnienie od skwaru. Zwiedzamy całkowicie bezludną wyspę. Nurkujemy z maskami i fajkami. Pod wodą sporo tropikalnych ryb i ogromna, groźnie wyglądająca płaszczka z długim, spiczastym ogonem. Omijamy ją szerokim łukiem. Część załogi idzie w głąb lądu, podziwia żółwie chodzące sobie majestatycznie po całej wyspie. Spotykamy Francuza, który poprzedniego dnia przyleciał helikopterem na tygodniowe wakacje. Z przerwaniem w oczach opowiada, jak wczoraj jego helikopter ładował trzy razy i nie mógł dotknąć ziemi. Kiedy usłyszał, że my w tym przyjemnym, tropikalnym deszczu halsowa-



Słońce pali tak mocno, że nawet do wody trzeba wskakiwać w ubraniu.

liśmy 20 godzin na pełnym oceanie, wyszeptał jedynie: „impossible”.

Z wyspy Ile Bird obieramy kurs na Aride. Nocny przelot przebiega bez emocji, wieje leciutkie 10 węzłów, płyniemy baksztagiem.

Piątek, 12 marca

Arida jest ścisłym rezerwatem ornitologicznym. Wyspa należy do założyciela fabryki czekolady Cadbury. Cała tonie w zieleni. Opływa ją dość silny prąd. Cumujemy do boi (są dwie) i wskakujemy do wody. Prąd wystawia nasze umiejętności pływaków na próbę, ale wkrótce lądujemy na plaży opanowanej przez cztery gatunki krabów.

Po pysznej zapiekance z ziemniaków, boczku i cebuli pod beszamelem ruszamy w dalszą drogę. Kurs na wyspę La Digue. Dopływamy wczesnym popołudniem. Port De la Passe jest mały, ale duży ruch zapewniają małe promy pasażerskie, łodzie rybackie, handlowe i oczywiście katamarany turystyczne. Po nabrzeżu krąży czujnie pracownik kapitanatu portu i prosi o przestawienie jachtu w celu nabrania wody. Tankujemy wodę, w porcie robi się coraz tłoczniej, jachty spływają, bo na horyzoncie zawisło olbrzymie wiadro z wodą, gigantyczny prysznic w kolorze ciemnografitym nieuchronnie zbliża się w naszą stronę.

Wtedy zaczyna się spektakl. Duży katamaran francuskojęzycznych amatorów



HOLT Nautos

sklep żeglarski

BOSMAN

www.bosman.sklep.pl



42 681 79 57 **ul. Rudzka 129**
604 64 58 08 **93-438 Łódź**

reklama



Zieleń jak z palmiarni, piasek łagodny jak łąka, a woda w kolorze szmaragdu.

żeglarstwa (z naciskiem na amatorów) wpływa do portu i nie bacząc na ustawienie jachtów wciska się między nasz katamaran i pięknego oldtimera, przercując po drodze swoja kotwicę ponad naszą. Ponieważ ich kotwica nie łapie, wice ściąga naszą kotwicę i nasz jacht na bogu ducha winnego oldtimera. Dla pikanterii trzeba dodać, że skalisty brzeg jest jakieś 50 metrów za jachtami. Oczywiście leje jak z cebra,

zapada noc i zaczyna wiać. Ustawienie się w pozycji bezpiecznej zabiera ponad godzinę. Zaangażowane są załogi czterech łodzi. Konstrukcja z cum i kotwic jest tak zawiła, że w nocy na każde uderzenie wiatru, sternicy wyskakują na pokłady. Jedynie załoga francuska śpi snem sprawiedliwych.

Sobota, 13 marca

Za 9 euro jedziemy na kilkugodzinną wycieczkę rowerową po wyspie. Widoki piękne. Trafiamy na plażę, do parku krajobrazowego. A po powrocie obieramy nowy kurs: wyspa St. Pierre. To diament na zielonej tafli oceanu składający się z palm i wyżłobionych falami i wiatrem skał. Rzucamy kotwicę w dozwolonym miejscu, wskakujemy w kostiumy, płetwy na stopy i już nas nie ma. Otacza nas ławica dużych ryb o ślicznie rozdwojonych ogonach. Towarzyszą nam cały czas. Dopływamy do skał, a tam eksplozja życia. Ryby rafy koralowej każdego koloru, wielkości i kształtu.

Jeszcze tego samego dnia przepływamy na kotwiczowisko w Baie de la Raie (Baie Curieuse). To kolejny park narodowy, o czym przekonujemy się natychmiast. Podpływa do nas stado ryb wielkich i płaskich jak tarcze strzelnicze.

Niedziela, 14 marca

Wstajemy wcześniej i ruszamy na podbój wyspy Curieuse. W zielonkawej wodzie ciągnie się rafa koralowa. Na plaży wita nas stado stuletnich żółwi, które są bardzo łase na drapanie w szyjkę i głaskanie po głowach.

Szlak prowadzi w głąb tropikalnego lasu. Wchodzimy na łagodne wzgórze po kamiennych schodach. Jest parno i gorąco. Wkraczamy do tajemniczego lasu mangrowego. Z trudem łapiemy powietrze, niektórzy mają zawroty głowy. Z informacji turystycznej dowiadujemy się, że drzewa mangrowe wytwarzają korzenie napowietrzne, którymi pobierają tlen z powietrza, natomiast bakterie żyjące w tym ekosystemie wytwarzają duże ilości gazu, który utrudnia ludziom oddychanie.

Zwiedzamy dom – muzeum Sir Williama MacGregora, szkockiego lekarza, poddanego Królowej Wiktorii, który w II połowie XIX wieku leczył na wyspie trędowatych. Aż w końcu prosimy, by zamówiono nam wodną taksówkę, bo nie mamy siły wracać przez wyspę na piechotę. Po 10 minutach przypląwa Ronaldo, rasta w okularach a'la Miami Vice. Wsadza nas do swojej 85-konnej limuzyny, przekłada wajchę i czapki lecą nam z głów. Po drugiej stronie wyspy jesteśmy po niespełna trzech minutach. Płacimy za postój w parku 15 euro od osoby i 20 euro za kotwiczenie. Przed nami 30 mil kompletnej flauty w niezmiernym upale. Do Mahe dopływamy niestety po zmroku. Linia brzegowa jest bez żadnego oznaczenia świetlnego, a dno morskie w tym kraju składa przecięz wyłącznie z rafy.

Poniedziałek, 15 marca

Znowu stoimy w szmaragdowej zatoczce zakończonej pustą plażą. Zaawazamy delegację powitalną: trzy piękne ogończe dostojnie opływają jacht poruszając płetwami jak skrzydłami. A pod wodą najbogatsza ze

wszystkich raf: kałamarnice, stada papugoryb, ryby rafowe wszelkiej maści, cienkie do granic możliwości fletnice i piękne koralowce w różnych kształtach. Na plaży niespodzianka: z głębi wyspy spływa potok górski, tworząc małe zakola chłodnej, słodkiej wody. Kąpiemy się w nich z rozkoszą, choć kto przypląnął wplaw, musi w powrotnej drodze znów zanurzyć się w słonej wodzie. Czas rozkoszy powoli się kończy. Podnosimy kotwicę, rzucaamy ostatnie spojrzenie na białą plażę i obieramy kurs na Victorię.

Czego nauczyły nas Seszele? Trzeba dobrze planować zakupy, tylko na trzech głównych wyspach można się zaopatrzyć w żywność i wodę. Po drugie - słońce równikowe pali do żywego, trzeba bardzo dobrze chronić skórę. Po trzecie - wszędzie można wymienić miejscową walutę, wszędzie też można płacić dolarami lub euro.

Pod wodą jest sporo raf i nieoznakowanych kamieni. Nie powinno się żeglować w nocy, zresztą armatorzy kategorycznie tego zabraniają. Wyjątkiem mogą być dłuższe przeloty na Ile Bird czy wyspę Denis. Pozostałe wyspy znajdują się w zasięgu kilkugodzinnego żeglowania. Warto mieć swoje mapy elektroniczne i dodatkowy GPS. Trzeba dokładnie czytać locje i konfrontować je z rzeczywistością. Trzeba też pamiętać o tym, że jesteśmy na wyspach nie z tej ziemi, więc nie ma co się dziwić, że czasem GPS gubi zasięg.

Agata Pyziak

Film z rejsu możecie zobaczyć na stronie www.talar-sisters.pl (dział Galeria Video)

CZARTERY
Na całym świecie


OYA

OTAGO YACHT AGENCY

Jachty żaglowe

Jachty motorowe

Barki turystyczne



Platanowa 2d Michałów Grabina

05-126 Nieporęt 0048 22 772 41 31

www.otagoyacht.pl otago@otagoyacht.pl

Czy Chorwacja jest droga?

Z ołówkiem w rękę obliczamy ile kosztuje rejs na Adriatyku.



Opląty drogowe lub bilety na samolot, czarter jachtu, zakupy w sklepach, kolacje w tawernach, ubezpieczenia – ile tak naprawdę kosztuje czarterowy rejs na Adriatyku, najpopularniejszym morskim akwenie polskich żeglarzy?

Do Chorwacji można polecieć samolotem, na przykład z Warszawy liniami Norwegian. Jeśli ktoś rezerwował bilet w lutym, to za przelot do Dubrownika na początku sezonu zapłacił 407 zł. Niemal dokładnie tyle samo kosztuje bilet na autokar, który w sezonie może jechać nawet 30 godzin. Niewiele droższy był w lutym zakup biletu na przelot do Splitu – 455 zł. Ci, którzy zwlekali z decyzją i rezerwacją muszą niestety wydać więcej. Nawet około 1 tys. zł.

Załogi, które wybiorą się do Chorwacji własnym samochodem muszą pamiętać nie tylko o zakupie paliwa, ale także o opłatach za autostradę w Czechach lub na Słowacji, w Austrii, Słowenii oraz w Chorwacji. – W poprzednim sezonie obliczyliśmy, że koszt przejazdu

do Chorwacji samochodem osobowym (paliwo plus opłaty drogowe) wynosi w obie strony 1,5 tys. zł – mówi Agnieszka Olszewska z firmy Blue-Sails.

Koszt tygodniowego czarteru jachtu średniej wielkości (od 10 do 12 metrów) wynosi w czerwcu i lipcu od 1,2 tys. euro do 2,3 tys. euro. Jeśli założymy, że nasz jacht kosztuje 1,5 tys. euro za tydzień i może zabrać na pokład osiem osób, to oznacza, że koba na takiej jednostce kosztuje niecałe 188 euro.

Warto, by każdy z członków załogi wykupił dla siebie ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą. To koszt 0,65 euro za dzień na osobę. Przy ośmiu dniach daje to kwotę około 22 zł.

Jesteśmy już na miejscu. Odebraliśmy nasz jacht. Sprawdziliśmy czy koje są wygodne. Wzniesiliśmy pierwszy toast za pomyślne wiatry. Wypada więc pójść na powitalną kolację. Jeśli nie będziemy szaleć z zamówieniami, to przeważnie zapłacimy za nią od 100 do 120 zł od osoby. A następnego dnia robimy pierwsze zakupy przed oddaniem cum. Za chleb

zapłacimy 5-8 kun, za mleko – 6 kun, kilogram sera – od 55 do 65 kun, woda mineralna – 6 kun, cola – 12 kun, piwo od 5 do 8 kun. Wino stołowe – 14 kun, kawa od 7 do 10 kun, herbata – od 7 do 10 kun (średni kurs chorwackiej waluty wynosił 28 maja 0,56 zł za jedną kunę).

Kiedy już wyruszymy na morze i przeżyjemy pierwsze żeglarskie przygody, będziemy chcieli stanąć gdzieś bezpiecznie na noc. Postój w chorwackich marinach nie jest tani (około 50 euro za jacht), ale za to mamy zagwarantowane wygody, bezpieczeństwo i dostęp do wszystkich mediów. Podczas tygodniowego rejsu zazwyczaj trzy lub cztery razy stajemy w marinach i dwukrotnie na kotwicy, gdzieś w ustronnej zatoczce lub przy prywatnej kei należącej do właściciela restauracji (postój za darmo, ale zazwyczaj trzeba pójść na kolację do restauracji).

Ile więc kosztuje ten nasz chorwacki rejs? Zakładamy, że lecimy samolotem do Splitu. Bilety kupowaliśmy przynajmniej trzy miesiące przed wyjazdem. Za koję na jachcie płacimy 188 euro. Co drugi dzień robimy zakupy. Cztery razy staje-

my w marinie. Co drugi dzień podczas tygodniowej wyprawy udajemy się na wieczorną kolację do restauracji, a pozostałe posiłki przygotowujemy na jachcie. Odwiedzamy jeden park narodowy, gdzie za wstęp płacimy 250 kun za jacht o długości od 11 do 18 metrów (Park Narodowy Kornaty). Więc teraz bierzemy ołówkę do ręki, liczymy i okazuje się, że przeciętny, chorwacki rejs kosztuje na jednego członka załogi około 1,9 tys. zł. Czy to oznacza, że Chorwacja jest droga? Ceny czarterów i całych wakacji żeglarskich w Chorwacji i w Grecji są porównywalne. Owszem – dla wielu z nas wydanie niespełna dwóch tysięcy złotych na tygodniową wyprawę to całkiem sporo. Nawet jeśli są to wakacje w tak niezwykłym kraju jak Chorwacja. I to w dodatku na jachcie. Ale z drugiej strony zerknijmy na ceny w katalogach zwykłych biur podróży, które wysyłają swych klientów do hoteli. I nie oferują prawie nic poza wyżywieniem i sąsiedztwem zatłoczonej plaży. Albo spójrzmy na oferty pobytów w naszych sanatoriach. Zamiast na tydzień do Chorwacji zawsze można się wybrać na dwa tygodnie do Ciecchocinka. KO



Czartery jachtów

Największy wybór katamaranów

Rejsy Chorwacja, Grecja, Karaiby...



tel. (22)211 15 45
info@blue-sails.com
ul. Popradzka 17/57
04-979 Warszawa
www.blue-sails.com



Primosten i Trogir

Dwa doskonałe miejsca na rozpoczęcie rejsu w Chorwacji.

Uroczę zatoki, klimatyczne knajpki i doskonałe mariny. A wszystko w niewielkiej odległości od lotniska. Ten rejon Chorwacji to świetny punkt wypadowy na Adriatyk.

Do czternastego wieku, w pobliżu wysepki zwanej Gola Glava, spokojnie rozwijały się trzy osady. Liczne ataki tureckie w piętnastym wieku zmusiły mieszkańców do opuszczenia swych domów i przeniesienia się na wyspę. Otoczono ją murem obronnym i wieżami, a na ląd poprowadzono zwodzony most. Po zakończonych walkach most został zastąpiony nasypem, a nową osadę nazwano Primosten, od chorwackiego słowa premostiti (przerzucać most).

Dzisiaj Primosten to uroczę, wyspiarskie miasteczko, gdzie wąskie uliczki pną się do góry, prosto do Kościoła Św. Juraja, zbudowanego jeszcze przez pierwszych osadników. Tuż przy grobli prowadzącej na wyspę znajduje się mały port. Dodatkowe molo, wybudowane w stronę zatoki, daje bezpieczne schronienie przed północnymi wiatrami.

Kiedy już staniemy na cumach warto zamówić w tawernie homara a'la

Primosten i czerwone wino Babic, produkowane z miejscowych winogron rosnących wśród skał. Tak wzmocnieni idziemy na spacer wokół wyspy. Spacer jest atrakcyjny zarówno w pełni słońca, jak i w świetle księżyca. Wędrując wzdłuż brzegu kamiennymi chodnikami najbardziej zachwycają wodotryski fal i krajobrazy zmieniające się za każdym zakrętem. Wspinając się na szczyt mijamy kamienne ściany domów lub inne, świeżo pomalowane na biało. Czasem stara oliwka lub liście palmy wyglądają zza muru. Najlepsze miejsca na wyspie zarezerwowano dla tych, co odeszli. A ci, co zostali, przychodzą popatrzeć ze szczytu na daleki horyzont. Cały cmentarz jest wyjątkowo zadbany i pełen kwiatów, a biały anioł błogosławi wyspom, morzu i chmurom.

Jeżeli warunki pogodowe nie pozwalają nam stanąć w Primosten, tuż obok jest Marina Kremik – jedna z najlepiej osłoniętych na całym Adriatyku. Położona w głębokiej zatoce, której zbocza porastają 100-letnie winnice, oferuje prawie 400 miejsc z podłączeniem do wody i prądu. W marinie są bazy firm czarterowych. To miejsce ma doskonałe położenie, zaledwie 30 km stąd znajduje się lotnisko Split. Stacjonuje tu również

duża flota jachtów motorowych, od tych najmniejszych, ośmiometrowych, do prawie dwudziestometrowych. Wszystkie można wyczerterować bez skippera, oczywiście posiadając odpowiednie patenty i praktykę.

Tylko 5 mil morskich na południe od Mariny Kremik jest rozległa Zatoka Soline. W jej centralnej części odnajdujemy kolejną wyspę – Kopar. Stale zwiększająca się liczba ludności spowodowała, że w drugiej połowie XIX wieku wyspa została połączona z lądem nasypem. Dziś tworzy z nim miejscowość Rogoznica. Port jest bardzo mały, ale posiada pocztę, pogotowie, kilka sklepów i tawerny. Szczególnie pięknie prezentuje się w promieniach zachodzącego słońca, które rozświetlają miejską keję, gdy cała reszta zatoki pogrążona jest już w cieniu. Można tu stanąć na noc, aby jeszcze bardziej poczuć klimat Chorwacji. Gdy jednak spojrzymy na drugą stronę zatoki to zobaczymy tam jedną z najnowocześniejszych marin na całym Adriatyku – Marine Frapa. Przystani przyznano Blue Flag, wyróżnienie za dbałość o środowisko. Centrum mariny to sztucznie usypana wyspa, od której odchodzi dziewięć pomostów z 450

stanowiskami dla jachtów. Na wyspie znajduje się recepcja mariny i wszystko, co może być potrzebne żeglarzom: łazienki, stacja benzynowa, warsztaty, pralnia i luksusowy hotel. W pobliżu jest też kawiarnia internetowa, dworzec autobusowy, apteka, korty tenisowe, szkoła nurkowania, wypożyczalnia samochodów i skuterów, a nawet salon masażu i sauna. W wolnej chwili warto wdrapać się na szczyt wzniesienia lub pójść nad pobliskie Smoczne Jezioro o bardzo stromych brzegach.

Jeżeli szukamy większej samotności, to możemy stanąć na kotwicy w zatoczce Ražanj, położonej dokładnie na południe od Rogoznicy.

Są takie dni w Chorwacji, kiedy brakuje wiatru. To idealna pora aby odwiedzać małe, wąskie zatoczki, rzucać kotwicę i cieszyć się kąpielą. W okolicy Rogoznicy mamy trzy takie miejsca: Borowica, Sićenica i Stari Trogir. To wąskie języki o szerokości około 100 metrów. Kotwicę rzucając na głębokości około 6-10 metrów. Trzeba jednak stale sprawdzać czy przypadkiem w nowym sezonie nie założono jakiejś nowej farmy rybnej, bo stan faktyczny nie zawsze zgodny jest z locją.

Penetrując brzegi Chorwacji w tym rejonie warto zapuścić się do głębokiego fiordu prowadzącego do miejscowości Vinisce. To małe, rybackie miasteczko pamiętające trzynasty wiek. Wysokie brzegi osłaniają od silnych wiatrów. Można stanąć na kotwicy w zatoce albo w małej marinie ACI. Miasteczko przeżywało swój rozkwit w wiekach średnich. Było wtedy podzielone na dwie części: dolną Biskupija i górną Opatija. Z tamtych czasów pozostało też kilka kościołów.

Jeżeli w sezonie nie znajdziecie tam miejsca, to w niewielkiej odległości mamy kolejną zatokę i na samym jej końcu miejscowość o nazwie Marina. W Marinie znajduje się typowa marina o nazwie Marina Agana.

Sama miejscowość ma bardzo długą historię. Z racji ukształtowania terenu Marina posiada walory obronne. W czasach najazdu tureckiego biskup Trogiru zbudował tu cytadelę z wieżą. Dziś stoi już tylko wieża. Jest bardzo charakterystyczna, kwadratowa, z pięcioma poziomami okien i galerijką. W marinie jest 140 cumowisk z dostępem wody i prądu.

Wypływając z Mariny kierujemy się na kolejną wyspę przywiązaną do lądu. To Trogir, miasto – muzeum. Z lądem połączony jest kamiennym mostem, w wąskim kanale stoją tylko małe łódki i pontony. Idąc prosto dochodzimy do drugiego mostu, zwodzonego, który jednak nigdy nie jest otwierany. Most prowadzi na wyspę Ciovo.

Początki osadnictwa w tym miejscu to czasy greckie i rzymskie, ale największy rozkwit przypada na okres XIII i XVI wieku. Najbardziej okazałe pałace pochodzą z czasów Republiki Weneckiej. W 1997 roku Trogir został wpisany na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO. Na zwiedzanie warto poświęcić cały dzień.

Na uwagę zasługuje szesnastowieczna Brama Lądowa, gdzie jeszcze niedawno widniał lew wenecki św. Marka. Przez bramę wchodzimy do starego miasta i na plac Jana Pawła II. Tu stoi monumentalna, romańska katedra św. Wawrzyńca, której świeżo odrestaurowany portal zachwyca swoją ornamentyką. Warto wejść do środka, najlepiej podczas ceremonii zaślubin. Wnętrze jest wtedy rozświetlone, przechodząc dyskretnie boczną nawą możemy podziwiać bogaty wystrój katedry.

Najbardziej widocznym obiektem w Trogirze jest Zamek Kamerlengo, dawna siedziba namiestnika weneckiego wzniesiona na zachodnim krańcu w 1430 roku. Koniecznie trzeba wejść do środka (drobna opłata), aby z góry popatrzeć na cały Trogir. Widać tu dawną potęgę miasta.

W Trogirze możemy na chwilę stanąć jachtem przy miejskim molo, ale po przeciwnej stronie, na wyspie Ciovo, mamy wygodną marinę ACI. Siedem pływających pomostów oferuje 180 miejsc postojowych z dostępem do wody i prądu. Są łazienki, sklepy, warsztaty, restauracje i najpiękniejszy widok na stare miasto, wieże kościołów, pałace weneckie i szpaler strzelistych palm. Marina Trogir jest kolejnym świetnym miejscem do rozpoczęcia rejsu, lotnisko Split leży zaledwie 2 km stąd.

Joanna Rafalska

www.magazynwiatr.pl

www.magazynwiatr.pl

www.magazynwiatr.pl

Portal informacyjny magazynu **WIATR**

- szybka informacja w świecie sportów wodnych
- codziennie nowe newsy, zawsze ciekawe artykuły

www.magazynwiatr.pl

Pędzimy jak WIATR

www.magazynwiatr.pl

www.magazynwiatr.pl

www.magazynwiatr.pl

Marina Kalamaki

Wszystko, co warto wiedzieć o najważniejszej greckiej przystani.



Jeśli wyruszamy na Morze Egejskie, to przeważnie z Aten. A jeśli z Aten to z mariny Alimos – Kalamaki. Większość znanych firm czarterowych trzyma tam swoje jachty. Dlatego chcąc żeglować w Grecji, trzeba poznać to miejsce.

To jeden z większych portów jachtowych w całej Grecji. Niestety marina jest zatłoczona, niezbyt piękna, a w pobliżu mkną tramwaje i autobusy. Obok znajduje się plaża. Sąsiaduje z nią restauracja, w której ceny przyprawiają o zawrót głowy (na przykład małe piwo za prawie 6 euro). Sanitariaty w marinie nie budzą zachwytu przyjeźdźnych. Biura firm czarterowych urządzone w kempingowych przyczepach. Magazyny w kontenerach. Na pirsy wjeżdżają samochody i motocykle, a nawet małe cysterny, z których tankuje się paliwo do jachtów. Choć zbudowano tu ponad tysiąc miejsc dla łodzi, zazwyczaj trudno znaleźć choćby jedno wolne. Ale za to położenie portu idealnie nadaje się do odbierania i zdawania jachtów czarterowych. Alimos leży 15 km od centrum Aten, osiem kilometrów od Pireusu i 30

kilometrów od międzynarodowego lotniska El. Venizelos, na którym lądują wszystkie samoloty, także maszyny taniach przewoźników.

Bilet zamawiany w maju na lipiec w liniach EasyJet kosztował 210 euro, a zamawiany w maju na wrzesień – 179 euro (wyloty z Berlina). Jak widać w sezonie tanie linie wcale nie są takie tanie. Jeśli już dotrzeć do Aten, to z lotniska można wyruszyć w dalszą podróż taksówką lub autobusem. Bilet kosztuje 3,20 euro (dzieci do lat czterech jadą za darmo). Warto zachować bilet, bo jest on ważny całą dobę na wszystkie pozostałe środki komunikacji w Atenach, czyli tego samego dnia wieczorem lub następnego dnia rano, można pojechać na przykład na wycieczkę do centrum.

Autobus do mariny jedzie 45 minut. Kierowca pędzi tak, jakby się spieszył na mecz Panathinaikosu. Trzeba być czujnym, by nie przegapić właściwego przystanku. Końcowy odcinek trasy biegnie bardzo ruchliwą, dwupasmową jezdnią, na wielu odcinkach nie ma chodnika po obu stronach. Dlatego spacer wzdłuż tej drogi, z ciężkimi bagażami, jest uciążliwy i niebezpieczny. Właściwy przystanek, położony nieopodal bocznej drogi

schodzącej w dół do mariny, nazywa się „Edem”. Taksówką można dojechać do portu znacznie wygodniej, a kierowca podwiezie Was prawie na samą keję, ale to rozwiązanie jest oczywiście droższe i może kosztować nawet 40 euro.

Tuż obok przystanku znajduje się niewielki supermarket – jedyny w okolicy, do którego można pójść pieszo. Zaopatrują się w nim prawie wszystkie załogi, więc nie zdziwicie się, jeśli po południu półki z pieczywem, wodą i piwem będą ogołocone z towaru. Jeżeli planujecie wypłynąć natychmiast po przejściu jachtu, trzeba się spieszyć z zakupami, bo sklep czynny jest w sobotę tylko do godz. 18. Jeżeli Wasz samolot ląduje popołudniu, sklepu i tak nie uda się zaliczyć. A w niedzielę, pierwszego dnia czarterowego rejsu, market jest zamknięty. Wówczas najlepiej wyruszyć na najbliższą wyspę (Aegina). Okolice małego portu mają tam charakter weekendowego kurortu dla Ateńczyków, więc nawet w niedzielę czynne są małe sklepy oraz stragany na drewnianych kutrach, pełne pomidorów i winogron. A w poniedziałek skoro świt otwierają pickarnię i mały market.

W marinie Alimos spotkacie osoby, które wykorzystują fakt, że większość

rejsów rozpoczyna się w weekend. Oferują one swoje usługi zaopatrzeniowe. Oczywiście mogą dostarczyć na jacht prawie wszystko, ale w cenach daleko odbiegających od przyzwoitych. Kupowania czegokolwiek od portowych pośredników nikomu nie polecamy.

W marinie cumujemy na muringach. Pierwsze pomosty od wschodu zarezerwowane są dla miejscowego jachtklubu. Duże pirsy po zachodniej stronie zajmują firmy czarterowe. Biuro portu leży w centralnej części basenu, od strony drogi. Goście chcący tu stanąć na kilka godzin lub jedną noc cumują zazwyczaj po wewnętrznej stronie mola zachodniego lub wschodniego. KO

RADY DLA CZARTERUJĄCYCH JACHTY W GRECJI

Odbierając jacht nie warto się spieszyć. Nawet jeśli przedstawiciel armatora pogania.

Trzeba dokładnie sprawdzić oba żagle, szczególnie liki i rogi, a także usztywniacze grota.

W stole nawigacyjnym powinien znajdować się protokół podpisany przez uprawnionego nurka, który po ostatnim rejsie sprawdzał dno jachtu. Warto zwrócić uwagę na datę. Jeśli jest zbyt odległa można zapytać kiedy sprawdzano dno po raz ostatni i czy od tego czasu ktokolwiek żeglował tym jachtem.

Uważnie trzeba sprawdzić działanie windy kotwicznej, silnika, koła sterowego, autopilota, a także spłuczek w toaletach. Sprawdź, czy jacht ma pełny zbiornik paliwa. Po powrocie trzeba go uzupełnić.

W trakcie rejsu warto zwrócić uwagę na urządzenia służące do wentylacji jachtu. Znajdują się między zejściówką, a masztem. Często wykonane są z delikatnego materiału. Dlatego każde nadeptnięcie – np. podczas składania lub refowania grota – może skończyć się ich uszkodzeniem.

Żeglując i żyjąc na jachcie uważaj na te elementy, które giną lub psują się najczęściej (często przez nieuwagę załogi), a które przy zdawaniu jachtu zawsze są dokładnie sprawdzane. To korby do kabestanów, odbijacze, klucze do jachtu (warto przymocować do nich własny pływak), drewniane kłapki podtrzymujące rozkładany stół w mesie, a także prysznicze w toaletach.

Cumując na kotwicy rufą do nadbrzeża zawsze zabezpiecz tył jachtu odbijaczami. Szczególnie starannie wówczas, gdy w pobliżu cumują lub manewrują promy.

Kiedy po rejsie będziecie uzupełniać paliwo w jachcie, na keję wjedzie mała cysterna. Jej obsługa wszystko zrobi za nas. Ale zanim zacznie tankować warto poprosić, by wyzerowano licznik.





Czartery na Bałtyku

Szukamy nowoczesnych i bezpiecznych portów.

Czy po Bałtyku można żeglować z rodziną i przyjaciółmi? Nie dla stażu, nie dla wyczynu, ale dla czystej przyjemności żeglowania? Trochę jak w Chorwacji – od mariny do mariny, bez zarywania nocy za sterem? Można. Zapraszamy na zachód, na wody Zatoki Kilońskiej i Meklemburskiej.

Za zachodnią granicą po Bałtyku żeglują tysiące jachtów naszych niemieckich, duńskich i szwedzkich sąsiadów. Z pewnością nie włączą się po morzu z przymusu, by zdobyć godziny stażowe. Żeglują od mariny do mariny, pokonują w ciągu dnia maksymalnie 30-40 mil i spędzają spokojny urlop. Zatrzymują się w gościnnych portach, poznają nowe miejsca, delektują się lokalnymi przysmakami, po prostu odpoczywają na morzu.

Polscy żeglarze też zaczynają doceniać spokojny styl żeglowania i chcą poznać z pokładu nowoczesnego jachtu nie tylko Chorwację, ale też Zelandię i Bornholm. A ponieważ u nas infrastruktura wciąż odstrasza, ma-

rin mamy jak na lekarstwo, a oferta nowoczesnych jachtów czarterowych jest niewielka, zerkamy za zachodnią granicę. Z roku na rok coraz więcej osób dostrzega, że jest tam doskonale rozwinięty rynek czarterowy. Dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej i likwidacji granic, rejs na wycarterowanym w Niemczech jachcie jest tak samo dostępny, jak na jachcie ze Szczecina. A co ważne – często jest również tańszy.

Poniżej postaramy się przedstawić garść praktycznych informacji, które mogą ułatwić przygotowanie rejsu po zachodnim Bałtyku.

Południowo-zachodnie wybrzeże Morza Bałtyckiego jest wyjątkowo przyjazne żeglarzom - turystom. Urozmaicona linia brzegowa to niewielkie odległości między marinami i wiele punktów schronienia. Im dalej na zachód, tym akwen jest bardziej osłonięty, co umożliwi spokojną i przyjemną żeglugę, nawet przy silniejszym wietrze. Każda marina oferuje pełne zaplecze jakiegoś mogą oczekiwać nawet wymagający żeglarze. Dostępne są przyjazne miejsca cumownicze, prąd,

woda, czyste toalety i prysznice, pralki i suszarki, restauracje i uroczne portowe kawiarenki. W większości marin działają serwisy mechaniczne, żaglomistrzowskie i szkutnicze. Standardem jest również jachtowa stacja paliw.

Główne bazy czarterowe skupione są na dwóch wyspach: Rugii i Fehmarnie. Jachty można również czarterować z Rostoku, Lubeki, Kilonii i Flensburga jednak oferta tych portów jest zdecydowanie skromniejsza.

Rugia

Ze względu na swoją bliskość od Polski, Rugia wydaje się być doskonałym miejscem rozpoczęcia rejsu. W Zatoce Greifswaldzkiej zlokalizowane są dwie duże bazy czarterowe. Większa w porcie Lauterbach i mniejsza w Greifswaldzie. Obie mariny są doskonale osłonięte, a ich położenie w głębi zatoki zapewnia bezpieczeństwo wpływania nawet przy silniejszym wietrze. Spokojny, tygodniowy rejs pozwala na wybranie jednej z dwóch tras: opłynięcie Bornholmu z wizytą w Rønne, Gudhjem i Nexø lub odwiedzić ko-

penhaskiej syrenki z postojami w kanale Falsterbo, Rødvig i Klintholm na wyspie Møn, która słynie z pięknych, kredowych klifów. Niewątpliwie wielką zaletą jest również dogodny dojazd. Ze Szczecina do Lauterbach jedzie się około 2,5 godziny wygodną autostradą, a Rugia ze stałym lądem połączona jest nowoczesnym mostem. Rozpoczynając rejs z Rugii oszczędza się kilkanaście cennych godzin monotonnej żeglugi na silniku ze Szczecina do Świnoujścia.

Fehmarn

Drugim dogodnym ośrodkiem czarterowym na zachodnim Bałtyku jest wyspa Fehmarn. Nieco większą odległość od Polski w pełni rekompensuje jej doskonałe położenie pomiędzy Zatoką Meklemburską, a Zatoką Kilońską. Z dwóch baz czarterowych: Heiligenhafen i Burgtiefe pożeglować możemy w jedne z najciekawszych miejsc Bałtyku. Otworem stoją Wielki i Mały Bełt – wyspa Fionia nazywana zielonym ogrodem Danii, pełna łagodnych wzniesień, dworów



Czarter jachtu Bavaria 32 kosztuje w sezonie 1305 euro za tydzień.

i zamków oraz starych miasteczek z uroczymi, wąskimi uliczkami zachęcającymi do spacerów. Cała wyspa wygląda jak przeniesiona wprost z Baśni Andersena. Wyspa Lolland słynie natomiast z polskiego charakteru, który zawdzięcza mieszkającym tu licznie Polakom oraz z najpiękniejszego w Europie parku safari Knuthenborg. Godne uwagi jest także Falster z pięknymi piaszczystymi plażami oraz kilkadziesiąt portów, porcików i marin, z których każda ma wiele do zaoferowania. Walory estetyczne regionu to jedynie jeden z atrybutów południowego Bałtyku. Można śmiało zaryzykować stwierdzenie, że da się tutaj żeglować niezależnie od pogody. Akwen jest osłonięty, pełen wąskich cieśnin i głębokich zatok. Nawet przy

silniejszym wietrze nie tworzy się tu wysoka fala, co wyjątkowo podoba się dużej części żeglarzy. Trudno zaproponować jedną czy dwie trasy na tygodniowy rejs. Bogactwo tego regionu, skomplikowana linia brzegowa i mnogość ciekawych punktów, może przyprawić o zawrót głowy załogę starającą się przed rejsem zaplanować trasę. Palec wodzący po mapie może naprawdę poczuć się zagubiony. Jednak zdecydowanie najatrakcyjniejszą propozycją wydaje się być opłynięcie Fionii wzdłuż Wielkiego i Małego Bełtu. Trasa, licząca około 200 mil morskich, obfituje w atrakcje turystyczne, piękne widoki, wspaniałe krajobrazy. Jest ciekawa nawigacyjnie i prowadząca wyłącznie przez osłonięte od fal wody.

Od kogo czarterować?

Oferta czarterowa dostępna w Niemczech brutalnie obnaża słabość naszego rodzimego rynku czarterowego. Gdyby zebrać wszystkie dostępne w Polsce morskie jachty czarterowe wyprodukowane po 2000 roku, o długości większej niż 10 metrów i zacumować przy kei jednego armatora w Lauterbach, to i tak zostałyby pewnie sporo wolnych miejsc. Takie porównanie świadczy o ogromnym potencjale polskiego rynku żeglarskiego, który czeka na mądre zagospodarowanie.

Wracamy jednak do oferty czarterowej dostępnej tuż za naszą zachodnią granicą funkcjonuje duża ilość armatorów oferujących jachty do czarteru. Warto jednak korzystać z większych

i sprawdzonych firm, gwarantujących dobrze utrzymane jachty, bezpieczeństwo finansowe i sprawny serwis.

Goor GmbH posiada dużą bazę na Rugii, w marinie Lauterbach oraz mniejszą bazę w Kilonii. To bardzo prężnie działający armator, stale powiększający swoją flotę. Obecnie w Lauterbach oferuje ponad 40 jachtów – od Sun Odyssey 29.2 (8.80 m) do Bavarii 55 cruiser (16.75 m). Zdecydowana większość jachtów nie ma jeszcze pięciu lat. W Kilonii do wyboru jest ponad 10 jachtów, od Bavarii 31 (9.60 m) do Bavarii 46 cruiser (14.40 m).

EcoSail GmbH posiada trzy bazy czarterowe: Greifswald, Heiligenhafen i Flensburg. Firma ma w swojej ofercie zarówno jachty nowe, jak i kilkunastoletnie. Ważne, że stan techniczny nawet najstarszych jednostek nie budzi najmniejszych zastrzeżeń i odpowiada przysłowiowemu niemieckiemu perfekcjonizmowi. W Greifswaldzie EcoSail oferuje 6 jachtów od Hanse 301 (8.99 m) do Dufour 43 (13.40 m). W Heiligenhafen wybór jest znacznie większy i zaczyna się od GibSea 312 (9.50 m), a kończy na Bavarii 46 (14.48 m). Baza we Flensburgu oferuje jachty od GibSea 312 (9.50 m) do Bavarii 51 cruiser (15.50 m). Większość jachtów tego armatora jest w wieku między 5, a 15 lat.

Real Sailing to średniej wielkości firma z bazą na wyspie Fehmarn w porcie Burgtiefe. Stacjonuje tu 20 jednostek, od X-332 (10.31 m) do Harmony 47 (14.39 m). Jachty są maksymalnie kilkuletnie, dobrze wyposażone i doskonale przygotowane do żeglugi.

**SIEĆ SKLEPÓW
ŻEGLARSKICH**

www.sklepyzeglarskie.pl

CZELADŹ	32 265 19 18
POZNAŃ	61 842 71 70
WROCLAW	71 363 27 01

Najlepszy partner w zakupach!

HOBBY

SZTORMIAKI.PL

reklama

reklama

Fot. Bavaria Yachts

Ile kosztuje czarter?

Średnie ceny czarteru w Niemczech są niższe, niż w Chorwacji. I wbrew pokutującemu stereotypowi są porównywalne z ofertą polskich firm. Choć oczywiście nie możemy porównywać czarteru 40-letniej J-80 z 10-letnią Bavaria 44.

Oto kilka przykładów cen w szczycie sezonu, który przypada od połowy czerwca do końca sierpnia.

Bavaria 32 cruiser, długość 10 m, 2010 rok, koje 4+1, cena 1305 euro

GibSea 355, długość 10,5 m, 1991 rok, koje 6+2, cena 1298 euro

Bavaria 36 cruiser, długość 11,5 m, 2005 rok, koje 6+2, cena 1595 euro

Sun Odyssey 40, długość 12,2 m, 2002 rok, koje 6+2, cena 1898 euro

Bavaria 45 cruiser, długość 13,5 m, 2010 rok, koje 8+1, cena 2595 euro

GibSea 442, długość 13,7 m, 1991 rok, koje 8+4, cena 1998 euro

Do ceny czarteru nie trzeba doliczać obowiązkowych opłat i podatków. Ecosail sprzątnięcie jachtu oraz napełnienie butli gazowych wlicza w cenę czarteru. Goor i Real Sailing oferują sprzątnięcie jachtu jako płatną usługę dodatkową, której koszt to 5 euro za

Gdy już się zdecydujemy

Procedury czarteru nie różnią się w zasadzie niczym od powszechnie przyjętych w Chorwacji i innych krajach częściej uczęszczanych przez polskich żeglarzy. Najwygodniejszą i najbezpieczniejszą formą zawarcia umowy czarterowej jest skorzystanie z usług sprawdzonego, polskiego agenta. Ważne, aby agent był profesjonalnie działającą i znaną firmą, spełniająca wszelkie wymogi formalne. Przy obecnym wysypie internetowych firm żeglarskich konieczne trzeba sprawdzić, czy agent z którego usług zamierzamy skorzystać posiada wpis do rejestru organizatorów i pośredników turystycznych oraz obowiązkowe ubezpieczenie OC lub gwarancję bankową na rzecz klientów. Jeśli nie – nie warto ryzykować powierzenia mu pieniędzy.

Czarter poprzez agenta jest wygodniejszy, bezpieczniejszy i tańszy. Wygodniejszy, gdyż proces wyboru jachtu, negocjowania warunków i podpisywania umowy, prowadzimy w kraju. Bezpieczniejszy, gdyż agent w przypadku jakichkolwiek sporów na linii armator-czarterujący, stanie w obronie swojego klienta i wykorzysta swoją większą siłę negocjacji. Tańszy, gdyż agent wytarguje u armatora większe zniżki, niż indywidualny klient. Po wybraniu jachtu i zaakceptowaniu ceny należy podpisać umowę czarteru. Umowy czarterowe firm Goor, EcoSail i Real Sailing są standardowe i nie zawierają żadnych klauzul niedozwolonych lub jawnie krzywdzących klienta. Standardowo zaliczka wynosi



Rodzinne, niespieszne wakacje pod żaglami na zachodnim Bałtyku.

terowej i pobrania protokołu przejścia jachtu. Następnie odnajdujemy naszą jednostkę i samodzielnie, dokładnie sprawdzamy jej stan, funkcjonowanie instalacji i urządzeń oraz wyposażenie. Każdą zauważoną nieprawidłowość odnotowujemy w protokole. Kolejny krok to wizyta pracownika armatora i sprawdzenie punkt po punkcie tzw. check listy. To czas na zadanie wszelkich pytań dotyczących jachtu i jego obsługi. Na zakończenie udajemy się ponownie do recepcji, gdzie podpisujemy dokumenty, wpłacamy kaucję (lub

niż w przypadku chorwackiego Adriatyku. Za całodobowy postój w wygodnej marinie zapłacimy średnio kilkanaście Euro. W opłatę najczęściej wliczone jest korzystanie z prądu, wody pitnej i toalet. Dodatkowo płatne jest korzystanie z natrysków. Opłata wynosi około 1 Euro za 3-5 minut ciepłej wody. Olej napędowy dostępny niemalże w każdej marinie, na jachtowej stacji paliw kosztuje około 1,15 euro za litr. Na obiad w knajpce w marinie, złożony z dania głównego i kufła doskonałego piwa, wydamy około 20 euro na osobę.

Magda Czerwińska
Wojciech Czerwiński

Polscy żeglarze zaczynają doceniać spokojny styl żeglowania i chcą poznawać z pokładu nowoczesnego jachtu nie tylko Chorwację, ale też Niemcy i Danię.

każdy rozpoczęty metr długości jachtu. Jeżeli jednak załoga decyduje się na samodzielne sprzątnięcie jachtu, opłaty można uniknąć.

Podobnie jak w Chorwacji, cenniki czarterowe uwzględniają różne usługi dodatkowe, między innymi wypożyczenie pontonu, silnika zaburtowego, spinakera, zamówienie obsługi skipperskiej. Ceny uzależnione są od armatora.

30-50 proc. ceny czarteru i płatna jest przy podpisywaniu umowy. Dopłata do pełnej ceny musi nastąpić najpóźniej 4 tygodnie przed rozpoczęciem rejsu. Po pełnym opłaceniu usługi agent powinien przysłać klientowi tzw. boarding pass, zawierający szczegółowe informacje o czarterze.

Ta procedura jest niemalże identyczna w każdej firmie czarterowej. Zaczynamy od wizyty w recepcji firmy czar-

blokujemy ją na karcie kredytowej i przyjmujemy życzenia miłego rejsu.

W trakcie całego procesu przejmowania jachtu widoczny jest niemiecki perfekcjonizm. Instrukcja obsługi każdego jachtu z dokładnymi schematami, opisami i ilustracjami dostarczana przez firmę EcoSail powinna być wzorcem dla wszystkich „czarterowni”.

Koszty organizacji rejsu po zachodnim Bałtyku są zdecydowanie niższe,

Przykładowe ceny postojów w popularnych marinach

Sassnitz, Rugia
jacht o długości 8-10 metrów: 10 euro
jacht o długości 8-10 metrów: 13 euro
jacht o długości 8-10 metrów: 16 euro
jacht o długości 8-10 metrów: 19 euro
Rønne, Bornholm
jacht o długości do 10 metrów: 90 koron duńskich
jacht o długości 10-13 metrów: 120 koron duńskich
jacht o długości 13-16 metrów: 150 koron duńskich
jacht o długości 16-20 metrów: 180 koron duńskich

deckvest

PROMOCJA !

KUP KAMIZELKĘ DO KOŃCA LIPCA -
Z TYM NUMEREM WIATRU MASZ 10% ZNIŻKI !

Sprawdzona podczas Volvo Race

zwalniacz hydrostatyczny
Hammar

KAMIZELKA RATUNKOWA
dostępna w trzech wersjach: 150N (zwalniacz z tabletką) oraz 150N i 275N ze zwalniaczem hydrostatycznym.

- regulowana z przodu i z tyłu
- może służyć jako uprząż asekuracyjna
- przednie zapięcie „2T”
- pętla do wpięcia lifeliny
- odblaski
- gwizdek sygnałowy
- światło ratunkowe z certyfikatem SOLAS
- kaptur chroniący przed zalewaniem falami
- paski udowe

10%

zniżki

ul. Czarnieckiego 53, 01-541 Warszawa, tel. (22) 869 93 60, fax (22) 839 90 21, sails2@majerk.com.pl

majerk.com.pl

Wyspa Bornholm

Odwiedzić i wracać, czy może zostać na dłużej?

Niektórzy żeglarze wpadają tu tylko na piwo, by po paru godzinach wracać przez Bałtyk lub wyruszyć dalej na północ lub na zachód. To błąd. Na tej przytulnej wyspie warto spędzić choćby kilka dni.

Bornholm to niezwykle miejsce. Kiedy pierwszy raz podjechałem pod sklep Netto w Nexo (najlepsze zakupy na wyspie), polskim zwyczajem przywiązałem rower do stojaka. Po wyjściu zobaczyłem, że rowerów dookoła jest kilkadziesiąt, ale przywiązany – tylko mój. Jeśli jest gdzieś w Europie zakątek, w którym zasady powszechnej uczciwości jeszcze się uchowały, to Bornholm jest tego miejsca bardzo blisko. Nie psują tego nawet liczni turyści z krajów, gdzie standardy etyczne nie są na tak wysokim poziomie.

Na skrzyżowaniach lokalnych, bornholmskich dróg, często można znaleźć niewielkie budki przypominające karmniki dla ptaków. Miejscowi farmerzy wystawiają tam torebki z fasolą, pęczki marchwi i cebuli, drobne ozdoby ceramiczne. Nad budką wisi kartka z napisem: 5 koron. Przejżdżający wybierają co chcą i zostawiają zapłatę. Nikt tych małych straganów nie pilnuje. I chyba nie zdarza się, by ktoś te drobniki zabrał.

Co trzeba skosztować?

Na wyspie co parę kilometrów spotkacie zbiorowiska stożkowych konstrukcji zakończonych smukły-

mi kominami. To *rogeri* czyli wędzarnie ryb. Miejsca, gdzie smakosz znajdzie wyborne śledzie, makrele, łososie i pstrągi po cenach, które nie straszą. Ryby warto popić Tuborgiem lub znakomitym, miejscowym piwem Bornholmer Bryg Classic. Odważniejsi sięgną po mocny Akvavit, ale tego napoju nikomu polecać nie będziemy. Warto też ostrzec przed próbami wypicia wina z Lille Gadegaard koło Petersker. Ten kwaśny cienkusz wykręca język w korkociąg.

Co trzeba wypożyczyć?

Niekoniecznie zmieści się na jachcie, ale na szczęście na miejscu można go niedrogo wypożyczyć. Rower to na duńskiej wyspie najpopularniejszy i najlepszy środek transportu. Bornholm ma ponad 200 kilometrów znakomych ścieżek i dróg rowerowych pokrytych równym asfaltem. Tu nawet nieutwardzone ścieżki w lesie są równiejsze od trasy katowickiej. Kierowcy samochodów mają na wyspie zaledwie wie główne drogi, ale nawet tam ich auta są pojazdami podporządkowanymi ruchowi rowerowemu. Człowiek na rowerze jest na

Bornholmie święty. Bezpieczeństwo gwarantują mu nie tylko przepisy, ale też niezwykła kultura kierowców. Więc po krótkim odpoczynku w porcie łapcie za rowery i w trasę. Ale ostrzegam – drogi są pagórkowate, a podjazdy mogą wyciągnąć z rowerzysty wszystkie siły.

Co trzeba zobaczyć?

Będąc na wyspie z pewnością trzeba wpaść na zamek Hammershus położony w północno-zachodnim zakątku. Efektowne ruiny po XII-wiecznej twierdzy należą do jednych z największych w północnej Europie. W XVI wieku bornholmczyzy zdobyli górujący nad ich wyspą zamek i zaczęli go rozbierać, by więcej nie mógł być siedzibą królewskiego namiestnika. Ale po paru latach zmienili zdanie i szybko go odbudowali.

Wpadnijcie na plażę w Ducodde, pokryte białym, czystym piaskiem o niezwykle małej granulacji. To najpiękniejsze plaże w całej Europie i w dodatku prawie puste. Dla kogoś kto przeżył horror polskiego wybrzeża, z klepiskami pokrytymi petami i puszkami po piwie, będzie to nadmorski raj. W średniowieczu drobnego piasku z Bornholmu używano do klepsydry na całym kontynencie.

Warto odwiedzić Hellingdoms koło Gudhjem. Urwiste, granitowe ska-

ły, stworzyły tu jedno z najbardziej malowniczych wybrzeży. Tuż obok skalnego parku jest Bornholmskie Muzeum Sztuki. Nie znajdziecie tam ani jednego impresjonisty, ale jest kilka obrazów, które zwiedzających zaskoczą i pewnie zadziwią.

Na wyspie są cztery kościoły rotundowe. Nie wiadomo skąd się tutaj wzięły. Budowle o podobnej konstrukcji tworzyli tylko templariusze, stąd legenda, że uciekając przed prześladowaniami dotarli na Bornholm i oczywiście właśnie tutaj zakopali swoje fantastyczne skarby. Miejscowi spece od turystyki nie demontują tych rewelacji. Ale nawet bez skarbów kościoły obejrzyć warto, zwłaszcza najładniejsze w Olsker i Nylars.

Jeśli macie smykałkę do luksusowych dyscyplin sportowych to możecie odwiedzić jedno z czterech pól golfowych. Dwa najlepsze położone są koło miejscowości Ro, ale równie znakomite można znaleźć tuż obok plaży w Ducodde.

Jeśli natomiast zabraliście na pokład dzieci, to wręcz obowiązkowa będzie wizyta w Joboland koło Svaneke. W tym parku wodnym Wasze pociechy będą szaleć przez kilka godzin, a ze 125-metrowej Szalonej Rzeki, po której zjeżdża się na gumowych kołach do basenu, ciężko je będzie zabrać. Ale, bądźmy szczerzy, nie jeden bezdzietny dorosły udaje się do tego parku, by przez chwilę samemu pobawić się jak dziecko.

Co można kupić?

Przy rowerowych trasach co parę kilometrów można znaleźć zaproszenie do gospodarstwa, by zobaczyć wyroby rękodzieła. Wielu bornholmczyków zajmuje się produkcją ceramiki, ale są też galerie malarstwa, rzeźby w drewnie i tkaniny artystyczne. Z pewnością nie wszystkie wyroby zasługują, by zaliczyć je do sztuki, ale zatrzymać się warto. Ceny bornholmskich rękodzieł do niskich nie należą, ale jeśli się dobrze poszuka, można znaleźć coś na pamiątkę.

Po paru dniach spędzonych na tej spokojnej, nieco sennej, ale pełnej uroku wyspie, nie chce się wyjeżdżać. Są tacy, którzy wpadają tu na chwilę, a zostają na długie lata. Dom na Bornholmie kosztuje tylko trochę więcej, niż dom w okolicach Kołobrzegu, najbliższego, polskiego miasta.

Tomasz Bielecki



Port i kościół w miejscowości Ronne.



Czartery na zatoce

Na czym żeglować po Zatoce Gdańskiej?

Od starych jachtów po luksusowe motorówki. Oferta czarterowych jednostek na Zatoce Gdańskiej nie jest bogata, ale każdy znajdzie coś na swoją kieszeń.

Na zatoce można zorganizować tygodniowy, rodzinny rejs. Krótką przejażdżkę jachtem motorowym. Wycieczkę z Sopotu na Hel lub do Jastarni. Znaleźliśmy nawet ofertę morskiego pogrzebu. Firma zachęca klientów do zorganizowania pogrzebu zgodnego z morskimi obyczajami (jacht ma czarną szarfę na maszcie i trzykrotnie okrąży miejsce pochówku przy sygnale syreny okrętowej). Tej ostatniej propozycji postanowiliśmy jednak mocniej nie zgłębiać.

Najmniejszy wybór mamy wówczas jeśli chcemy wypłynąć z Trójmiasta na wysokiej klasy jachcie żaglowym. Jediną flotę czarterową z prawdziwego zdarzenia posiada stocznia Delphia, której jednostki stacjonują w Górkach Zachodnich (na terenie firmy Scandinavia Bootsimport Poland – ul. Stogi 20). Znajdziecie tam cztery jachty: Delphia 37, Delphia

37.2, Delphia 40 oraz Delphia 40.2. Każda z jednostek jest doskonale wyposażona i przeznaczona nie tylko do żegluga po zatoce i wodach przybrzeżnych, ale także po całym Bałtyku i duńskich cieśninach. Klienci wypożyczają te jachty na tydzień lub dwa, by pożeglować do Kłajpedy, na Bornholm lub po zatoce i wzdłuż naszego wybrzeża. Ale są też tacy, którzy rezerwują łódki nawet na kilka miesięcy i organizują na nich na przykład korporacyjne rejsy integracyjne.

Jeśli nie planujemy zatrudniać skippera, to w załodze tych jachtów powinien być przynajmniej jeden żeglarz z patentem sternika jachtowego oraz jeden członek załogi z patentem żeglarza. Pod pokładem może zamieszkać siedem osób, jedynie na Delphi 40.2 przygotowano osiem koi. Najtańszy jest czarter jachtu Delphia 37. Za tygodniowy rejs we wrześniu zapłacimy 4,5 tys. zł. Za taki sam czarter w szczycie sezonu zapłacimy 6,3 tys. zł. To oznacza, że koią na tym jachcie w lipcu i sierpniu kosztuje niecałe 130 zł za dobę. Czy to drogo? Ktoś może powiedzieć, że tak. Ale z drugiej strony spróbujcie znaleźć latem przyzwoity hotel w Trójmie-

ście za podobną cenę. Poza tym zawsze można się potargować. Firma udziela rabatów: 5 proc. za czarter dwutygodniowy, 10 proc. za czarter trzytygodniowy, a dla stałych klientów maksymalny rabat może wynieść 20 proc.

Jeśli ktoś szuka jachtów tańszych, musi się przyjrzeć ofercie klubów. I pogodzić się z tym, że raczej nie będą to jachty nowe. Jacht Klub Stal wypożycza cztery jednostki o długości od dziewięciu do 14 metrów, w cenach od 510 do 820 zł za dobę. Najdroższym jachtem jest tu Bavaria 37 z 1995 roku. Klub Sportowy Zatocka wypożycza swój flagowy okręt „Dar Pucka”. Sąsiedni HOM ma w ofercie Conrada 45 za 650 zł za dobę, jacht klasy J80 (Alf) za 600 zł za dobę oraz cztery małe jednostki klasy Nefryt za 150 zł. LOK z Jastarni oferuje Cartera (300 zł) i dwa Nefryty (150 zł). Jacht Klub Portowiec oprócz Nefryta ma jeszcze jacht klasy Olympic 41 (Portowiec Gdański II) za 500 zł na dobę. Jacht Klub Marynarki Wojennej Kotwica z Gdyni proponuje żeglarzom kilka jednostek, także duże, 13-metrowe jachty w cenie od 500 do 700 zł za dobę czarteru.

Na Zatoce Gdańskiej nie ma też bogatej oferty wynajmu jachtów motorowych. A ta, którą odszukaliśmy raczej nie jest kierowana do przeciętnego miłośnika sportów wodnych. Jachty motorowe oferuje firma Premium Boats Poland. Szeroką ofertę posiadają zarządzający Hotelem Królewskim przy marinie w Gdańsku. Firma oferuje przeważnie trzygodzinne przejażdżki ze skipperem, najczęściej na trasie Sopot – Hel lub Sopot – Jurata. Wynajem jachtu motorowego Bayliner 265 wraz ze skipperem kosztuje 2,5 tys. zł netto za pierwsze trzy godziny. Każda następna godzina wyceniona jest na kolejne 400 zł netto. W koszty przejażdżki wliczone jest 100 litrów paliwa. Jacht Prince v45 jest większy i dwa razy droższy – 5 tys. zł netto za pierwsze trzy godziny rejsu (w cenie skipper i 100 litrów paliwa). Każda następna godzina kosztuje 750 zł netto.

Niestety wciąż brakuje na rynku oferty samodzielnego czarteru wypornościowych jachtów spacerowych, którymi moglibyśmy się włóczyć od Górek Zachodnich po Hel i Puck.

KO



Jachty motorowe

Jest ich coraz więcej, są coraz większe



Barka spacerowa Europa 400 to polski produkt z Pucka.

Na mazurskim szlaku coraz łatwiej znaleźć ofertę czarteru jachtu motorowego. Sprawdziliśmy co, gdzie i za ile proponują nam mazurskie firmy.

Przez długie lata jacht motorowy na Mazurach był postrzegany jak intruz – głośny, śmierdzący spalinami i wywołujący fałę podczas flauty. Ale dziś silniki są już na prawie wszystkich jachtach żaglowych. Wielu z nas nie wyobraża sobie żeglowania po jeziorach bez silnika. Dlatego łaskawszym okiem zerkamy na motorówki. Przed

sezonem postanowiliśmy się przyjrzeć motorowodnym czarterom na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich.

Coś mocniejszego czy spacerówka?

Przegląd ofert rozpoczęliśmy od próby znalezienia szybkich jachtów napędzanych potężnymi silnikami. Długo szukałem firmy oferującej czarter łodzi wyposażonej w choćby stukonny silnik. I nie udało się. Czasem przedstawiciele stoczni oferują swoje jachty, ale pod warunkiem, że będą

prowadzone przez ich doświadczonego skippera.

Znacznie łatwiejsze zadanie mamy wtedy, gdy szukamy komfortowej, wypornościowej łodzi, wyposażonej w silnik małej mocy. Taki jacht spacerowy możemy prowadzić bez uprawnień motorowodnych. Większość oferowanych jachtów to houseboaty z cichymi, ekonomicznymi, najczęściej zaburtowymi motorami. Jestem pewny, że dzięki tym łodziom wielu z Was, ciągle nieprzekonanych do jachtów motorowych, będzie mogło wreszcie docenić wygodę jaką zapewniają takie jednostki.

Jedną z najpopularniejszych mazurskich motorówek czarterowych jest jacht Weekend 820, który można wynająć już za 200 zł na dobę (w „niskim sezonie” czyli w maju, wrześniu i ewentualnie w październiku). Weekend to dziewięciometrowa jednostka z trapem kotwicznym i platformą kąpielową. W siedmioosobowej kabinie, niemal na całej długości, utrzymana jest wygodna wysokość 1,8 metra. Kokpit jest zadaszony. Dach jest na tyle solidny, że można na nim przewozić rowery. Dużą zaletą tej łódki jest jej małe zanurzenie (niewiele ponad 30 cm). Weekendy

Ahoj
Czarter

Czartery Mazury Maxus 24, Maxus 33, Maxus 28 i inne
Czartery krajowe Zalew Szczeciński i Wiślany
Czartery zagraniczne Chorwacja, Turcja, Grecja, Włochy, Słowenia, Balaton
Szkolenia, Imprezy integracyjne

Węgorzewo, ul. Przemysłowa 10, tel./fax 87 427 15 37 tel.kom: 602 398 208 e-mail: biuro@ahoj.pl
www.ahoj.pl

Weekendowe jachty na Mazurach

Weekendowe jachty i łódki łatwo dostępne.

oferowane w czarterze wyposażone są w toaletę, kuchnię gazową, lodówkę i przyrządy nawigacyjne (GPS, echosonda). Niektóre firmy mają jachty z prysznicem, ciepłą wodą i ogrzewaniem. To może się przydać podczas jesennych wypraw.

Jak znaleźć najkorzystniejszą cenę?

Firmy proponują nam tą jednostkę za cenę od 200 do 250 zł za dobę. Jednak w szczycie sezonu czyli od końca czerwca do początku września, trzeba zapłacić więcej – od 400 do 450 zł za dobę. Jeśli chcemy podróżować na początku sezonu, kiedy Mazury jeszcze budzą się do wakacyjnego życia, a nie chcemy przepłacać, powinniśmy poszukać firmy, która proponuje nieco niższe ceny w pierwszych dwóch oraz dwóch ostatnich tygodniach lata (na przykład od 26 czerwca do 10 lipca). W tym terminie jacht Weekend 820 można znaleźć za około 350 zł za dobę. Ten nieco tańszy czarter znajdziecie między innymi w Nemo Yacht Charter, JazCzarter, E. Grzymała i Mamry Yacht Czarter.

Innym sposobem na obniżenie kosztów wynajęcia łodzi jest rezerwacja jachtu z dużym wyprzedzeniem. Na przykład firma „Czarter Bez Patentu” za rezerwację z trzymiesięcznym wyprzedzeniem proponuje 5 proc. rabatu, a swym stałym klientom oferuje nawet 15 proc. upustu lub tydzień czarteru gratis poza szczytem sezonu. Większość firm udziela także rabatu 5 proc. za czarter dwutygodniowy. Niestety czarter krótszy, niż tygodniowy powoduje wzrost ceny o około 20 proc.

Podpisując umowę czarterową mamy zagwarantowane ubezpieczenie OC i AC, środki do toalety chemicznej oraz gaz. Za paliwo, portowanie, sprzątnięcie jachtu po rejsie (łącznie z opróżnieniem toalety), musimy zapłacić sami. Procedura rezerwacji niczym nie różni się od rezerwacji jachtu żaglowego. Po ustaleniu terminu należy wpłacić zaliczkę, najczęściej 40 proc. Resztę

dopłacimy przy odbiorze łodzi. Kaucja wynosi zazwyczaj od 500 do 1 tys. zł. Wpłacamy ją podczas zaokrętowania.

Jeśli nie Weekend, to co?

Polecamy Waszej uwadze także inne jachty motorowe. Bardzo popularne są jachty Nautika 1000 wyposażone w trzynastokonne silniki Yanmor. Kształt dna tej łodzi sprawia, że łódka nie wpada w dryf przy silniejszych podmuchach. Dzięki zastosowaniu dwóch płetw sterowych, na które kierowany jest strumień wody ze śruby, jacht nabiera sterowności na wstecznym biegu. Przy parkowaniu w przepelnionych marinach jest to bardzo pomocne. Wewnątrz znajdziecie obszerną, podwójną kaję dziobową. Podwójną kaję rufową. W mesie oprócz kambuza ze zlewozmywakiem i dwupalnikową kuchenką jest składany stół, ławeczka oraz wygodna sofa. Jacht Nautika kosztuje od 700 do 950 zł za dobę. Ofertę czarteru znajdziecie w firmach Zebra Yacht Charter, Pod Dębem oraz w PHU Żeglarsz.

Dużym powodzeniem cieszy się Calipso 750. Podobnie jak Weekend 820 wyposażony jest w niewielki, zaburtowy silnik. Komfort na tej łodzi może być nieco większy, bo poza wyższą kabiną ma także ogromną platformę kąpielową i bardzo przestronny kokpit. Jacht znajdziecie w firmach Millennium i Mamry Yacht Czarter. Ceny są takie same jak w przypadku jachtu Weekend 820.

Jeśli mamy uprawnienia

Poza łodziami, które nie wymagają uprawnień motorowodnych, na Mazurach można wynająć bardziej luksusowe houseboaty, napędzane wbudowanymi silnikami diesla. Łodzie te są wyposażone w agregaty, mają ogrzewanie, telewizor i DVD. Taką łodzią jest prawie dziesięciometrowy Courier 970, oferowany przez firmy Robson Charter i Millennium. Czarter kosztuje od 600 do 990 zł. Kaucja także jest



Calipso 750 – od 250 do 450 zł za dobę.

większa, może wynieść nawet 2 tys. zł. Jest to jednak jacht bardzo komfortowy i bogato wyposażony.

Konkurentami Couriera są bardzo popularne, zaprawione w boju na francuskich kanałach, łodzie Penichette, oferowane przez firmę Locaboat i jej przedstawiciela, firmę Punt. A także bardzo komfortowe, budowane w Pucku, jachty Europa. Do prowadzenia tych dwóch jednostek wymagany jest patent starszego sternika motorowodnego. Czarter najmniejszej Europy 400 (4-osobowej) będzie nas kosztował od 1,3 tys. do 2,3 tys. euro za tydzień. Penichette możemy wynająć za kwotę od 644 do 1,3 tys. euro za tydzień. Te dwa jachty na swym wyposażeniu mają nawet planszowe gry towarzyskie. Cena obejmuje ubezpieczenie oraz naukę obsługi łodzi. Kaucje wynoszą 800 euro za Penichette i 1,5 tys. euro za Europę. Jachty można odebrać w dowolnym miejscu Mazur, ale za taką wygodę trzeba dodatkowo zapłacić. Jeżeli chcemy tej opłaty uniknąć, to odbieramy jacht u armatora w Mikołajkach.

Niezwykły jacht motorowy, Nautiner 38 Classic, łódź prezentowaną na targach żeglarskich w Poznaniu i Warszawie, przygotowała do czarteru fir-

ma Nautiner Czarter. Ten jacht to jedenaścimetrowa łódź łącząca dzielność kutra z wygodą houseboata. Musi mieć zamontowany silnik o mocy nie mniejszej, niż 25 KM, więc skipper musi posiadać uprawnienia motorowodne. Jacht można wynająć za cenę od 750 zł za dobę (w listopadzie). Łódź została tak wyposażona, by można było na niej wygodnie mieszkać nawet późną jesienią. Cena czarteru w sezonie to od 1,3 tys. zł do 1,5 tys. zł za dobę.

Trzeba się pospieszyć

Oferta jachtów motorowych na Mazurach jest dosyć bogata i każdy znajdzie tam coś dla siebie. Armatorzy mówili nam, że czarterami jachtów motorowych najmocniej zainteresowani są starsi żeglarze, którzy nie chcą się męczyć przy kładzeniu i stawianiu masztu oraz przy refowaniu żagli. Ostatnio pogoda na jeziorach płata figle. Czasem przechodzą nawałnice. W takich przypadkach jacht motorowy radzi sobie bez problemu i bez wielkiego zaangażowania załogi. W większości firm czarterowych przynajmniej połowa terminów na sezon jest już zajęta.

Arek Rejs



www.nautiner-charter.pl

NAUTINER
CHARTER

reklama

Polisy dla żeglarzy

Kamizelki i ubezpieczenia. Bez tych dwóch rzeczy nie ruszamy na wodę.

Dobre ubezpieczenia dla wodniaków chronią nasze jachty, wakacje, zdrowie, także majątek. Dlatego zanim oddacie cummy, zwróćcie uwagę na swoje polisy.

Ubezpieczamy nasze mieszkania i domy. Od włamań, dewastacji czy na wypadek, kiedy sąsiad zaśnie w wannie i zaleje nam pół sufitu. Ubezpie-

czamy samochody – przed kradzieżą, wypadkiem, chronimy też kierowcę i pasażerów od następstw nieszczęśliwych zdarzeń. A co z jachtami?

Ubezpieczenie CASCO jachtu

Jaki sprzęt pływający możemy ubezpieczyć? Prawie każdy, może z wyjątkiem dmuchanego materaca plażowego. Monika Hromada z Polskiego Towarzystwa Ubezpieczeń (PTU), z firmy, która chroni jachty i jednostki śródlądowe, wymienia: ubezpieczyć możemy jachty żaglowe i motorówki wraz z wyposażeniem i osobistym mieniem członków załogi, skutery wodne, łodzie pneumatyczne, poduszki ratownicze, kajaki, pontony, deski windsurfingowe, a nawet rowery wodne.

Zawierając ten rodzaj ubezpieczenia należy zwrócić uwagę na sumę ubezpieczenia czyli kwotę jaką żeglarz otrzyma w wypadku całkowitej utraty jachtu (na przykład w wyniku zatonięcia lub kradzieży). Trzeba też zwracać uwagę na udział własny, który może być ustalony procentowo lub kwotowo. Udział własny to suma jaką ubezpieczyciel potrąca od kwoty odszkodowania za szkodę. Zwracamy też uwagę na wysokość składki zaproponowanej przez firmę oraz na wszystkie wyłączenia czyli zdarzenia, za które ubezpieczyciel nie bierze odpowiedzialności. Firmy mogą mieć w swych warunkach różne wyłączenia.

Casco może chronić przed skutkami zdarzeń za które odpowiedzialne są siły natury (sztormy, uderzenia piorunów), przed skutkami kolizji lub wejścia jach-

tu na mieliznę. Przed skutkami pożaru, eksplozji, zatonięcia jednostki, a także włamań, dewastacji i kradzieży. Przed skutkami awarii (na przykład złamanie masztu). A także przed stratami spowodowanymi wypadkiem w czasie transportu. – Wysokość składki ubezpieczeniowej obliczana jest indywidualnie dla każdego jachtu i zależy od wielu czynników. Przede wszystkim od wartości jednostki, ale także od rejonu żeglugi, mocy silnika czy powierzchni żagli – mówi Michał Kornieszczuk przedstawiciel firmy Pantaenius. Ubezpieczenie jachtu żaglowego będzie nieco tańsze, niż ubezpieczenie jachtu motorowego podobnej klasy. Ochrona jednostki przeznaczonej do czarteru może być nawet dwukrotnie droższa, niż jachtu wykorzystywanego prywatnie.

Ubezpieczenie może chronić sprzęt nowy lub używany. W pierwszym przypadku możemy skorzystać z oferty firmy ubezpieczeniowej, która współpracuje z producentem. Jak w salonie samochodowym – kupujemy pojazd razem z ubezpieczeniem. Możemy oczywiście wybrać innego ubezpieczyciela i samemu załatwić wszystkie formalności. Jeśli w wybranej firmie chcemy ubezpieczyć nowo nabyty jacht używany, może być konieczne przedstawienie 2-3 zdjęć, najlepiej z pełnym omasztowaniem. Jeśli przedłużamy ubezpieczenie u tego samego ubezpieczyciela, a w mijającym okresie ochrony nie było żadnej szkody, nowych zdjęć nie trzeba już przedstawiać.

Ubezpieczenia NNW członków załogi

Wypłacane jest w przypadku trwałego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci członka załogi jachtu. Żeglarz w po-

rozumieniu z firmą ubezpieczeniową ustala sumę ubezpieczenia. Na przykład w Polskim Towarzystwie Ubezpieczeń (PTU) może to być 5 tys. zł, 10 tys. zł lub 20 tys. zł. Od wybranej sumy ubezpieczenia zależy wysokość składki. Ubezpieczenie NNW zazwyczaj nabywane jest w pakiecie łącznie z ubezpieczeniem OC oraz ubezpieczeniem CASCO jachtu.

Przed podpisaniem umowy warto zwrócić uwagę czy nasze ubezpieczenie NNW chroni tylko członków załogi jachtu czy także wszystkich gości, którzy mogą odwiedzić nasz pokład w czasie sezonu.

Ubezpieczenie OC

Żeglarz powinien zwrócić uwagę na wysokość sumy gwarancyjnej, która może zostać wypłacona osobie poszkodowanej w wypadku. Nawet małym jachtem można wyrządzić bardzo dużą i kosztowną szkodę.

Niektóre mariny, na przykład Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich, wymagają od swych rezydentów przedstawienia dowodów ubezpieczeń OC. Podobnie jest w Chorwacji i w niektórych regionach Włoch. Czym różni się ubezpieczenie OC dla kierowcy auta od ubezpieczenia OC dla żeglarza? Przede wszystkim tym, że to pierwsze jest obowiązkowe, a to drugie nie.

Kiedys na stoku w Alpach wpadłem na starszą narciarkę. Prędkość jazdy była minimalna, nachylenie stoku żadne. Ale pani upadła tak nieszczęśliwie, że pogruchoła kości i złamała miednicę. Gdyby nie porządne ubezpieczenie, to płaciłbym za to zdarzenie przez lata. Podobne sytuacje mogą mieć miejsce na wodzie. Przy kei czy w czasie manewrów portowych. Ile razy widzieliśmy jacht, który tracił sterowność w porcie i niszczył po drodze relingi sąsiadów? Pół biedy kiedy niszczone jest sprzęt. Co zrobimy kiedy przez nieuwagę lub błąd złamiemy komuś rękę? Na przykład podczas amatorskich regat, gdzie rzadko sprawdzany jest fakt posiadania ubezpieczenia OC. Prawnicy tylko czekają na takich poszkodowanych. Bez wahania oskarżą sprawców o dokonanie uszczerbku na zdrowiu, a nawet zażądają odszkodowań za czasową lub trwałą niezdolność do pracy. Nawet pozornie mały wypadek może mieć duże konsekwencje.

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej skipperów

To ubezpieczenie mogą wykupić skipperzy prowadzący jachty. Mogą to być osoby posiadające stosowne

To daje Wam
tylko
Pantaenius

Co oferujemy w ramach ubezpieczenia jachtu?



Stać suma ubezpieczenia

Mają Państwo szkodę całkowitą i oczekują adekwatnego odszkodowania? Pantaenius uzgadnia z Państwem stałą kwotę, która jest wypłacana bez jakichkolwiek potrąceń



Ratownictwo i usuwanie wraku

Potrzebujecie Państwo poprosić służby ratownicze o pomoc? Pantaenius pokryje bez ograniczeń koszty podczas ubezpieczonego wypadku oraz aktywnie doradzi i pomoże.



Bez udziału własnego

Kradzież z włamaniem? Uszkodzenie podczas transportu, pożar lub uderzenie pioruna? Pantaenius rezygnuje z udziału własnego!

Kontakt w języku polskim: Nautica Nord
Al. Jana Pawła II 11A • 81-345 Gdynia
Tel. 058 352 37 13 • info@nauticanord.pl

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA
Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10

www.pantaenius.de



Jesienny sztorm zniszczył kilka jachtów w Górkach Zachodnich.



POLSKIE
TOWARZYSTWO
UBEZPIECZEŃ

CHRONIMY TWOJE MARZENIA

ubezpieczenie jachtów śródlądowych

BEZPIECZNY REJS
Z KOMPLEKSOWYM UBEZPIECZENIEM

PTU JACHTY

www.ptu.pl

uprawnienia nieodpłatnie dowodzący jachtem podczas wakacji z rodziną i przyjaciółmi. Mogą to być także kapitanowie (skipperzy) zawodowi, którzy za swe usługi pobierają wynagrodzenie. Wysokość składki zależy od wielkości jachtu, rodzaju jachtu (żaglowy czy motorowy), od długości trwania ochrony (na przykład ubezpieczenie może być całoroczne lub tylko na czas jednego rejsu) oraz od tego czy skipper wykonuje swe usługi odpłatnie, czy też nie. Ubezpieczenie chroni skippera przed roszczeniami osób trzecich, w tym przed roszczeniami właściciela jachtu. Takie roszczenie może pojawić się na przykład wtedy, gdy jacht czarterowy zostaje uszkodzony z winy skippera i zamiast zarabiać, oddawany jest do stoczni na remont lub gdy w umowie ubezpieczenia CASCO jachtu występuje udział własny w szkodzie, do którego pokrycia zobowiązany jest skipper.

O przykładową wycenę składki poprosiliśmy firmę Proffman. Jeśli skipper niezawodowy wpływa na sześciotygodniowy rejs do Chorwacji i prowadzi jacht żaglowy o długości 12 metrów, to wówczas składka jego ubezpieczenia wynosi 98 euro. Suma ubezpieczenia wynosi 5 mln euro na jedno zdarzenie i 10 mln euro na wszystkie zdarzenia w czasie trwania umowy ubezpieczeniowej. Ochroną objęte są także szkody spowodowane rażącym niedbalstwem skippera.

Ubezpieczenia czarterów i ubezpieczenia kaucji za jacht

Nagły wypadek, złamana noga lub choroba kapitana? Jeśli skipper nagle nie może wziąć udziału w podróży i trzeba odwołać cały rejs, z tego ubezpieczenia mogą być pokryte wszystkie koszty związane z czarterem jachtu (po potrąceniu udziału własnego). Ochrona dotyczy także przerwania rejsu czarterowego. Ubezpieczone mogą być także koszty nagłego powrotu z wyjazdu.

Oto kolejne przykładowe obliczenie składki. Jeśli czarter jachtu kosztuje 3,5 tys. euro to ubezpieczający (może nim być skipper lub inna osoba figurująca na umowie czarterowej) może wykupić ubezpieczenie kosztów związanych z rezygnacją z podróży za 151 euro.

Firmy ubezpieczeniowe oferują także ubezpieczenie kaucji jaką czarterującą musi wpłacić za wynajęty jacht. Ubezpieczenie kaucji można wykupić razem z czarterem (w firmie czarterowej lub u jego agenta). Można też wykupić to ubezpieczenie w dowolnej innej firmie.

Jeżeli na przykład kaucja za nasz jacht pożyczony w Chorwacji lub w Grecji wynosi 1,5 tys. euro, to wówczas składka ubezpieczenia kaucji wyniesie 135 euro (Proffman). Jeśli podczas rejsu jacht dozna takiej szkody, która spowoduje, że armator będzie chciał zatrzymać kaucję lub jej część, to wówczas ubezpieczenie kaucji chroni nas przed jej utratą. W wielu firmach czarterowych mając ubezpieczenie kaucji, w ogóle nie musimy jej uiszczać przed rejssem.

Krzysztof Olejnik

Klasa Optimist

Europa bierze kurs na Kamień Pomorski



Norwegia, Dania, Włochy, Francja – na Zalew Kamieński kieruje się cała Europa.

Prawie 250 młodych żeglarzy z całej Europy, kilku z innych kontynentów i aż 14 sterników z Polski. Kamień Pomorski szykuje się na mistrzostwa Europy w klasie Optimist (2-12 lipca).

Optimist to obok Lasera najpopularniejsza klasa regatowa na świecie. Na wszystkich kontynentach, w ponad 100 krajach, na tej małej łódce żeglują 150 tys. dzieci w wieku do 15 lat. Ale czy ktoś potrafi wytłumaczyć fenomen popularności tego jachtu? Przecież nie jest on ani nowoczesny, ani szybki, ani specjalnie piękny. Ze względu na swe kanciaste kształty bywa przezywany szufladą lub wanną. A mimo to jest przez nas lubiany i wydaje się być niezastąpiony. Bo na czym rozpoczynalibyśmy przygodę z żeglarstwem, gdyby nie Optimist? Spośród wszystkich medalistów igrzysk olimpijskich w Pekinie aż 85 proc. to żeglarze, którzy przed laty pływali właśnie na tej niepozornej łupinie.

Kto powtórzy sukcesy sprzed lat?

W Polsce na Optimistcie żeglują dziś pół tysiąca zawodników. O prawo startu w mistrzostwach Europy walczy około 120 najlepszych z grupy A. Pierwsze eliminacje do mistrzostw, które rozegrano na początku maja w Pucku, pokazały, że w czołówce wciąż są te same kluby:

MOS Hawa, Pogoń Szczecin, UKS Bar-nim Goleniów, CHKŻ Chojnice i Baza Mrągowo. Ponieważ jesteśmy gospodarzami mistrzostw, nasza reprezentacja może być w tym roku dwukrotnie większa – w mistrzostwach wystartuje aż 14 Polaków. Czy komuś uda się nawiązać do najlepszych polskich wyników z mistrzostw Europy Optimista z ostatnich lat? W 2003 roku w Chorwacji Piotr Radowski zdobył złoto. Rok później w Szwecji ten sam doskonały wynik powtórzył Wojciech Zemke, dziś czołowy zawodnik olimpijskiej klasy Laser. Przed czterema laty w Holandii Polska zdobyła aż trzy medale. Ewa Iłska (Pogoń) przywiozła srebro, a Sara Piasecka (Baza Mrągowo) brąz. Drugie miejsce wśród chłopców zajął Tadeusz Kubiak (Pogoń). W 2007 Piasecka była trzecia. W ubiegłym roku w Słowenii wywalczyła srebro, a Konrad Lipski zdobył brąz.

Kamień lepszy, niż Pireus

Starania Kamienia Pomorskiego o uzyskanie prawa do organizacji mistrzostw trwały dwa lata. W finale zmagają Po-

lacy pokonali Greków z Pireusu. Ale mistrzostwa Europy na Zalewie Kamieńskim zapewne nie doszłyby do skutku, gdyby nie doświadczenie organizatorów zebrane podczas corocznych Międzynarodowych Mistrzostw NSKO. Wrześniowe regaty to obecnie największa impreza dla klasy Optimist w Europie Wschodniej.

Na początku lipca w Kamieniu zaplanowano najazd Vikingów na smoczycach łodziach. Będą koncerty z muzyką Chopina. Rodzice i kibice będą mogli śledzić zmagania zawodników na telebimach ustawionych w pobliżu moła oraz w internecie. Holenderska firma Sailing Spectator wykorzysta swój system do monitorowania rywalizacji. Każdy z zawodników będzie miał zamontowany na pokładzie nadajnik GPS. Dzięki niemu będzie można śledzić kurs jachtu od startu do mety. Holendrzy testowali swój system podczas ubiegłorocznych mistrzostw NSKO. Popularność witryny sailingspectator.com w trakcie wrześniowych regat przerosła wyobrażenia szefów firmy. Spodziewali się 25 tys. wejść dziennie, a było ich cztery razy więcej. KO

TOPCAT®

KATAMARANY NOWE I UŻYWANE

TOPCAT jest od 30 lat wiodącym producentem katamaranów przeznaczonych do pływania turystycznego i regatowego.

Na całym świecie, katamarany TOPCAT cieszą się coraz większą popularnością dzięki swojej genialnej konstrukcji, łatwej obsłudze i możliwości montażu bez narzędzi.

TOPCAT - JUST FOR FUN dla każdego.

Zapraszamy.



TOPCAT Polska
ul. Stelmaszczyka 10
84-140 Jastarnia
tel. kom. + 48 517 349 623
www.topcat.pl
maciej@topcat.pl

Tosia Marciniak

Tosiu, już dwa razy byłeś w reprezentacji Polski klasy Optimist. Dziś masz szansę awansować do kadry po raz trzeci. Marek Karbowski, Twój trener z klubu MOS Iława, mówi, że na mistrzostwa Europy w Kamieniu Pomorskim pojedziesz po medal...

Taki mam plan. Robimy wszystko, by przygotować się do tych regat jak najlepiej. Zimą siłownia, basen, biegi, a od marca treningi na wodzie. Najpierw na włoskim jeziorze Garda, a później w kraju. Ostatnio nawet na krótkie weekendy jeździmy z trenerem do Gdyni na zatokę. Oczywiście będę zadowolona z każdego medalu wywalzonego w Kamieniu, ale po ciuchu marzę o pierwszym miejscu. Wierzę, że to marzenie może się spełnić.

Zimą, jak zwykle, znalazłaś też czas na bojerki.

Zima nie była łaskawa dla bojerowców. Najpierw nie było lodu, a później jak był, to napadało mnóstwo śniegu. Nie latałam zbyt często, ale na mistrzostwach świata i Europy rozegranych na Mazurach zdobyłam swój drugi złoty medal. Zresztą Polacy zajęli cztery pierwsze miejsca w tych regatach.

Jak zaczęła się Twoja przygoda z żeglarstwem?

Mieszkamy pod Olsztynem. Moje starsze rodzeństwo trenowało w klubie, więc pojechałam, popatrzyłam, spróbowałam i tak się zaczęło. Na początku reprezentowałam Pałac Młodzieży Olsztyn (zresztą do dziś w barwach tego klubu startuję w zawodach bojerowych). Na Optimistcie trenuję w klubie MOS Iława, ale nasze zajęcia najczęściej odbywają się w Gdyni lub w Pucku.

To Twój ostatni sezon startów na Optimistcie. Co dalej?

Będę pływać na łódce klasy 420. Moją załogantką będzie Ania Matwieczuk, koleżanka z klubu. Od dawna byliśmy dogadane, że będziemy żeglować razem. Już w ubiegłym sezonie miałyśmy pierwsze próby na nowej łódce, nawet startowałyśmy z powodzeniem w kilku regatach. Chcę też startować zimą na większym bojerze klasy DN. Oczywiście jeśli zimą będzie na to czas, bo jednak żeglarstwo będzie na pierwszym miejscu.

Jak godzisz częste wyjazdy na regaty i zgrupowania ze szkołą?

Sprawa jest prosta. Z rodzicami mam taki układ, że jak w szkole jest wszystko w porządku, to mogę żeglować. Chodzę do dobrego gimnazjum w Olsztynie. Poziom jest wysoki, więc przelewki nie ma. Gdyby pojawiły się jakieś problemy, to musiałabym trochę odpuścić żeglowanie. Na szczęście dają radę. Często nadrabiam zaległości późnymi wieczorami. Chyba z powodzeniem, bo nie schodzę poniżej średniej 5,0.

Jak silna będzie konkurencja podczas mistrzostw Europy w Kamieniu Pomorskim?

Znam prawie wszystkie dziewczyny, które mogą się liczyć na tej

impresji. Silne będą Dunki, Niemki i Włoszki, z którymi wciąż ostro walczyliśmy na międzynarodowych regatach, także drużynowych. Mistrzostwa rozgrywane są w Polsce, znam

akwen, w Kamieniu Pomorskim czuję się dobrze, więc wierzę, że nic i nikt mnie tam nie zaskoczy.

*Rozmawiał Krzysztof Olejnik
Fotografia Marek Karbowski*



Tosia Marciniak podczas majowego treningu w Gdyni.



Asia Litwin

Kitesurfing

Pierwsze tegoroczne zawody z cyklu „Ford Kite Cup 2010 fueled by Burn” rozegrano w Chałupach.

Główną konkurencją był Freestyle oceniany według zasad obowiązujących na światowych zawodach PKRA. Do rywalizacji przystąpiło 30 zawodników i zawodniczek z całej Polski. Wśród kobiet najlepsza okazała się należąca do Teamu Forda Karolina Winkowska. Zaraz za nią uplasowała się najmłodsza

zawodniczka wśród pań Asia Litwin, a trzecia była Wiktoria Boszko, również z Teamu Forda. W kategorii mężczyzn najlepszy okazał się szeszołoczny zdobywca Pucharu, Victor Borsuk (na zdjęciu poniżej), przed Łukaszem Ceranem i Markiem Rowińskim juniorem. Po raz pierwszy w tym roku rozegrano Course Racing, w którym najlepszy okazał się Łukasz Ceran, przed Wojtkiem Issel i Tomkiem Janiakiem.



Puchar PZŻ

Żeglarze marzący o starcie na igrzyskach pod koniec maja sprawdzali formę w Pucku.

Wiało od 5 do 7 węzłów. Najliczniej obsadzoną klasą był Laser Radial – 37 zawodników. Wszystkie wyścigi wygrał Marcin Rudawski z AZS UW Warszawa. Na 470 najszybciej żeglowały dziewczyny: Agnieszka Skrzypulec (Pogoń) i Jolanta Ogar (AZS AWFIS Gdańsk). Sklasyfikowano 16 załóg. W klasie RS:X mężczyzn Piotr Mysza (AZS AWFIS Gdańsk) pokonał nieznacznie, jednym punktem, Przemysław Miarczyński (SKŻ Sopot). Sklasyfikowano 16 desek. W drugiej grupie deskarzy rywalizowały panie i juniorzy. Arkadiusz Brzozowski z Bazy Mrągowo został sklasyfikowany na pierwszej pozycji, a Zofia Klepacka z YKP Warszawa na drugiej (ścigała się 28 desek). W pozostałych klasach zwyciężali faworyci: Na Finnii bezkonkurencyjny był Rafał Szukiel z AKS OSW Olsztyn, a na Laserze Wojciech Zemke z Arki Gdynia. W klasie 49-er sklasyfikowano zaledwie trzy jachty.

Złoto dla drużyny z Sopotu

Polacy zdobyli złoty medal Zespołowych Mistrzostw Europy w klasie RSX.

Drużyna w składzie: Maksymilian Wójcik, Łukasz Grodzicki i Hanna Idziak (młoda zawodniczka startująca na co dzień w klasie BIC Techno) wywalczyła we włoskim Mondello złoty medal Zespołowych Mistrzostw Europy w klasie RSX. W finale nasi pokonali Argentynę 2:0. Polacy powtórzyli sukces z ubiegłego roku. Cała trójka z naszej drużyny to zawodnicy SKŻ Hestia Sopot.

Na czym żeglować po Optimieście?

W gdańskim ośrodku AZS COSA w Górkach Zachodnich odbyły się testy nowych łódek przeznaczonych dla dzieci i młodzieży.

Testowano 10 różnych konstrukcji, niektóre po raz pierwszy prezentowały się w Polsce. Młodzież z Gdańskiego Klubu Żeglarskiego oraz zawodniczka z Yacht Klubu Stal Gdynia (w wieku 11-17 lat) żeglowała na Open Bic, angielskich łódkach RS Tera i RS Feva, na trzech konstrukcjach firmy Laser – Bug, Pico (na zdjęciu), Topaz Taz, była też niemiecka łódka SpeedBreeder oraz Byte CII – jacht będący klasą na Młodzieżowe Igrzyska Olimpijskie w Singapurze w 2010 roku. Żeglarze testujący prezentowali różne poziomy wytrenowania, różniła się też waga zawodników (od 30 do 75 kg).

Przeprowadzone testy pokazały, jak ciekawe są nowe konstrukcje i w jakim kierunku zmierzają producenci. Celem testów było znalezienie takiej kon-

strukcji, która poza zabawą dawała by młodemu żeglarzowi możliwość sportowej rywalizacji.

Całość testów obserwowali mistrzowie świata – Mateusz Kusznierevic i Dominik Życki, którzy w tych najmłodszych żeglarzach widzą swoich następców. Wśród gości i obserwatorów byli również reprezentanci Polskiego Związku Żeglarskiego – dyrektor sportowy Tomasz Chamera oraz trener dzieci i młodzieży Andrzej Piasecki. Do Górek Zachodnich dotarli też przedstawiciele producentów poszczególnych konstrukcji oraz Jacek Moritz, pomysłodawca projektu.

Do 23 czerwca zostanie wybrana konstrukcja, w oparciu o którą w 2011 roku zostanie stworzona nowa klasa regatowa dla dzieci i młodzieży w Polsce. Nowa klasa ma być dedykowana dla tych, którzy wyrosli już z klasy Optimist oraz dla wszystkich, którzy pragną rozpocząć przygodę z żeglarstwem.



Fot. Łukasz Nazdraczew (2), materiały reklamowe Laser Class

Polish Open 2010, meczowe regaty zaliczane do żeglarskiego Pucharu Świata Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej ISAF (współczynnik regat: Grade 2) odbędą się w dniach 13-17 lipca na akwenu przy bulwarze nadmorskim w Gdyni.

Impreza tej rangi odbędzie się w Polsce po raz drugi. Organizatorem jest firma Open Yachting, a partnerami między innymi Lexus Gdynia, władze miasta Gdynia i Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji. Stocznia Delphia Yachts podczas imprezy zadba o serwis jachtów Delphia 24 One Design. To na wypadek ewentualnych awarii lub kolizji, które w match racingu, gdzie jachty walczą jeden na jednego, mogą się zdarzyć.

W regatach weźmie udział dwanaście czteroosobowych załóg, w tym aż cztery załogi z Antypodów. Organizatorzy planują rozegranie każdego dnia 25 pasjonujących i dynamicznych pojedynków, doskonale widocznych z bulwaru nadmorskiego w Gdyni. Plażowicze, spacerowicze, żeglarze turyści oraz regatowcy z innych klas będą mogli posłuchać komentatora, który przybliży zasady rozgrywania regat. Internauci będą mogli śledzić zmagania załóg na stronie www.openyachting.pl.

Co to jest match racing?

Match Racing to coraz popularniejsza formuła żeglarstwa regatowego. To także nowa konkurencja olimpijska dla pań, która zadebiutuje na igrzyskach w Londynie (2012). W regatach jachty walczą jeden na jednego, jak w Pucharze Ameryki. Podczas każdej imprezy rozgrywanych jest kilkadziesiąt krótkich, emocjonujących i pełnych dramaturgii wyścigów.

Kto może się ścigać? Prawie każdy. Match racing przyciąga żeglarzy z jachtów turystycznych bez regatowej przeszłości oraz byłych zawodników z klas olimpijskich. Na przykład Katarzyna Pic, do niedawna czołowa zawodniczka z olimpijskiej klasy Laser Radial, dziś z powodzeniem ściga się w regatach meczowych.

Kto może organizować takie imprezy? Też niemal każdy. Kluczowe zadanie dla organizatora to dostarczenie identycznych jachtów. Aby impreza

Match Racing

Regat będzie mniej, ale ich ranga będzie wyższa.



Wyścigowy bolid Delphia 24 One Design z floty Open Yachting.

odbyła się na wysokim poziomie należy zapewnić profesjonalną kadre sędziowską. Open Yachting udało się ściągnąć na regaty do Gdyni zarówno zawodników z czołówki światowego rankingu żeglarzy jak i doświadczonych sędziów, którzy brali udział w takich regatach jak Louis Vuitton Trophy. Na samym końcu trzeba zgłosić imprezę do Międzynarodowej Federacji Żeglarskiej (ISAF).

Regaty meczowe mogą mieć sześć stopni. Najniższe rangą to imprezy grade 5. By przeprowadzić imprezę o klasie grade 2 lub grade 1 trzeba mieć już większą pulę nagród oraz międzynarodowych sędziów. Ligą Mistrzów w żeglarstwie meczowym są regaty z cyklu Grand World Match Racing Tour, gdzie

ściga się światowa elita, a pula nagród sięga 100 tys. euro (www.worldmatchracingtour.com).

Od Szczecina po Olsztyn

Pozostałe regaty meczowe polskiego sezonu rozgrywane będą od Szczecina po Mazury.

W sierpniu w Sopocie odbędzie się siódma edycja dobrze znanych regat Sopot Match Race. Swoją udział potwierdzili już sternicy z Francji, Włoch i Dani. Znany cykl regat meczowych Polish Match Tour, który przed rokiem liczył aż 12 imprez, w tym roku będzie się składał z pięciu regat. Pierwsze regaty odbędą się w Szczecinie od 8 do 10 lipca. Kolejne

będą w Gdyni (dwie imprezy, w tym mistrzostwa Polski), w Giżycku oraz w Olsztynie (match racing pań).

Polska wciąż postrzegana jest jako czołowy organizator regat meczowych. Match racing staje się popularny także wśród amatorów, którzy dopiero stawiają pierwsze kroki w tej fascynującej odmianie żeglarstwa. Już dzisiaj można się zapisać na szkolenia regatowe, z podstawami match racingu, prowadzone przez wicemistrzów Polski z poprzedniego sezonu. Podczas takich szkoleń oprócz zajęć na wodzie i treningowych regat, organizowane są między innymi multimedialne zajęcia z przepisów regatowych, taktyki i strategii oraz z techniki prowadzenia jachtu.



Akademia Yachtingu:

- regaty i eventy dla firm
- szkolenia indywidualne
- treningi i kliniki
- kursy dla grup

www.openyachting.pl



We are OPEN and We Love YACHTING



