

WIA TR

magazyn dla żeglarzy

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych

MARZEC 2010

Dealer BMW
Olszowiec



www.bmw-
olszowiec.pl

Radość z jazdy

33 PUCHAR AMERYKI

Skrzydło szybsze, niż żagiel.
Ameryka sprytniejsza od Szwajcarii.
Dokąd zmierza teraz żeglarstwo?

18.

HENRYK JASKUŁA

Opowieść o zagładzie „Daru Przemysła”
w 30. rocznicę rejsu dookoła świata. 22.

Temat numeru
HOUSEBOATS

OD REDAKCJI

Żagle
czy skrzydła?

Przecieraliśmy oczy ze zdumienia patrząc na wyścigi 33 Pucharu Ameryki. Amerykański trimaran, który zamiast głównego żagla ma skrzydło dłuższe, niż Airbus A380, okazał się szybszy, niż katamaran Szwajcarów. Pędził na jednym płytku jak kosmiczny talerz. Był bardziej zwrotny i żeglował ostrzej na wiatr. Unosił się nad wodą jak motyl, choć przecież waży 80 ton i jest większy niż boisko do baseballa.

Ameryka odzyskała Puchar z dziecinna łatwością. Załoga Jamesa Spithilla zdobyła sławę. A co zyskało dzięki tej rywalizacji żeglarstwo? Być może byliśmy świadkami prawdziwego przełomu...

Cały świat zobaczył jak bardzo opłaca się rewolucja. I nie chodzi tu tylko o wprowadzanie do żeglarstwa nowoczesnych technologii. To znamy od dawna. Chodzi o rewolucję w myśleniu. Okazało się, że żagle nie muszą łopotać na wietrze. Bardzo ciężkie jachty mogą fruwać. Kadłuby nie muszą unosić się na falach – mogą je przecinać z chirurgiczną precyzją. A sternik nie musi mieć sokolego wzroku, wystarczy mu komputer w plecaku i monitor ukryty w ciemnych okularach precyzyjnie przekazujący niezbędne informacje.

Pozostaje zadać jedno pytanie. Kiedy te wynalazki rodem z Matrixa staną się codziennością żeglarskiego świata? Może za kilkanaście lat nasze dzieci widząc w muzeum żagiel z miękkiego materiału zapytają: „tato, co to jest?”

Krzysztof Olejnik



Róża Wiatrów

Dystrybucja Magazynu WIATR



W Gdyni Magazyn WIATR dostępny będzie między innymi w całorocznych sklepach żeglarskich w marinie.

Nowe pismo polskich żeglarzy jest bezpłatnym miesięcznikiem drukowanym w nakładzie 20 tys. egzemplarzy. Oto gdzie możecie szukać magazynu zawsze na początku miesiąca.

Wersja drukowana

Magazyn WIATR znajdziecie w prawie 200 punktach w całym kraju: w sklepach żeglarskich, klubach, marinach i przystaniach, wybranych tawer-

nach, firmach czarterowych i szkołach żeglarskich. Listę punktów publikujemy w magazynie (s. 27) oraz na stronie internetowej: www.magazynwiatr.pl

Magazyn otrzymają w paczkach klienci robiący zakupy w żeglarskich sklepach wysyłkowych.

WIATR będzie obecny na zlotach żaglowców, festiwalach szantowych, najważniejszych regatach oraz na wszystkich targach związanych z wodą, żaglami i turystyką.

Wersja elektroniczna

Magazyn WIATR otrzymają co miesiąc mailem prenumeratorzy wersji elektronicznej (w formacie PDF), którzy zamówią bezpłatną prenumeratę wysyłając mail na adres:

prenumerata@magazynwiatr.pl

Magazyn będzie można także pobrać za darmo co miesiąc ze strony internetowej www.magazynwiatr.pl.

Na stronie dostępne będą także wszystkie archiwalne wydania.

WIERSE Joanna Rafalska

Wspólne dłonie

Dwa żywioły
podały sobie dłonie
ziemia i morze
ziemia płaszczy złoty
w prezencie przynosi
morze bukiet świetlistej piany

złocistą plażą szedł człowiek
słońcem wypełnione jego oczy
ubranie zniszczone
czarny kapelusz

strudzony usiadł u stóp skały
wzrok utkwiał w oddali
tam gdzie
morze chmurom
podawało dłonie

**Mój kurs**

Płyniesz na morze
aby wrócić do domu
z falą się zmagasz
by na spacer po mieście
potem pójść

hołd składasz Neptunowi
marząc o lesie
delikatnym mchu
wrzos układasz w wazonie
jakbyś żagiel klarował na bomic

w pachnącej pościeli zasypiasz
aby wstać nocą z mokrej koi

gdzieś między jednym a drugim
prowadzi mój kurs

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



Szpiegowali wiatr

Spore poruszenie wśród obserwatorów przygotowań do 33. Pucharu Ameryki wywołały motolotnie sprowadzone do Walencji przez Szwajcarów. Team Alinghi wynajął australijską ekipę pilotów, która wzbijała się w powietrze i badała bryzę nad akwenem regat.

– Dzięki tym statkom powietrznym, latającym z niewielką prędkością (od 25 do 60 km/h) mogliśmy mierzyć prędkość wiatru na dowolnej wysokości – tłumaczył na stronie internetowej „Sail Race Win” Jon Bilger, szef zespołu meteo w Alinghi. – Będąc na łodzi zwykle możemy dokonywać pomiarów najwyżej sześć metrów nad lustrem wody. Wykorzystując motolotnie mogliśmy wzbijać się wraz z aparaturą na wysokość 17 piętra, czyli tam dokąd sięga maszt Alinghi 5.

– W poprzedniej edycji regat badaliśmy akwen o stosunkowo niewielkiej powierzchni. Tym razem musieliśmy ogarnąć aż 450 mil kwadratowych. Stąd właśnie zapotrzebowanie na nietypowy sprzęt – tłumaczył Bilger.

Nie pierwszy raz w historii Pucharu Ameryki badano wiatr z powietrza. W 1992 roku w San Diego wykorzystywano śmigłowce. Na pokładzie helikoptera znajdował się żeglarz, który obserwował powierzchnię wody. Pomiary ze śmigłowców są jednak nieprecyzyjne i utrudnione ze względu na zawirowania powietrza. *DU*

Więcej o Pucharze Ameryki czytaj na s. 18-19.

Wyspa z listy przebojów

Chorwacka wyspa Brač została wpisana na listę dziesięciu najbardziej atrakcyjnych wysp do życia. Zestawienie opublikowało amerykańskie czasopismo „Islands”.

Na prestiżowej liście wysp ze snów znalazły się także: Big Pine Key z Florydy, grecka Kreta, nowozelandzka Waiheke, Curacao z Antyli Holenderskich, hawajska Maui, malezyjska Langkawi, karaibskie wyspy Nevis

i Grand Cayman oraz Palau z Oceanu Spokojnego.

Brač to jedna z największych wysp w Dalmacji, z drzewami oliwnymi i plażami. Ma dobre połączenie z lądem. Świetną kuchnię (ryby, sery, domowa jagnięcina i czerwone wino Plavac). Autorzy rankingu zwrócili też uwagę na zrelaksowanych mieszkańców wyspy spędzających czas popijając kawę na nadmorskim deptaku.



Wyspa Brač uznana za raj na ziemi.

Zima na Gemini 3

Mimo temperatury spadającej do minus 10 stopni Celsjusza, Roman Paszke wypłynął w styczniu z Górrek Zachodnich i wraz z załogą przeprowadził swój katamaran do Francji. Oto relacja Kapitana z tego zimowego przelotu.

Cumy były sztywne i śliskie od lodu. Widzialność na Zatoce Gdańskiej nie przekraczała kilkudziesięciu metrów, więc radar działał na pełnych obrotach. Dopiero po dwóch godzinach, na wysokości Helu, widzialność się poprawiła i mogliśmy dołożyć do pieca. Za Rozewiem mieliśmy na liczniku 18 węzłów. W nocy minęliśmy Arkonę, by po kilku godzinach zacumować w Holtenau, na początku Kanału Kilońskiego. Tu przywitał nas prawdziwy upał – były zaledwie 3 stopnie mrozu.

Rano jak zwykle w tym miejscu rozpoczęliśmy dzień od rozmowy z kierownikiem Kanału Kilońskiego. Chcieliśmy go przekonać, by puścił nas przez kanał bez konieczności wynajmowania pilota. Zaoszczędzilibyśmy 700 euro. Niestety, po raz kolejny, nie udało się. Pilot zjawił się na kei. Jego strój bardziej nadawał się na ogrzewany mostek kapitański, niż na skakanie po trampolinie rozpiętej między pływakami naszych kadłubów. Jazda przez kanał takim kabrioletem jak Gemini 3 nie zdarza się często, więc nasz opiekun z urzędu nie narzekał zbytnio, że zamiast wygrzanej kabiny otrzymał jedynie moje rękawiczki.

Ze służby Brunsbüttel wpadamy jak rakieta na Elbę i w zimnych szkwałach pędzimy dalej na zachód. Szybko pokonujemy 50 mil i osiągamy pławę Elbel. Jesteśmy na Morzu Północnym. Jest nieco cieplej, około 0 stopni Celsjusza, ale wilgotność i wiatr ciągle dokuczają. Pogoda jest naprawdę paskudna.

Dopada nas mały problem – nasz generator prądu Dynawatt o mocy 5 kW nie pokazuje ładowania. Nie ryzykujemy w tych warunkach pogodowych żeglugi w Kanale Angielskim bez prądu. Wpadamy na noc do Zeebrugge, ładujemy baterie i rano ruszamy w dalszą drogę. Przed południem mijamy Calais.

Po dwóch dobach rejsu zacumowaliśmy w Cherbourgu. Na Zatoce Biskajskiej szalały niżej, wiało z prędkością 50 węzłów, z południa szły wysokie fale. Tym chętniej założyliśmy cumy w Cherbourgu na dłużej, by na kilka tygodni wrócić do kraju. Przy okazji styczniowej wizyty na północy Francji zwróciliśmy uwagę, że mali Francuzi, którzy śnieg widują nie tak często jak my, nie potrafili lepić bałwanów.

Roman Paszke

Gemini 3 (dawny Bioton) to najszybszy żaglowiec jaki kiedykolwiek pływał pod polską banderą. Roman Paszke organizuje na nim komercyjne rejsy przygodowe. Katamaran może zabrać na pokład około 10 osób. Doba czarteru Gemini 3 kosztuje od 4 do 6 tys. euro.



Załoga Gemini 3: od lewej Roman Paszke, Mariusz Klupiński, Mariusz Siedlecki, Józef Olechnowicz, u dołu Robert Janecki. Z wiadrem na głowie pasażer na gape.

A może Balaton?

Ciekawą ofertę czarteru na węgierskim Balatonie przygotowała na sezon krawska firma Sailor. Balaton to jezioro pochodzenia tektonicznego – największe w Europie Środkowej. Znajduje się na wysokości około 100 metrów nad poziomem morza. Ma aż 77 km długości, szerokość od 4 do 14 km i powierzchnię 600 km kwadratowych. By wynająć niespełna 9-metrowy jacht dla ośmiu osób na tym akwenie wystarczy posiadać patent żeglarza jachtowego.

Sezon turystyczny trwa tu od czerwca do sierpnia. Latem woda w Balatonie ma około 23 stopnie Celsjusza. Jachty stacjonują w marinie Füred Campsite (Balatonfüred). To znana miejscowość wypoczynkowa. Ceny usług są na Węgrzech nieco niższe, niż na przykład w basenie Morza Śródziemnego. Postój w marinie nad Balatonem kosztuje od 15 do 25 euro, a posiłek w restauracji od 5 do 10 euro.

Więcej o czarterach na Węgrzech na stronie internetowej www.sailor.pl.

Szczecin Water Show

Zeglarskie targi w Szczecinie zyskały nową markę i nadzieję na szybki rozwój. – Proszę się rozejrzeć dookoła. Wszędzie woda. Więc dlaczego nasze miasto miało by nie mieć poważnej imprezy targowej – mówi Krzysztof Owczarek, współorganizator imprezy.



Marina SEJK Pogoń

Targi organizowane na terenie Międzynarodowych Targów Szczecińskich będą trwały trzy dni: od 26 do 28 marca (godziny otwarcia targów:

od godz. 10 do 18). Wstęp na wystawę dla zwiedzających jest bezpłatny. Organizatorzy chcą dzięki temu zachęcić mieszkańców regionu do licznego udziału w imprezie. Spodziewają się nawet 20 tys. gości.

Zadaniem szczecińskiej wystawy jest promocja żeglarstwa, sprzętu wodnego, ale także integracja środowiska związanego ze sportami wodnymi oraz promocja regionu, który zaczyna budzić się po okresie długiego zastoju. – W naszej najbliższej okolicy mamy prawie wszystko, co niezbędne, by rozwijać wodną turystykę i związany z nią biznes. Są rzeki, jeziora, jest Zalew Szczeciński, a Bałtyk mamy na wyciągnięcie ręki. Brakuje tylko oceanu. Żadne inne miasto w Polsce nie ma tak doskonałych i przyjaznych żeglarzom warunków do uprawiania tego sportu – przekonuje Krzysztof Owczarek.

Szczecin to wrota na szerokie wody. Doskonale miejsce dla początkujących oraz dla tych, którzy szukają dogodnego punktu wypadowego na Bałtyk. Prawie każdy znajdzie tu akwen dla siebie, a jeśli ktoś wypłynie na Dąbie, Zalew Szczeciński i dalej, to może być pewien, że przez dwa tygodnie nie będzie w stanie zawinąć do każdego ciekawego miejsca.

Na targach obecni będą producenci sprzętu, firmy czarterowe, swoją ofertę zaprezentują kluby żeglarskie, mariny. A nasza redakcja rozda gościom imprezy nowy numer Magazynu WIATR. Na uroczystości otwierającej targi Szczecin Water Show obecny będzie między innymi Kapitan Roman Paszke.

Najmniejszy houseboat made in Poland

Jeśli ktoś chce mieć swój własny jacht spacerowy, a nie stać go na dużą motorówkę, może szukać w polskich stoczniach i zakładach szkodniczych małych

jednostek – przeznaczonych nie tylko na dłuższe rejsy, ale też na weekendowe przejażdżki. Oto przykład takiej jednostki z zakładu w Słomczycach.



Jacht spacerowy Albatros 623.



Regaty turystów w Chorwacji

Nie trzeba mieć uprawnień, żeglarskiego doświadczenia i nie trzeba znać wyników America's Cup – tak organizator polskiego tygodnia żeglarskiego zaprasza do Chorwacji na niezwykle regaty turystów.

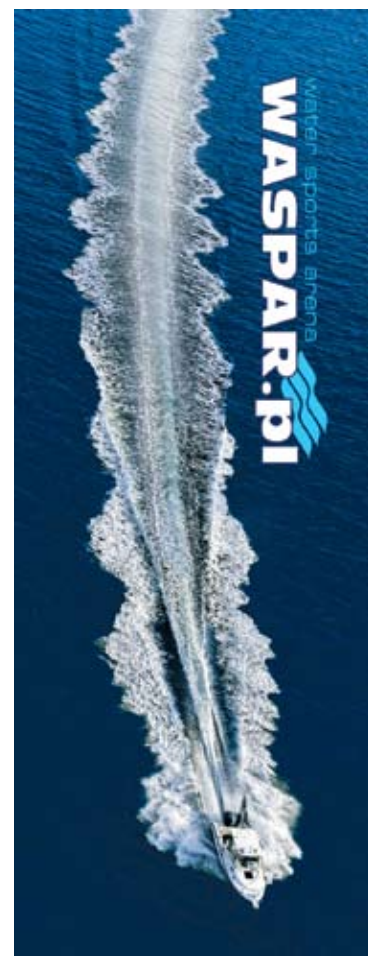
8 maja na wyspie Murter rozpocznie się 15 edycja imprezy Adriatic Sailing Week. Jej częścią po raz drugi będą regaty polskich żeglarzy, którzy jako jedyni z zagranicznych gości będą mieć własną, odrębną klasyfikację.

Regaty na trasie Murter, Piškera, Žut, Vodice, Murter składają się z czterech długodystansowych wyścigów (każdego dnia meta w innym porcie). Uczestnicy będą rywalizować w czterech klasach: One Design Class Salona 37, One Design Class First 45, klasa otwarta ze spinakerem oraz klasa otwarta bez spinakera.

Udział w regatach na własnej jednostce kosztuje 195 euro za jacht plus 225 euro za każdą osobę na pokładzie (w cenie między innymi kolacje i opłaty portowe). Można też wykupić za 649 euro kaję na jachcie Bavaria 46 zarezerwowanym przez polskiego organizatora (w cenie między innymi usługi skippera). Ceny nie zawierają transportu do Chorwacji oraz zaprowiantowania jachtu.

Więcej o regatach na stronie internetowej www.polishsailingweek.pl.

O akwenie regat czytaj na stronie na s. 9.



REKLAMA

O modzie na jachty spacerowe czytaj na s. 12-18.



Nad pulpitem nawigacyjnym bogato wyposażonej motorówki możemy poczuć się jak pilot w kabinie F16.

Jachty pod klucz

Nowa usługa na polskim rynku żeglarskim

Kupując auto w salonie pijesz kawę, podpisujesz ubezpieczenie i odbierasz kluczyki. Po chwili wsiadasz do samochodu, który ma wszystko – klimatyzację, radio, nawigację. Nic tylko ruszyć w świat. Czy tak samo jest wtedy, gdy kupujemy jacht?

Niestety rzadko. Doposażenie i dopieszczenie jachtów stocznice pozostawiają armatorom. Dotyczy to przede wszystkim jednostek morskich. Dlatego na rynku pojawiły się firmy, które uzbrajają jachty w elektronikę, środki bezpieczeństwa, nawet w kieliszki do wina oraz sztuce z wygrawerowanym nazwiskiem właściciela.

„Jacht pod klucz” to usługa kierowana do żeglarzy, których stać na zakup i utrzymanie jachtu, ale nie mają czasu, chęci, głowy i wiedzy, by móc samemu uzbroić nową jednostkę w rzeczy niezbędne na morzu, a także w gadżety, które podnoszą standard jachtu oraz we wszystko czego wymagają przepisy.

– Niektórzy sądzą, że wystarczy wydać spore pieniądze na zakup jachtu w stoczni i można już oddać cumy. Tak myślą przede wszystkim żeglarze, którzy kupują morski jacht po raz pierwszy – mówi Michał Imianowski ze szczecińskiej firmy Skaut, która kompleksowo wyposaża jachty pod klucz. Nie tylko polskie, ale także sprowadzane z renomowanych stocznich zachodniej Europy. Skaut uzbraja już między innymi jachty zagłowe: Bavaria 33, Bavaria 44, Delphia 37, Hunter 34, Janmor 28, Phila 880, Maxus 33 oraz jachty motorowe: Sea Ray 250, Bayliner 265, Maxum 2900, Sessa 35 i Rodman 1250. – Nowy jacht zanim zejdzie na wodę i wyruszy w pierwszy rejs potrzebuje inwestycji. Jeśli wyszedł ze stoczni „goły”, to ta inwestycja często przekracza 100 tys. zł – dodaje Michał Imianowski.

Na co wydawane są te pieniądze? Na wszystkie elementy wyposażenia związane z bezpieczeństwem na jachcie: na tratwy ratunkowe, środki

pirotechniczne, kompas. Niezbędne są też wydatki poprawiające komfort żeglowania. Klienci zamawiają więc montaż ogrzewania i klimatyzacji, a zdarza się, że nawet kompresora do ładowania butli nurkowych. Jednym z głównych punktów programu doposażenia jest montaż elektroniki i urządzeń nawigacyjnych.

Na koniec przychodzi czas na wyposażenie kuchni w zastawę i sztuce, kabin w pościel, łazienek w ręczniki, przydadzą się nawet szlafroki dla członków załogi z wyhaftowaną nazwą jachtu lub logo armatora.

Co zyskują klienci decydujący się na usługę „jacht pod klucz”? Przede wszystkim nie popełniają kosztownych

błędów i oszczędzają czas. Nie muszą wertować katalogów, wypytwać w sklepach i tracić nerwów w urzędach. Nie muszą umawiać się z inspektorami. Na zakupiony sprzęt otrzymują tzw. „gwarancję na burcie”. Oznacza to, że jeśli coś się popsuje na jachcie stacjonującym na przykład w Gdyni, to serwisant pojawi się w marinie i postara się usunąć usterkę bez konieczności demontażu urządzenia.

Po złożeniu przez armatora zamówienia na doposażenie jachtu sprowadzany jest niezbędny sprzęt. Kiedy wszystko jest już na miejscu, wówczas przygotowywanie jednej jednostki pod klucz trwa kilka dni.

KO

Zanim oddasz cumy

- 1. Rejestracja jachtu.** Niezbędny jest dowód zakupu (umowa lub faktura) oraz dokument zawierający dane techniczne jachtu (np. certyfikat CE). Rejestrację prowadzi PZZ lub Izba Morska przy Sądzie Rejonowym (jak to będzie wyglądać w przyszłości nikt nie wie). W przypadku leasingu procedurę przeprowadza fundusz leasingowy (jako właściciel jachtu).
- 2. Uzyskanie pozwolenia radiowego oraz nadanie numeru MMSI.** Firma zgłasza się do Urzędu Komunikacji Elektronicznej. Składa wniosek i przedstawia dane i świadectwa homologacji urządzeń komunikacyjnych, w które wyposażony będzie jacht (radiotelefony VHF oraz radiopławy EPIRB). Procedura trwa około dwóch tygodni.
- 3. Przeprowadzenie inspekcji technicznej.** Jesteśmy na nią skazani jeśli jacht nie posiada certyfikatu CE. W wyniku inspekcji uzyskujemy Orzeczenie Zdolności Żeglugowej (PZZ) lub Świadectwo Klasy (PRS).
- 4. Uzyskanie Karty Bezpieczeństwa.** Jej uzyskanie jest niezbędne jeśli jacht jest własnością firmy. Zgłaszamy jacht do inspekcji. Inspektor sprawdza prawidłowość i ważność dokumentów rejestracyjnych, technicznych, pozwoleń i certyfikatów zgodności, atestów, a także zgodność wyposażenia z wytycznymi Dyrektora Urzędu Morskiego (każdy z urzędów ma inne wytyczne). Jachty rekreacyjne (nie używane do prowadzenia działalności gospodarczej) o długości do 15 metrów zwolnione są z obowiązku posiadania Karty Bezpieczeństwa. Ich wyposażenie zależy jedynie od inwencji i rozsądku armatora.

BAKISTA
DOM WYSŁKOWY DLA ŻEGLARZY

www.bakista.pl

+48 (59) 863 74 00



**zamów
KATALOG**

ZAPRASZAMY DO NASZYCH SALONÓW ŻEGLARSKICH W ŁĘBIE I SZCZECINIE

REKLAMA

Fot. Raymarine

CHRONIMY TWOJE MARZENIA

ubezpieczenie jachtów śródlądowych

BEZPIECZNY REJS
Z KOMPLEKSOWYM UBEZPIECZENIEM

PTU JACHTY

www.ptu.pl

Wiatr i Woda

Warszawskie targi pełne rynkowych debiutów

Na targach w Warszawie zwykle zapadają ostateczne decyzje dotyczące naszych planów na najbliższy sezon. I niech Was nie zmylą niskie temperatury, ani akweny skute lodem, bo połowa marca to najlepszy czas na wodowanie marzeń.



Kamizelka Crewfit 190N

W tym roku targi odbędą się w dniach 11-14 marca. Miejsce tradycyjne: centrum targowe przy ul. Prądzyńskiego. Do żeglarzy i motorowodniaków dołączą miłośnicy wędkowania, dla których przygotowano targi „Na Ryby”.

W czwartek, 11 marca, wstęp zarezerwowany jest dla branży i mediów. Pozostali wodniacy będą mogli zwiedzać hale dopiero po godz. 15, a także w trzy kolejne dni: w piątek i sobotę od godz. 10 do 18 oraz w niedzielę od godz. 10 do 17.

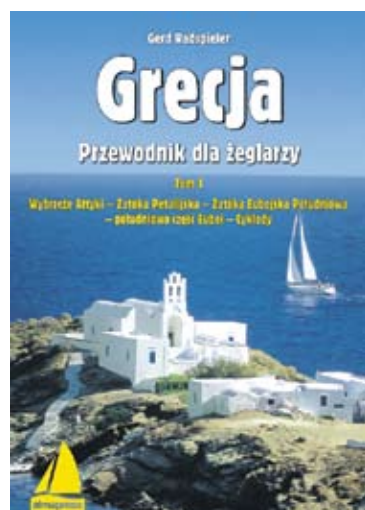
Targi jak co roku pełne będą rynkowych debiutów. Stocznia Northman zaprezentuje jacht **Maxus 28**, przestronną jednostkę o nowoczesnych rysach przygotowaną dla firm czarterowych i prywatnych armatorów. Gdański Sail Service przedstawi kilka nowości. Między innymi uprząż ułatwiającą wspinaczkę na maszt **Top Climber** wykonaną z mocnych pasów poliestrowych. **Pneumatyczne koło ratunkowe**, które wypełnia się powietrzem automatycznie w momencie kontaktu z wodą.

Tu zwraca uwagę stosunkowo mały rozmiar paczki, w której przechowywane jest koło, co może ucieszyć armatorów mniejszych jednostek. Na stoisku Sail Service znajdziecie też tratwę asekuracyjną **Jon Buoy**, która łączy w sobie tradycyjne elementy ratunkowe: koło ratunkowe, flagę asekuracyjną, dryf-kotwę, lampę i gwizdek. W chwili zetknięcia z wodą tratwa nadmucha się automatycznie. Balast w dolnej części tratwy wypełnia się wodą co zapewnia stabilizację i spowalnia dryfowanie. Cena: 2,7 tys. zł.

Firma Makanu, znana między innymi z dystrybucji odzieży i sprzętu marki Crewsaver, zaprezentuje nową serię kamizelek automatycznych **Crewfit 190N**. Kamizelki wyposażono w wygodny kołnierz i zwiększono obwód klatki piersiowej do zakresu 86-152. Producent zapewnia, że nowe kamizelki są wygodniejsze i lżejsze od starszych modeli. Można je nabyć w wersji z uprzążą lub bez. Ceny kamizelek: od 740 zł (model junior bez uprząży) do 1070 zł (wersja PLUS ZIP posiadająca zamek, zintegrowany kaptur oraz oświetlenie sygnalizacyjne).

Stocznia Delphia Yachts przedstawi spacerowy jacht motorowy **Nautika 1000 ECO** z silnikiem elektrycznym. To niezwykła kombinacja – chyba po raz pierwszy do tak dużej jednostki zastosowano ekologiczny napęd. Niespodzianka z Olecka powinna zainteresować wszystkich, którzy chcą poruszać się motorówkami po akwenach objętych strefą ciszy i zakazem używania silników spalinowych.

Szczególną uwagę zwraca bogate wyposażenie ekologicznej Nautiki. Oprócz silnika z akumulatorami, ładowarką i wałem napędowym jednostka posiada ster strumieniowy, ogrzewanie, markowy zestaw audio, zestaw do mycia pokładu, generator prądu oraz



Nowy przewodnik dla żeglarzy.

światło dokowania na dziobie, tzw. szperacz (więcej o jachcie Nautika 1000 na s. 17).

Wszyscy, którzy wybierają się w tym roku na południe Europy, z pewnością zauważą nową książkę wydawnictwa Alma-Press „**Grecja. Przewodnik dla żeglarzy**”. Ta pozycja pomoże nam odnaleźć się w gąszczu wysp Morza Egejskiego. Dzięki niej będziemy mogli zaplanować rejs zanim wyruszymy w podróż do Aten. To ważne, ponieważ w Grecji żeglujemy na większych przestrzeniach, niż na przykład w Chorwacji. A źle zaplanowana trasa rejsu na dużym akwencie może oznaczać stratę wielu godzin i dziesiątek mil.

W nowym katalogu sklepu wysyłkowego Bakista warto rzucić okiem na niezwykłą **pompkę żelową**, praktyczną i bardzo prostą w budowie. Pompkę umieszcza się na cumie tuż przy dziobie. Jacht pracujący na falach naciąga cumę oraz dwa parciane paski ściskające pompkę. Przy każdym mocniejszym szarpnięciu pompka wypompowuje wodę żelową za pomocą rurki wsuniętej do kadłuba. A armator wypoczywa i planuje następny rejs w zaciszu portowej tawerny.

Kryzys już za nami?

Rozmowa z Jackiem Orylem, szefem targów Wiatr i Woda.

Magazyn WIATR: Czym nas zaskoczą targi w tym roku?

Jack Oryl: Choć czasy nie należą do najłatwiejszych, warszawskie targi znów będą okazalsze, niż rok wcześniej. Wzrośnie liczba prezentowanych jachtów (o około 10 proc.). Wprowadzamy się do nowej hali o powierzchni prawie 4 tys. m kw. Spodziewamy się aż 20 firm z branży nurkowej, w tym przedsiębiorstw zagranicznych, na przykład z Chorwacji. Do żeglarzy i motorowodniaków dołączy kilkadziesiąt podmiotów z branży wędkarskiej.

Czy to oznacza, że kryzys mamy już za sobą?

Sporo jeszcze brakuje do zakończenia kryzysu, ale z pewnością największy dołek już za nami. Polskie stocznie zaczynają wychodzić z tarapatów. Znajdują nowe kierunki zbytu, wprowadzają na rynek nowe konstrukcje, często coraz większe i bardziej luksusowe. Świetnie radzi sobie Delphia Yachts. Stocznia Galcon co roku prezentuje nowy, bardziej okazały jacht motorowy. Firma Parker sprzedaje swoje ryby w najdalszych zakątkach świata. Piraci porywają okręty u wybrzeży czarnego łądu, a rządy afrykańskich państw ślą do Polski zamówienia na pontony Parkera, które pomagają im strzec bezpieczeństwa na przybrzeż-

nych wodach. Czyli sprawy idą w dobrym kierunku.

Czego wystawcy oczekują po targach Wiatr i Woda?

Przede wszystkim nowych kontraktów. Jako organizator robimy wszystko, by szefowie firm wyjeżdżali z Warszawy z teczką nowych zamówień. Dlatego zapraszamy na targi gości ze świata biznesu. Docieramy do nich za pośrednictwem organizacji zrzeszających przedsiębiorców, a także poprzez kluby golfowe, tenisowe, a nawet ekskluzywne kluby fitness. Chcemy zarażać jachtingiem potencjalnych nabywców sprzętu wodnego.

Jaka będzie przyszłość warszawskiej wystawy?

To najstarsze i największe targi żeglarskie w kraju. Swą pozycję utrzymują jeszcze długo. Jednak za kilka lat liderem może zostać nasza wystawa organizowana w Gdyni. To miasto żyje żeglarstwem. Oferuje tańsze hotele. Niezłą komunikację. I ma to, czego stolica nie będzie mieć nigdy – morze i marinę, w której można prezentować jachty prawie każdej wielkości. Kiedy powstanie nowy port jachtowy w Basenie Prezydenckim, to targi w Gdyni będą mogły rozwinąć skrzydła. Marzę, by stały się kiedyś polskim odpowiednikiem słynnej wystawy w Genui.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Tratwa asekuracyjna Jon Buoy

150 wysp na kursie

Archipelag Kornati – ostatnie skrawki zatopionego lądu

Żeglować przez Dalmację i nie wpaść do Parku Narodowego Kornati, to jak być w Rzymie i nie zobaczyć Papieża. Przed nami perła Adriatyku.

Archipelag Kornati – najbardziej rozwinięta grupa wysp w całym basenie Morza Śródziemnego – to małe, skaliste, surowe i bezludne skrawki lądu. Jeden obok drugiego. Niektóre są jak naparstki lub szczyty piramid wystające ponad powierzchnię morza. Załedwie dziewięć z nich ma powierzchnię większą, niż 1 km kw. Płynąc z południowego wschodu na północny zachód możemy żeglować między nimi slalomem.

Żeglarze przyplwają tu nurkować, podziwiać brzegi i dzikie ptactwo, pospacerować po surowej i tajemniczej ziemi, ale przede wszystkim rzucić kotwicę w jakieś ustronnej zatoczce i delektować się okolicą. W sezonie o samotność między wyspami dość trudno, bo kieruje się tu mnóstwo jachtów. Wystarczy jednak odrobina wytrwałości w poszukiwaniach, a można znaleźć kawałek własnego raj.

Jeśli wyruszyć z Zadaru, Sukosan, Biogradu, miasta Jezera, Vodice, Szybenik lub Primosten, to archipelag mać na wyciągnięcie ręki. Wychodząc rano z portu bez problemów zdążycie na wieczorną kolację do upatrzonej zatoki.

Wyobraźcie sobie ląd zapadający się coraz niżej i niżej. Zanurzający się pod wodą jak dziurawa łajba. Tak właśnie powstały Kornati. Gdyby to zanurzenie trwało dłużej, mówilibyśmy o kataklizmie. Ale tu na szczęście wybrzeże zapadało się z szybkością jednego metra na tysiąc lat. Dlatego dziś uważni nurkowie mogą poszukiwać pod wodą linii brzegowej sprzed wieków i wypatrywać pod powierzchnią wody ruin starożytnych miast.

Na wyspach brakuje słodkiej wody. Skalistą glebę porastają jedynie trawy i makia. Gdziekolwiek o przetrwanie w tych trudnych warunkach walczyły drzewa figowe, oliwne i winorośla. Archipelag należy w większości do mieszkańców pobliskiej wyspy Murter. Swoje pastwiska mają tu także rolnicy z Dugię Otoka.

Na Kornati bez trudu odszukacie mały, średniowieczny kościółek Gospe o Tarica. Nicopodal znajduje się cmen-



Na pierwszym planie Park Przyrody Telašćica, w głębi Park Narodowy Kornati.

tarz. Co roku, pierwszego dnia czerwca, odprawiana jest tu uroczysta msza, na którą wierni przybywają na łodziach. Cumują w zatoce Kravjacija skąd prowadzi szlak turystyczny na najwyższe wzniesienie – górę Metlina (237 m).

Żeglarze wyruszający w kierunku parku narodowego muszą pomyśleć o zakupie biletu wstępu. Mogą to zrobić w kilkunastu miejscach poza archipelagiem, między innymi w marinach ACI Jezera i Vodice, w marini Betina, w turystycznej agencji Coronata na wyspie Murter, w Marinie Kremik Primosten, a także w marinach w Szybeniku i Sukosan (pełną listę biur sprzedających bilety znajdziecie na stronie internetowej www.kornati.hr).

Na terenie archipelagu informacje uzyskacie w jednej z dwóch recepcji. Pierwsza znajduje się w porcie Žakan na wyspie Ravni Žakan. Druga w zatoce Vruje na wyspie Kornat. Oba biura oferują licencje wędkarskie, publikacje i pamiątki. A także bilety do parku narodowego tylko znacznie droższe, niż

te zakupione poza terenem archipelagu. Pamiętajcie, że nie warto uchylać się od zakupu biletu przed przybyciem, bo nawet jeśli przycupnicie „na gapę” swoim jachtem gdzieś w ustronnym miejscu, służby parku z pewnością was wypatrzą i podpłyną swoją motorówką oferując bilety po wyższej cenie.

Ceny biletów do parku Kornati:

- jachty do 11 m 150 kun (250)
 - jachty 11-18 m 250 kun (400)
 - jachty od 18 m 450 kun (750)
- (w nawiasach podano ceny droższych biletów oferowanych na terenie parku, 1 kuna = 0,54 zł)

Pozwolenie na nurkowanie w granicach parku mogą wykupić jedynie wyspecjalizowane firmy i tylko z nimi możemy penetrować podwodny świat. Nurkowanie indywidualne jest niedozwolone. Można natomiast samemu wykupić licencję na wędkowanie – 150 kun za licencję nabytą poza parkiem lub 300 kun jeśli zechcemy płacić dopiero na miejscu (ceny za osobę na dzień).

Na terenie archipelagu możecie kotwiczyć w zatokach (na przykład przy bojach należących do parku), możecie też korzystać z nielicznych, małych przystani lub z dwóch kameralnych marin firmy ACI (pod wieczór bardzo trudno w nich o wolne miejsca). Obie czynne są od początku kwietnia do końca października. Doba postoju jachtu o długości 10-11 m kosztuje 50 euro. Marina Žut znajduje się w północnej części regionu, w zatoczce Podrešanj na północno-wschodnim brzegu wyspy Žut. Marinę Piškera odnajdziecie w centralnej części archipelagu, na północnym brzegu wyspy Vela Panitula. W marinach można zatankować wodę, ale tylko rano od godz. 8 do 10.

Na północ od archipelagu Kornati – tuż za jego granicami – przywita Was kolejne wyjątkowe miejsce. To Park Przyrody Telašćica czyli największy i najbezpieczniejszy naturalny port Adriatyku. Wąska zatoka wcina się 5 mil w głąb wyspy. Na mapie wygląda to tak, jakby nasz jacht wpłynął do rozwartej paszczy krokodyla.

Joanna Rafalska



Zimą przez Adriatyk

Z Triestu do Wenecji we mgle i w mrozie

Pod koniec grudnia można wiązać krawaty i przymierzać błyszczące kreacje. Można też pakować ciepłe gacie, czapki, sztormiaki i ruszać w drogę. Byle dalej od miasta, zastawionych stołów i bigosu.

Pożeglować zimą po północnym Adriatyku? I zacumować w Wenecji na Sylwestra? Pomysł odważny, ale na tyle realny, że wart krótkiej opowieści.

Wyruszyliśmy na południe zaraz po świętach Bożego Narodzenia. Pierwszego wieczoru po przyjeździe do Triestu wykończyliśmy przytłaczające z Polski makowce, pierniki i krępką grejfrutowkę. Wodziejem wieczoru był Adam, który zwykle chętnie dzieli się swymi życiowymi mądrościami zdobytymi podczas niezliczonych morskich podróży. Dowiedzieliśmy się, że cebule to cytryny północy. Kto by pomyślał. Adam zachwycił też swoją figurą i zdradzał nam sekrety swojej diety. Pierwsza to dieta mango: nie je mango. Druga to dieta cud: je wszystko, a jak schudnie, to cud. Zapamiętaliśmy

te diety i postanowiliśmy zastosować je nagminnie w Nowym Roku. Pełni poczucia silnej woli i stalowych charakterów, z wizją kaloryferów na brzuchach, zakopaliśmy się w końcu w śpiwory, bo na zewnątrz panował mróz (-1 C°).

Poniedziałek, 28 grudnia

Poranek wita nas bezchmurnym niebem, jest całkiem ciepło, jakieś osiem stopni powyżej zera. Kompletna cisza. Zero wiatru. Za burtą odkrywamy gigantyczne meduzy. Mają jakieś pół metra średnicy. Wyruszamy po zakupy, odbieramy jachty, pijemy pyszną, włoską kawę i coś koło południa ruszamy do portu Piran na terenie Słowenii.

Piran to uroczę, portowe miasteczko założone na wzór wenecki. Po zmroku pięknie oświetlone. Rozbrzmiewa kołędami. Po miłym spacerze lądujemy w mesie, a wachta kambuzowa raczy nas spaghetti. Atrakcją wieczoru okazuje się prawie metroowy przypływ.

Wtorek, 29 grudnia

Przed nami długi przelot z Piranu w pobliże naszej upragnionej Wenecji, do Mariny del Cavallino (Porto di Piave Vecchia). Przecinamy Zatokę Wenecką prostym kursem (43 mile). Wiatr lekki, więc wciągamy żagle na maszt i szukamy każdego dodatkowego węzła prędkości. Słońca nie ma, ale jest dość ciepło i nie pada.

Wchodzimy do portu przy niskiej wodzie, kanałem z wyraźnym prądem. Wejście tyłem pomiędzy dalby rozgrzewa całą załogę. Port z pięknymi sanitariatami, ale bez żadnych dodatkowych atrakcji. Ani wody, ani sklepu, ani baru. Dlatego zaskakuje nas cena za postój: 60 euro. To chyba znak, że jesteśmy blisko Wenecji.

Środa, 30 grudnia

Rankiem mamy jedyną okazję poczuć się jak Jezus Chrystus. Poziom morza podniósł się o metr. Trap zamiast prowadzić w górę, schodzi teraz w dół. Pomost znalazł się kilka centymetrów pod wodą, więc udajemy, że stąpamy po wodzie. Po pół godzinie woda opadła na tyle, że pomosty znów są widoczne. Ruszamy więc do Wenecji. Pogoda paskudna: pada zimna mżawka, widoczność słaba. Szukamy ratunku w gorącej kawie.

Do Wenecji zbliżamy się wczesnym popołudniem. Wejście w obręb miasta jest ciekawe nawigacyjnie. Tor podejściowy jest dobrze oznaczony, ale wpływamy przy odpływie, pod silny prąd. Prędkość nagle spada z siedmiu węzłów do trzech. Poza tym ruch jak na Marszałkowskiej. Tramwaje wodne, statki turystyczne, promy, prywatne łodzie motorowe i water taxi. Meldujemy sternikowi o każdym obiekcie mogącym



Pływy podtapiały keje w marinach. Bez kaloszy trudno było przetrwać.

stanować dla nas zagrożenie. To ważne, bo wszyscy są tu szybsi od nas i oczywiście czują się, jak u siebie w domu.

Szybko znajdujemy spokojny port w części miasta o nazwie St. Elena (Velico Veneziano). Pomosty są w połowie stałe, więc znów pływy fundują nam ten sam spektakl: „pojawiam się i znikam”.

Ruszamy na pierwszy rekonesans do miasta i szybko stajemy się ofiarami jego uroku. W pobliżu mostu Rialto rezerwujemy miejsce w restauracji na sylwestrową pizzę. Ponieważ już wiadomo, że w nocy będzie wysoka woda, zaopatrujemy się w bardzo twarde, kolorowe pokrowce na nogi wiązane powyżej kolan. Zobaczymy, na co się przydadzą...

Sylwester

Zakładamy ciepłe kalessy, polary, czapki z nausznikami, kurtki wodoodporne i przede wszystkim kalosze. Ruszamy w stronę placu Św. Marka. Plac

jest pełen ludzi i wody. Przypływ sięga nawet do kolan. Turyści spacerują po specjalnych podestach prowadzących do placu. Ale dalej trzeba sobie radzić samemu. W ruch idzie więc wszystko, co jest pod ręką. A pomysłowość turystów nie zna granic: klasyczne kalosze wędkarskie, torebki wszystkich sieci supermarketów, wysokie kalosze, krótkie kalosze i zwyczajne, miejskie obuwie. Znakomita większość gawiedzi, niezależnie od uzbrojenia na nogach, jest całkowicie przemoczona i bezgranicznie szczęśliwa, choć temperatura wody jest bliska zera.

Nowy Rok

Poranek budzi nas deszczem i zimnem. Pomost oczywiście pod wodą, więc bez kaloszy ani rusz. Uzupełniamy zbiorniki z wodą i ruszamy w drogę powrotną, tym razem z prądem odpływu.

Bez dużego wysiłku dla silnika pędzimy prawie 10 węzłów. Tuż za główkami



Manewr cumowania do zatopionych pomostów.

almapress
poleca m.in.

Grerja
Przewodnik dla żeglarzy

Locja dla żeglarzy

Węzły i sploty

Zaczynam żeglować

Żeglowanie w trudnych warunkach

Alma-Press,
ul. Łódzka 44a,
01-446 Warszawa,
tel./fax (0-22) 837-10-84
e-mail: alma@almapress.com.pl
www.almapress.com.pl

REKLAMA

Fot. Agata Pyziak, Jarosław Lehwark

toru żeglugowego szczelnie otula nas mgła. Niewiele widać, prawie nic nie słychać, nic nie wieje i jest pięknie. Płyniemy na port Santa Margherita. Wpływamy do mariny dell'Orologio w miejscowości Caorle – duży port jachtowy z sympatycznym szefem portu, mediami na kei i luksusowym sanitariatem, który z dziką rozkoszą okupujemy zamieniając go w łaźnię parową.

Kiedy nasze członki odzyskują temperaturę wskazującą na podtrzymanie funkcji życiowych, szykujemy pyszną kolację, która szybko zamienia się w zabawę noworoczną.

Sobota, 2 stycznia

Pogoda się stabilizuje: leje jak z cebra, jest zero stopni Celsjusza, zaczyna wiać i żeby nie było nudno – od razu 30 węzłów. W południe deszcz zamienia się w deszcz ze śniegiem, a potem w śnieg. Musimy podjąć decyzję, co robić, bo port zamykają zgodnie z pływami morza. O tej porze roku o godz. 2 w nocy. Wyjście na otwarte morze przy tej pogodzie i wietrze nie jest zbyt ponętną perspektywą. Przestawiamy więc jachty do wewnątrz, poza grodzie portowe. Manewr jest trudny, bo podmuchy dochodzą do 40 węzłów, a kanał po obu stronach zajmują kutry rybackie i jest wąsko jak diabli.

Niedziela, 3 stycznia

Ranek. Przejmujący chłód wpelza do kajut. Zakopywanie się w śpiworach niewiele daje, więc wyskakujemy bez budzenia i zakładamy co się da. Na pokładzie króluje mróz: szron na deku, sople na pokrowcu grota, cumy stoją w pionie. Za to po wczorajszej zamieci śnieżnej ani śladu: błękitne, prawdziwie włoskie niebo, słońce i ani śladu wiatru.

Opuszczamy z nutką żalu dell'Orologio i wyprowadzamy łajby na morze. To, co skapuje z bomu na stolik, zamarza w oczach, czyli ciepło nie jest, ale humor nas nie opuszcza. Stawiamy nawet żagle, ale nie na długo – morze raczej przypomina talerz zimnej zupy, więc prujemy na silniku ile się da.

W Trieście czeka na nas właściciel jachtów. Stęskniony do bólu. Widok jachtów w jednym kawałku szybko go uspokaja, ale wciąż nie wierzy, że przy takiej pogodzie zrealizowaliśmy cały nasz plan.



Urokliwe wejście do miejskiego portu Piran.

Im bliżej Wenecji, tym wyższe ceny

Mariny na północnym Adriatyku są zdecydowanie tańsze, niż np. w Chorwacji. Jest czysto, na kei znajdziecie prąd i wodę, całonocowe toalety, prysznice z ciepłą wodą, pralki i suszarki, stacje paliw i sklepy żeglarskie.

Niesamowite wrażenie robi Marina Sant'Andrea. W porcie jest 250 miejsc postojowych dla jachtów do 25 metrów długości. Dobre zaplecze sanitarne, przystępne ceny, miła i fachowa obsługa. W innym miejscu – w Porto San Vito – jest 165 miejsc postojowych dla jachtów do 20 metrów długości. Za postój naszej jednostki (12 metrów) zapłaciliśmy 20 euro. Będąc przy Grado warto wpłynąć jachtem do samego centrum miasta (postój za darmo).

Im bliżej Wenecji, tym ceny opłat portowych rosną, a jakość już nie ta sama. Nawet podczas zimowego rejsu nie ma co liczyć na specjalne zniżki.

W Marinie del Cavallino zapłaciliśmy 60 euro, podobnie w dell'Orologio czy Porto Santa Margherita.

We wszystkich portach znajdujących się na kanałach rzecznych wpływających do Adriatyku trzeba uważać na wrota zamykające wejście. Przy wysokich stanach wody (takich, jak podczas naszego rejsu) trzeba dobrze kontrolować przypływy i odpływy, gdyż może się okazać, iż utkniemy w porcie nawet na kilka dni. W każdej marinie wywieszone są informacje o pływach. Jeżeli ich nie znajdziecie, zawsze można zapytać bosmana. Uważajcie też na prądy. Wpływając do Wenecji zdarzają się prądy dochodzące nawet do 5 węzłów.

W Wenecji polecamy port Velico Veneziano (południowe wejście portu St. Elena). Port posiada 230 miejsc postojowych dla jachtów do 15 metrów długości. Jest tam też restauracja, przyzwoite toalety z prysznicami, prąd, woda i stacja paliw. Do placu Św. Marka dojdziecie stąd pieszo w 20

minut. Opłata dobową – 60 euro za jacht do 12 metrów plus 4 euro za dobę od osoby.

Innym weneckim portem jest San Giorgio Maggiore na wyspce o tej samej nazwie, zaraz naprzeciwko placu Św. Marka (70 miejsc postojowych, głębokości 2,20 m-2,40 m). Z mariny jest piękny widok na plac Św. Marka, a do Wenecji można się stąd dostać wodnymi taksówkami.

Żeglując po północnym Adriatyku warto zawinąć jeszcze do słoweńskiego portu Piran, najpiękniejszego i najtańszego w Słowenii. Miasteczko jest urokliwe, a port znajduje się w centrum miasta. Pozostałe porty – Izola, Portorož, Koper – również dysponują dogodnymi warunkami, jednak opłaty są tam już wyższe.

Agata Pyziak
Małgorzata Talar

Film z rejsu znajdziecie na stronie internetowej www.talar-sisters.pl (dział „Galeria Video”).

CZARTERY JACHTÓW

ATRAKCYJNE RABATY • NAJWIĘKSZY WYBÓR JACHTÓW • WYSOKI STANDARD

NOWY SYSTEM REZERWACJI ON-LINE

WIELKIE JEZIORA MAZURSKIE. Nowości!!! Antila 27, Phobos 25, Mariner 24, Jumper 19, Cobra 33, Tes 32 Dreamer, Tango 30, Phobos 29, Phila 880, Raptor 27, Phila 26, Mors 870, Antila 26, Antila 24, Antila 22, Phobos 24, Janmor 28, Sasanka 660, Corveette 600.

WŁASNY PORT NAD JEZIOREM KISAJNO • POSEZONOWA WYPRZEDAŻ JACHTÓW

CZARTERY I REJSY ZAGRANICZNE:
Chorwacja, Grecja, Bałaton, Turcja, Włochy, Wyspy Kanaryjskie, Karaiby

BIURO: 30-303 Kraków, ul. Madalińskiego 3/8, tel. 12/267 35 37, 12/266 23 23, fax 12/267 00 60
PORT: Piękna Góra, 11-500 Giżycko, tel. 87 429 32 92, www.sailor.pl, e-mail: sailor@sailor.pl

Zapraszamy
na nasze
stoisko
podczas Targów
Wiatr i Woda
ATRAKCYJNE
RABATY!!!

Motorowe spacerówki

Czy jachty zwane houseboats podbiją serca polskich żeglarzy?



Do polski wkracza moda na żeglowanie przestronnymi jachtami motorowymi. Na razie powoli i nieśmiało. Ale wkrótce te konstrukcje będą poważną konkurencją dla jachtów żaglowych.

Dla żeglarzy z Mazur, szczególnie tradycyjistów, którzy pamiętają rejsy na Omegach, wspominają ciepło pierwsze jachty kabinowe i burłaczenie wzdłuż

jedynie brzęczą jak pszczołki gdzieś za rufą. Są ledwo słyszalne nawet dla członków załogi. Tak właśnie żeglują jachty spacerowe – jednostki, które zaczęły wyznaczać nowe trendy w naszej turystyce wodnej. Widać je najwyraźniej na Żuławach Wiślanych i na szlaku Ostróda-Elbląg. To wyjątkowe i piękne miejsca, a jachty typu houseboats są dla nich po prostu stworzone. Ale nawet na Mazurach nowe jednostki pojawiają się coraz częściej.

czarter głównie z wynajmem jachtu żaglowego – mówi Krzysztof Kołakowski. – A przecież na naszym akwenie, od Ostródy po Elbląg, żeglowanie z masztem nie ma sensu. Już kilometr od przystani trzeba go kłaść. Na szczęście nastawienie polskich wodniaków do spacerowych jachtów szybko się zmienia. Jeden z naszych klientów wyczarterował od nas tradycyjny jacht żaglowy. Podczas tygodniowych wakacji tyle razy kładł i stawiał maszt,

często przeszkadza?” I dlatego coraz częściej pytamy w firmach czarterowych o houseboats.

Rosnąca popularność tych jednostek bierze się także stąd, że pozwalają trafić z oferta czarterową do nowych klientów. Takich, którzy nie mieli dotąd nic wspólnego ani z żeglarskim, ani z żadną inną formą wodnej turystyki. Przepisy bowiem pozwalają prowadzić jacht motorowy bez żadnych uprawnień jeśli jego silnik nie ma więcej, niż 13 KM. Więc firmy czarterowe grzecznie słuchają przepisów i montują do swych jachtów trzynastokonne silniki. – Wszyscy moi klienci z ubiegłego sezonu byli żeglarskimi nowicjuszami. A mimo to, korzystając ze spacerowej motorówki, mogli żeglować po Mazurach z całą rodziną – mówi Roman Kułdo z Giżycka. – Dzięki nowej ofercie po raz pierwszy sprzedaż czarterów na nowy sezon ruszyła u mnie już jesienią. Pod koniec grudnia jeden z jachtów był już zarezerwowany na siedem tygodni lata.

Łukasz Krajewski z Jaworzna trzy lata temu rozpoczął budowę floty Żegluga Wiślana, firmy, która czarteruje jachty klientom bez uprawnień na Żuławach Wiślanych. Dziś ma sześć jachtów, na sezon planuje wodowanie kolejnych dwóch. – Jachtu żaglowego nie oddam w ręce osoby bez doświadczenia, kogoś spoza wodnego świata. Motorowe spacerówki po kilkugodzinnym szkoleniu na kei w Gdańsku wypożyczam zwykłym turystom



Jachty spacerowe żeglujące po Żuławach Wiślanych i Kanale Elbląskim wyposażone są między innymi w rowery dla całej załogi.

Jak na nową ofertę reagują polscy żeglarze? Niektórzy z zachwytem. Inni potrzebują

że następnym razem już od progu wołał, że prosi o motorówkę.

Polski rynek śródlądowych czarterów wyrósł z czasów, kiedy o silnikach marzyło niewielu z nas. Wystarczały nam żagle, wiosła i liny. Jednak przez kilkanaście ostatnich lat czarterowe jachty stały się duże i nowoczesne. Zaburtowe silniki są teraz standardowym wyposażeniem wszystkich jednostek. A żeglarze? Też się zmieniają. Jesteśmy coraz wygodniejsi. Coraz większe odległości pokonujemy bez żagli. Dlatego kiedy nasz akwen ma dużo mostów, kanałów, rozlewisk i rzek, którymi można przeprawiać się na sąsiednie jeziora, warto się zastanowić: „po co nam maszt, skoro tak

kanalów, słowo „motorówka” brzmi nieswojo. Bo jachting motorowy w polskim wydaniu kojarzy im się z rykiem monstrualnych silników, nadmierną szybkością i falą, która podczas flauty kołysze wszystkim wokoło. Ale przecież są rodzinne motorówki, które zamiast pędzić na złamanie karku, poruszają się jak tramwaj wodny – dostojnie i powoli. Nie robią fali, mieszczą na pokładzie cały wakacyjny dobytek, nawet rowery. A ich silniki zamiast warczeć,

więcej czasu, by się do niej przekonać. Krzysztof Kołakowski, znany żeglarz i szkutnik z Ostródy, właśnie tworzy nową firmę czarterową Kłobuk Yacht, której zadaniem jest wynajem jachtów Janmor 31 oraz spacerowych motorówek. Flagową jednostką floty będzie 10,5-metrowy jacht stylizowany na parową barkę (projektu Jerzego Maćkowiaka). Już wkrótce jednostka stanie się ozdobą Kanału Ostródzko-Elbląskiego. – Polacy wciąż kojarzą

szukającym nowych wrażeń – mówi Łukasz Krajewski. – Jachty houseboats pozwalają nam zdecydowanie poszerzyć rynek potencjalnych odbiorców naszych usług. Żeglowne pod żaglami wymaga specjalnych umiejętności. Kierowanie naszymi jednostkami jest tak proste, jak jazda samochodem.

Czym różnią się motorowe spacerówki od zwykłych jachtów żaglowych (poza tym, że nie mają masztów i żagli)? Przede wszystkim są wygodne i przestronne niemal jak domki letniskowe. Są ciężkie i stabilne – wiatr ich nie rozbija, a kufel piwa nie zjedzie ze stołu przy pierwszym zwrocie. Są łatwe w obsłudze. Pozwalają zwiedzać nie tylko brzegi, ale też ciekawe miejsca odległe od szlaku wodnego nawet o kilkanaście kilometrów. To dlatego, że bez problemów mogą przewozić rowery dla całej załogi.

Jachty spacerowe posiadają ogrzewanie, w pełni wyposażoną kuchnię z lodówką, ciepłą i zimną wodę, oczywiście ubikację z prysznicem, a większe jednostki – takie jak Haber 33 Reporter, pływający po Wiśle we flocie Żegludgi Wiślanej – nawet telewizor z DVD. Nie bądźcie zdziwieni jeśli na wypożyczonej jednostce znajdziecie lornetkę, a nawet wędkę.

Moda na jachty typu houseboats przysłała do nas z zachodu. Przede wszystkim z Francji, gdzie wynajem barek żeglujących po kanałach ma długą i bogatą tradycję. Pierwsze oferty czarteru francuskich barek polscy pośrednicy przedstawili ponad 10 lat temu. Jednak dziś nie trzeba już wyruszać nad Loarę, by wynająć spacerowy jacht, można to zrobić w Gdańsku, Ostródzie i na Mazurach. Na całym szlaku Wielkich Jezior już kilka firm ma w swej flocie motorowe spacerówki. Znajdziecie je nad jeziorem Jagodne, nad Nidzkim, nad Niegocinem, w Wilkasach i Węgorzewie. Niektórzy pomysłowi szefowie firm czarterowych potrafili nawet w godzinę zdemontować maszt jachtu Phila 880 i wypożyczyć klientowi sam kadłub z zaburtowym silnikiem pod nową nazwą Phila Moto.

Ceny czarterów jachtów motorowych nie należą do niskich, ale nie odbiegają od kosztów wynajęcia dużego i dobrze wyposażonego jachtu żaglowego. Kłobuk Yacht z Ostródy wynajmuje 8-metrowy jacht przeznaczony dla ośmiu osób za 350-500 zł na dobę (zależnie od terminu). Tygodniowy czarter jachtu Żegludgi Wiślanej (odbior i zanieś jednostki w Gdańsku) kosztuje od 4 do 7 tys. zł (zależnie od wielkości jachtu i terminu). W Giżycku znajdziecie jacht Nautika za 700 zł na dobę we wrześniu (to bardzo ciekawy termin na mazurską wyprawę), za 880 zł na dobę w pierwszej połowie czerwca oraz za 1 tys. zł na dobę w szczycie wakacyjnego sezonu. Po zbliżonych cenach oferowane są jachty Courier 970 (na przykład w firmie Robson Charter). Tańszymi jednostkami są jachty Calipso 750. W tym przypadku za wynajęcie łodzi na tygodniowy rejs firmy żądają od 350 do 530 zł (na przykład firma Millennium).



Jachty opuszczają śluzę.

KANAŁ

Kanał Elbląski łączy jeziora Pojezierza Ostródzko-Iławskiego z Zalewem Wiślanym, a poprzez wody Żuław także z Gdańskiem. To unikalny szlak wodny. Pozwala podróżować dzięki systemowi śluz i zabytkowych pochył-

ni, które są szynowymi urządzeniami wyciągowymi. Ten światowej klasy zabytek sztuki hydrotechnicznej został zaprojektowany przez holenderskiego inżyniera Jakoba Georga Steenke na początku XIX wieku. Budowa kanału trwała 8 lat. Pierwszy parowiec mię-

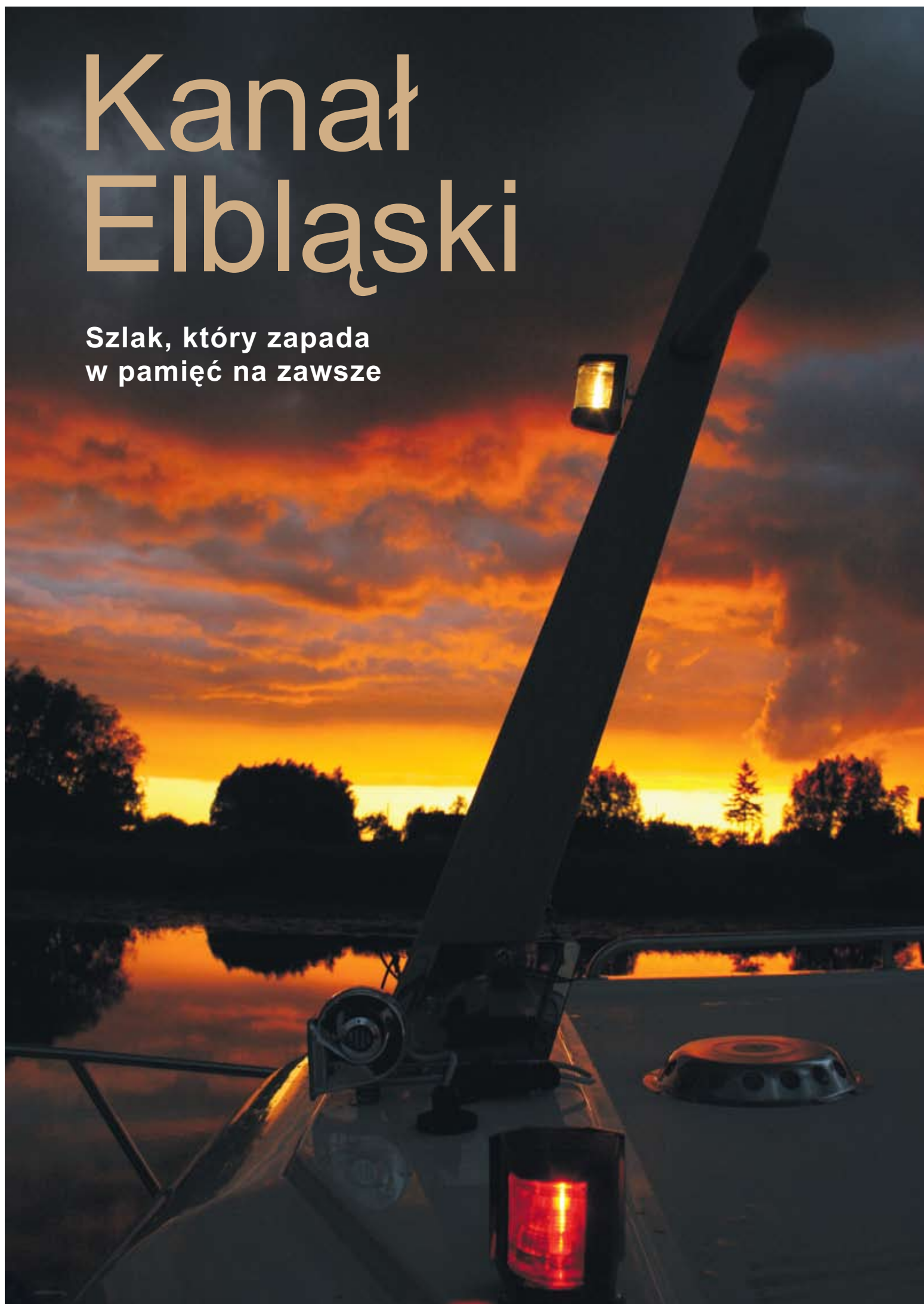
dzy Iławą, a Elblągiem zaczął kursować w 1852 roku.

Dokładne opisy szlaków kanału i najbliższych okolic (wraz ze zdjęciami i podziałem drogi na kilometry) znajdziecie między innymi na stronie internetowej www.klobukyacht.pl.



Kanał Elbląski

Szlak, który zapada
w pamięć na zawsze



Fot. Żegluga Wisłana



Pokonanie pięciu pochylni na Kanale Elbląskim zajmuje około dwóch godzin

Wasz jacht wspina się do góry niczym kolejka na Gubałówkę. Po prawej drzewa, po lewej pole, a pod dnem szyny. To po prostu niezwykle. Przeżyjcie przygodę na kanale innym, niż wszystkie.

Kanał Elbląski jest wyjątkowy, ponieważ różnice poziomów wody pokonujemy na pochylniach, a nie w śluzach. Pochylnia, to budowla hydrotechniczna, której najważniejszą częścią są wozy transportujące jachty lądem. Wozy wprowadzane są w ruch dzięki wodzie napędzającej koła zamachowe lub turbinę. Na odcinku 10 km działa aż pięć pochylni, które przewożą jachty prawie 100 metrów w górę lub w dół. Wszystkie rozwiązania techniczne tych zabytkowych urządzeń zachowane zostały w pierwotnej formie.

Kanał łączy Pojezierze Iławskie z Elbląskim Węzłem Wodnym. Odcinek Kanału z Ostródy do Miłomłyna wprowadzono skanalizowanym odcinkiem rzeki Liwy, znajdują się na nim dwie śluzy. Dalej Kanał na kilku odcinkach prowadzi przez jeziora, w tym jedno duże (Ruda Woda) i kilka tak zarastających, że wydaje nam się, iż płynimy nieco szerszym odcinkiem kanału. Dalej na północ znajdują się słynne pochylnie. Końcowy odcinek szlaku do Elbląga to zarastające jezioro Drużno

(często niepoprawnie nazywane Drużno), będące wyjątkowym rezerwatem flory i fauny, a następnie rzeka Elbląg (Elbląska) dopływająca do Elbląga.

W Miłomylinie możemy wpłynąć na Kanał Iławski, którym dopłyniemy do Jezioraka. Z jeziora Ruda Woda może-

się przebijać (kontrolując śrubę i układ chłodzenia silnika). Najwięcej roślinności jest w okolicach pochylni i na odcinkach pomiędzy nimi.

Podczas przechodzenia przez pochylnie i śluzy pierwszeństwo mają statki białej floty, często płynące „sta-

Kanał można przepłynąć kajakiem, motorówką, jachtem mieczowym lub balastowym, a także statkiem białej floty.

Trzeba jednak pamiętać o wymiarach jednostki.

Maksymalna dopuszczalna szerokość to 2,6 m (w dnie) i 3,35 m (na wysokości 1,3 m). Natomiast szerokość śluz to 3,2 m (Mała Ruś – po przebudowie) i 3,25 m (Ostróda).

my dostać się na przepiękne i rzadko odwiedzane jezioro Bartązek.

Płyniemy Kanałem

Nawigowanie Kanałem Elbląskim różni się od żeglugi kanałami znanymi choćby z Mazur. Po pierwsze, Kanał Elbląski jest dużo węższy, a oprócz tego w kilku miejscach ma specjalne wrota ochronne, w których szerokość wynosi zaledwie trzy, cztery metry. Dlatego na wielu odcinkach nie sposób swobodnie minąć się ze statkiem pasażerskim, trzeba dobić do brzegu.

Kanał jest zarosnięty roślinnością wodną i pływającymi wyspami, które często tworzą na długich odcinkach „czopki” przez które trzeba mozolnie

się przebijać (kontrolując śrubę i układ chłodzenia silnika). Najwięcej roślinności jest w okolicach pochylni i na odcinkach pomiędzy nimi.

Wzdłuż Kanału nie ma dogodnie położonych stacji benzynowych, więc praktycznie oznacza to brak możliwości zakupu paliwa (w Małdytach czy Miłomylinie są stacje benzynowe, ale konieczny jest naprawdę długi spacer). Należy więc zaopatrzyć się wcześniej w odpowiednie zapasy. Śluzy na trasie kanału również są wąskie, a różnice poziomów wody spore.

Na całym szlaku Kanału nie ma praktycznie żadnych przystani, ani

wyodrębnionych miejsc dostosowanych do cumowania (poza kilkoma na jeziorach). Wyjątkiem jest umocniony pas nabrzeża na górnym odcinku pochylni Buczyniec. Przystanie w Małdytach i Miłomylinie są w budowie i mają zacząć działać już w tym roku. Natomiast miejsca do biwakowania na dziko znajdziecie na jeziorach, przez które przebiega szlak.

Wjeżdżamy na wózek pochylni

Wozy transportowe, na których pokonamy różnicę poziomów, umieszczone są na dwóch równoległych torowiskach pochylni. Jeden na górnym stanowisku, drugi w dolnym. Przeciągane są za pomocą stalowych lin i mijają się w połowie drogi.

Boki wózka to stalowe, kratownicowe ściany. Na górze każdej z nich jest pomost z barierką i drabinkami umożliwiającymi zejście na ziemię. Na pomoście jest gong, w który uderzamy młotkiem, dając sygnał, że jesteśmy gotowi do jazdy oraz hamulec ręczny, który może być używany w razie potrzeby.

Prędkość wozu na pochylni wynosi od 1,5 do 2,5 km/h. Średni czas przejazdu przez pochylnię (łącznie z osadzaniem jednostek na wózkach) wynosi od 15 do 30 minut. Przejście przez wszystkie pochylnie zajmuje

około dwóch godzin, ale czas ten może być znacznie wydłużony, jeśli przy pochylni będziemy musieli przepuszczać statki.

Jeśli mamy szczęście i statków nie ma, wpływamy na zatopiony w wodzie wózek. A właściwie wpływamy pomiędzy dwa, wystające z wody pomosty, bo tylko tyle w tym momencie widzimy.

Manewry przeprowadzamy z minimalną prędkością. Przeszkadzają nam wyloty kanałów obiegowych, które odprowadzają wodę napędzającą koło zamachowe pochylni. Wyloty owych kanałów znajdują się w pobliżu wózków. Powstający przez to silny poprzeczny prąd może utrudnić sterowanie i spowodować boczny dryf.

Ustawienie jachtu na wózku pochylni jest uzależnione od liczby jachtów. Maksymalnie mogą płynąć na wózek trzy jachty średniej długości (od 6,5 do 7 metrów) lub dwa większe (8 metrów). Statki przeprawiane są pojedynczo.

Przy ustawianiu jachtu trzeba pamiętać, że sam wózek jest dłuższy, niż wystające nad wodę pomosty. Spód wózka zbudowany z drewnianych belek wystaje około 1,5 metra z przodu i z tyłu. Ma to znaczenie, jeśli na wózek wchodzi maksymalna liczba 3 jachtów. Ustawiamy się zwykle następująco: pierwszy jacht wpływa i cumuje do prawego pomostu, wychylając dziób o 1,5 metra dalej, niż pomost. Środkowy jacht cumuje z drugiej strony wózka, do lewego pomostu, a ostatni jacht znowu do prawego pomostu, z rufą



Jachty balastowo-mieczowe należy szczególnie starannie zabezpieczyć cumami przed „położeniem się” na wózku.

wystającą z tyłu wózka. Czasami jachty nieco zachodzą na siebie.

Kiedy już nasz jacht wpłynie na wózek transportowy, na pomost wychodzi dwuosobowy desant. Jedna osoba do szpringu dziobowego, druga osoba do szpringu rufowego. Są również zwolennicy ustawiania jachtu na cumach – jednak gdy jacht wystaje za pomost nie jest to możliwe.

Podnosimy całkowicie miecz, płetwę sterową i wyjmujemy z wody silnik. Gdy wózek ruszy, jacht początkowo

zostaje w miejscu, chcąc nam uciec do tyłu, musimy więc przytrzymać go odpowiednim szpringiem lub cumą. Dla pewności okręcamy je wokół barierki ochronnych pomostu.

Jacht płynie razem z wózkiem, a po chwili, gdy ten zaczyna wynurzać się z wody, jacht powoli osiada na deskach – osoby na pomoście muszą wtedy odpowiednio szybko luzować cumy, jak w śluzie. Jeśli jednak zrobią to za szybko – jacht ucieknie i może wpaść na inne jachty (lub na przykład zaklinować top masztu o koszt kolejnego jachtu). Jeśli poluzują zbyt wolno – zawisniemy na cumach. Pozostała część załogi zostaje na jachcie i odpycha jacht od bocznych ścian wózka. Tak, by osiadając na dnie był w miarę równo oparty. Należy pamiętać, że część metalowych wzmocnień ścian bocznych skierowana jest skośnie ku środkowi, a widać to dopiero w momencie wynurzania się wózka.

Jacht osiada około dwóch-trzech metrów niżej, tak że osoby siedzące na pomoście pochylni prawie dotykają go nogami. Ale uwaga! Na niektórych pochylniach różnica jest dużo większa, i jacht jest dużo niżej, niż pomost, co może nas nieco zaskoczyć.

Żałoga stara się nie poruszać na pokładzie, by nie spowodować przechylenia jachtu. Jacht mieczowy osiada równo, nieco gorzej mają jachty balastowo-mieczowe, gdyż one najbardziej narażone są na „położenie się” na pochylni. Opierają się bowiem na kilu i ukośnych metalowych wzmocnieniach burty wózka. Wystarczy, iż ktoś na pokładzie przejdzie na drugą burtę i... Mnie samemu przytrafiło się to już kilka razy i nie jest to przyjemne uczucie. Położenie jachtu to jednak nie tragedia, wraz z wpływaniem wózka na wodę kadłub zacznie się podnosić (znowu pracujemy cumami!).

Niestety, nie wszystkie belki na dnie wózka są równe, niektóre wystają ponad poziom. Trafienie taką belką na słabe miejsce w dnie naszego jachtu albo na przykład na śrubę silnika, którego nie wyjęliśmy ze studzienki, może spowodować uszkodzenia. Dlatego doświadczeni

żeglarze mający jachty ze sterem głębiny lub innymi elementami pod dnem w okolicy rufy, ustawiają się na końcu pochylni, tak by rufa wisiała w powietrzu.

Po ustawieniu wszystkich jachtów na wózku uderzamy młotkiem w gong i czekamy na pierwsze przejście... Przy piątej pochylni będziecie już starymi fachowcami. Gdy wózek dociera do drugiego końca pochylni, operację z jachtem powtarzamy, oczywiście w odwrotnej kolejności.

- Nie schodźcie z wózka w trakcie przeprawy. Drabinki i elementy zanurzone w wodzie są bardzo śliskie, porośnięte glonami i oblepione roślinnością.
- Za przejazd przez wszystkie pięć pochylni zapłacicie operatorowi przy pierwszej z nich (od godz. 7 do 16 – 5,30 zł, po godz. 16 – 10,60 zł).
- Od 28 kwietnia do 30 czerwca pochylnie czynne są codziennie od godz. 9 do 17. Od lipca do sierpnia – codziennie od godz. 9 do 19. We wrześniu – codziennie od godz. 9 do 17.
- Uruchamianie pochylni dla jachtów: o godz. 10, 12, 14, 16, 18 oraz zawsze przy całkowitym napełnieniu wozu transportowego w czasie godzin pracy pochylni.

Piotr Salecki

Więcej o Kanale Elbląskim i szlaku z Gdańska do Hawy na stronie: www.pomorskiszlakzeeglarski.info.pl

Kłobuk Yacht Charter

**Dzika przyroda
Zabytki techniki
Miejsca historyczne
Piaszczyste morskie plaże**
**Chcesz przeżyć coś innego?
Wybierz się na szlak!!!**



Ostróda-Elbląg-Zalew Wiślany



**Kłobuk Yacht Sp. z o.o., Kajkowo, ul. Bukowa 10,
14-100 Ostróda, tel. +48 89 642 90 77, +48 501 033 138
www.klobukyacht.pl**

SIEĆ SKLEPÓW ŻEGLARSKICH

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

www.sklepzyeglarskie.pl

NAJLEPSZY PARTNER W ZAKUPACH

Nautika 1000 EKO

Duży jacht spacerowy z silnikiem elektrycznym



Ma dziób jak mały Titanic. Leonardo DiCaprio mógłby niemal wychylić się znad relingów, rozłożyć ręce i krzyczeć jak w filmie o słynnym parowcu: „Jestem królem świata!”.

Nautika 1000 EKO to mały statek łączący w sobie zalety wygodnej barki i nowoczesnego, luksusowego jachtu motorowego. Do niedawna w kadłubach montowano ciche i oszczędne silniki spalinowe. Zastosowanie napędu elektrycznego to nowość z ostatnich dni, którą stocznia Delphia Yachts przygotowała specjalnie na targi Wiatr i Woda. Jednostka wyposażona w ekologiczny silnik będzie mogła cały dzień żeglować bez doładowywania akumulatorów.

Nautika zachowuje klasyczne rysy charakterystyczne dla nieślizgowych motorówek. Na rufie zaprojektowano mały pomost kąpielowy. Na dziobie jest miejsce do opalania. A nad kokpitem przestronny dach chroniący załogę przed słońcem. Do konstrukcji

dachu i do rufy można przymocować cabrio czyli namiot z oknami, który zamyka przestrzeń tylnej części jachtu i tworzy mały ogród zimowy. Dzięki niemu załoga może biesiadować w kokpicie nawet w chłodniejsze i deszczowe dni. Rufę zaprojektowano w taki sposób, by po kilku drobnych zmianach na pokład mogli bez przeszkód wjeżdżać niepełnosprawni na wózkach.

Kształt dna sprawia, że łódka nie wpada w dryf przy silniejszych podmuchach. Dzięki zastosowaniu dwóch pletw sterowych, na które kierowany jest strumień wody ze śruby, jacht nabiera sterowności na wstecznym biegu. Przy parkowaniu

w przepełnionych marinach jest to bardzo pomocne. Zwykle barki często mają problemy z żegluga do tyłu.



Kambuz posiada zlewozmywak i czteropalnikową kuchenkę.

Kokpit posiada fotel pilota i konsolę kierowniczą. Na rufie jest laminatowy trap, na dziobie drabinka i szpaceracz. Wewnątrz znajdziecie obszerną, podwójną kaję dziobową. Podwójną kaję rufową. W mesie oprócz kambuza ze zlewozmywakiem i dwupalnikową kuchenką jest stół składany, ławeczka oraz wygodna sofa. Melomanów ucieszy zapewne zestaw audio firmy Sony.

Wodę pitną zgromadzono w zbiorniku o pojemności 210 litrów. Instalacja ciepłej wody wyposażona jest w 20-litrowy bojler. W standardowym

wyposażeniu znajdują się oczywiście dwie pompy zęzowe (elektryczna i ręczna) oraz zbiornik na 73 litry paliwa (dotyczy wersji z silnikiem spalinowym).

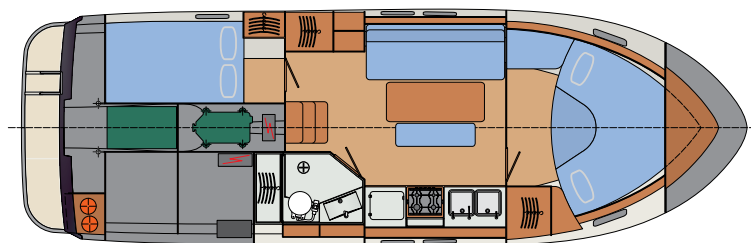
Pomysł na mazurską barkę narodził się w Giżycku, w środowisku właścicieli firm czarterowych. Największym entuzjastą budowy tego okrętu był od początku Michał Szafrński, dziś krajowy dealer Nautiki. Projekt stworzył Andrzej Skrzat.

Nautika szybko okazała się strzałem w dziesiątkę. Cieszy się dziś tak dużym wzięciem klientów, że na realizację zamówienia trzeba czekać kilka miesięcy. Do maja po polskich wodach będzie żeglować już 20 takich jednostek - cztery na Żuławach, po jednej w Elblągu i Gdyni, a pozostałe na Mazurach. Michał Szafrński przerzucił swoją łódkę do Czarnkowa, na Noteć. I zamierza stąd wyruszyć rzekami i kanałami na zachód Europy.

Firmy czarterowe najchętniej zamawiają jacht w wersji podstawowej. Prywatni armatorzy często wybierają wersje bogatsze, lepiej wyposażone.

Krzysztof Olejnik

Dane techniczne	
długość	10,55 m
szerokość	3,45 m
zanurzenie	0,63 m
wysokość	3,00 m
balast	400 kg
ciężar	4600 kg



Oprócz salonu Nautika 1000 może mieć dwie lub trzy kabiny.



Trimaran BMW Oracle niesiony nad wodą przez wielkie skrzydło nie dał załodze Alinghi żadnych szans i zwyciężył 2:0.

Trzeba mieć fantazję, by zatrudnić w sumie 53 konstruktorów i wydać na oba jachty 400 mln dolarów. A wszystko po to, by rozegrać zaledwie dwa wyścigi. Tyle o kosztach. A zyski? Z pewnością największym zwycięzcą 33. Pucharu Ameryki jest Larry Ellison, szef firmy produkującej oprogramowanie do obsługi baz danych Oracle Corporation. To jeden z najbogatszych ludzi świata, jego majątek szacowany jest na kilkanaście miliardów dolarów. Topienie pieniędzy w żeglarskich projektach jest jego sposobem na życie.

A co zyskało żeglarstwo dzięki spektakularnej walce gigantycznych wielokadłubowców? Puchar Ameryki w nietypowej formule przykuł uwagę mediów i kibiców. Przed startem do pierwszego wyścigu nikt nie wiedział, który z jachtów będzie szybszy, trimaran Amerykanów czy katamaran Szwajcarii. Nie wiedzieliśmy, która jednostka będzie bardziej zwrotna, jak sternicy rozegrają walkę przed startem, jak sprawdzi się w boju wielkie skrzydło BMW Oracle – wynalazek tyleż niezwykły, co ryzykowny, bo przecież nigdy wcześniej nie sprawdzony podczas regat.

Po pierwszym dniu zawodów, w którym Amerykanie wręcz ośmieszyli rywali, pojawiły się jednak wątpliwości. Po co nam rywalizacja jachtów o tak różnych możliwościach nautycznych. Po co nam match racing, w którym rywale prawie się nie widzą, a w skrajnych przypadkach dzieli ich ponad 3 km. Pod względem sportowym te regaty z pew-

nością nie były udane. Ale spektakularny sukces Amerykanów rozbudza wyobraźnię i pozwala przypuszczać, że rozwój nowości technologicznych będzie teraz szybszy i łatwiejszy (co nie znaczy, że tańszy). Zwycięstwo jachtu ze skrzydłem w Pucharze Ameryki już dziś jest jedną z ważniejszych dat w historii sportu żeglarskiego.

Z drugiej strony można się teraz spodziewać pewnego opamiętania ludzi rządzących Pucharem. Bo co innego pogoń za nowoczesnością i technologiczną wyścig zbrojeń, a co innego rywalizacja sportowa. Wyścig wielokad-

łubowców był zjawiskiem, niezwykle atrakcją, ale tylko na chwilę. Trudno wyobrazić sobie przyszłość tych regat bez powrotu do walki burta w burtę.

Początek pierwszego wyścigu w Walencji zaczął się jak klasyczne regaty meczowe. Kiedy tylko załogi wpłynęły w pole startowe BMW Oracle szybko zbliżył się do rywali płynąc prawym halsiem. Jacht Alinghi nie zdążył ustąpić. Amerykanie zgłosili protest. Sędziowie przyznali im rację podnosząc niebieską flagę. Szwajcarzy jeszcze nie wystartowali, a już wiedzieli, że na trasie będą musieli wykonać karne kółko.

Na chwilę przed startem wydawało się, że los może się jeszcze uśmiechnąć do Alinghi. Załoga katamaranu pierwsza przeszła linię startu i zaczęła halsować w kierunku górnej boi (pierwszy bieg rozegrano na trasie: start, boja numer 1 i kurs na metę z wiatrem). Amerykanie stanęli bez prędkości. Nie mogli odpaść od linii wiatru. Ruszyli dopiero po dłuższej chwili, gdy Szwajcarzy byli 200 metrów z przodu.

Szybko jednak okazało się, że w regatach walczą całkowicie różne jachty. Amerykanie żeglowali ostrzej na wiatr. Choć wiało zaledwie 7-8 węzłów



James Spithill, człowiek z Matrixa: w plecaku komputer, w uchu słuchawka, a w okularach specjalny monitor.

BMW Oracle sunął około 20 węzłów. To niesamowite, by jacht ważący 80 ton pędził trzy razy szybciej od wiatru przy tak niewielkich podmuchach.

Amerykanie prawie cały czas utrzymywali ponad wodą dwa nawietrzne pływaki. Przewaga Alinghi topniała w oczach. Szwajcarzy próbowali jeszcze się bronić zmieniając przedni żagiel, ale ich jacht wciąż ustępował rywalom. Był wolniejszy nawet wówczas, gdy Amerykanie zrzucili genę i żeglowali wyłącznie na wielkim skrzydle.

Kiedy jachty minęły górną boję było już jasne, że obserwujemy jednostki tak różne, że właściwie nigdy nie powinny rywalizować między sobą w regatach meczowych. Amerykanie nadal żeglowali z dużą swobodą i lekkością. Jacht Szwajcarów płynął jak słoń. Przy słabym wietrze nie mógł oderwać pływaka od wody. Zupełnie jakby przewożono wewnątrz jakąś kontrabandę. Nie pomógł nawet wielki genaker o powierzchni sporej działki budowlanej (1100 metrów kwadratowych).

Na kursie z wiatrem BMW Oracle żeglował prawie 20 stopni pełniej czyli zmierzał krótszą drogą do celu. Na mecie przewaga Amerykanów wynosiła prawie 10 minut.

Drugi wyścig znów zaczął się niekorzystnie dla Alinghi. Szwajcarzy dostali karę, ponieważ zbyt późno wpłynęli do strefy przedstartowej. Później ich decyzja o wyborze prawej strony trasy okazała się słuszną. Kilka chwil po starcie przyszła 20-stopniowa zmiana kierunku wiatru, która pozwoliła Alinghi osiągnąć 500 metrów przewagi. Co z tego skoro rywale szybko odrabiali stratę, a oba kursy baksztagowe (drugi wyścig rozegrano na trasie trójkąta) stanowiły popis BMW Oracle. Trimaran pędził nawet 33 węzły i zostawił rywali daleko w tyle. Na mecie różnica między jachtami wynosiła prawie 5,5 minuty.

Amerykanie wygrali w stylu, jakiego nikt się nie spodziewał. Na kursach baksztagowych ich trimaran sunął jak torpeda. W całych regatach średnia prędkość BMW Oracle była o 2-3 węzły wyższa, niż średnia prędkość Alinghi. Skrzydło przygotowane przez Mike'a Drummonda (głównego projektanta) i Iana Burnsa (koordynatora prac projektowych) w pełni spełniło oczekiwania.

Dariusz Urbanowicz



Trzech tenorów BMW Oracle: od lewej James Spithill, Russell Coutts, Larry Ellison.



Prawie całe regaty na jednym pływaku. Trimaran USA frunął jak motyl.

 **HOLT Nautos**

sklep żeglarski

BOSMAN

www.bosman.sklep.pl

 **HELLY HANSEN**

REKLAMA

42 681 79 57
604 64 58 08

ul. Rudzka 129
93-438 Łódź

Optimiści z Kamienia

Kamień Pomorski stolicą polskiego Optimista

Zawodnicy z całego świata, nawet z Japonii i Malezji, trenerzy, rodzice, Fryderyk Chopin i Wikingowie przyjadą w lipcu do Kamienia Pomorskiego na Mistrzostwa Europy w klasie Optimist.

Na Zalew Kamieński wybiera się 250 młodych żeglarzy z całej Europy oraz kilkudziesięciu zawodników z innych kontynentów. Wystartuje też 14 żeglarzy z Polski (wylonionych w drodze eliminacji). Organizatorzy obiecują wyjątkową oprawę regat. Na miasto najadą Wikingowie na smoczych łodziach. Goście usłyszą muzykę Chopina, jednego dnia w amfiteatrze, innego w kamieńskiej katedrze. Planowany jest też koncert zagranicznej gwiazdy pop. A zmagania uczestników będzie można śledzić na dwóch telebimach. Budżet imprezy szacowany jest na 1,5 mln zł. Główni partnerzy mistrzostw to władze województwa zachodniopomorskiego, gmina Kamień Pomorski oraz firmy Nivea i Crewsaver.

Starania miasta o uzyskanie prawa do organizacji mistrzostw trwały dwa lata. W finale zmagania Kamień Pomorski pokonał grecki Pireus. Ale

mistrzostwa Europy na Zalewie Kamieńskim zapewne nie doszłyby do skutku, gdyby nie doświadczenie organizatorów zebrane podczas corocznych Międzynarodowych Mistrzostw NSKO. – To obecnie największe regaty klasy Optimist w Europie Wschodniej – mówi Marek Świdorski, szef Jacht Klubu Kamień Pomorski.

Podczas ostatniej edycji, we wrześniu ubiegłego roku, holenderska firma Sailing Spectator zaprezentowała swój system monitorowania rywalizacji. Każdy z zawodników miał zamontowany na jachcie nadajnik GPS. Dzięki temu rodzice mogli śledzić sukcesy swych pociec na ekranie ustawionym w biurze zawodów, a także na ekranach swych komputerów. Popularność witryny sailingspectator.com w trakcie regat przerosła wyobrażenia szefów firmy. Spodziewali się 25 tys. wejść dziennie, a było ich cztery razy więcej. Teraz Holendrzy przygotowują na mistrzostwa Europy serwer o większej przepustowości. A trenerzy zbroją się w cierpliwość. Zdarzało się bowiem, że trener siedząc na pontonie odbierał telefon od rodzica z Trójmiasta, który pytał: „dlaczego ten mój płynie tak daleko w prawo?”



Michał Tomaszewski (MOS Ilawa) podczas treningu w hiszpańskim Palamos.

Kto odśnieży jeziora?

Rozmowa z Dorotą Michalczyk, sędzią głównym bojerowych mistrzostw świata i Europy rozegranych w Austrii.

Magazyn WIATR: Pani Doroto, nie żał Pani takiej zimy? Tyle mieliśmy mrozu, jeziora przykrywa gruba warstwa lodu, ale przez ten śnieg nie można latać na bojerach nigdzie w Polsce.

Dorota Michalczyk: Nie tylko w Polsce. Zasypane są chyba wszystkie zamrożone akweny w Europie. Mistrzostwa świata miały odbyć się na Balatonie, 170 zawodników zgłosiło się do regat, wielu zdążyło potrenować, ale w nocy przed pierwszym wyścigiem spadło prawie 20 cm śniegu. Cały ten karawan bojerowców musiał się ewakuować do Austrii.

Jak można w krótkim czasie zarządzić odwrót całej floty, znaleźć nowy akwen i namówić wszystkich, by wyruszyli do sąsiedniego kraju?

To jest specyfika bojerów. Zawodnicy wiedzą, że pewny jest tylko termin zawodów. Miejsce nigdy. Bojerowcy są świetnie zorganizowani i zdyscyplinowani. Pakują sprzęt, wsiadają do samochodów i za kilka godzin są na innym łodziu.

I nikt nie kręci nosem? Przecież każdy ma jakieś obowiązki, rodzinę i plan, by wrócić do domu na czas...

Zawodnicy podporządkowują swoje życie terminom najważniejszych regat. Poza tym bojerowcy raczej nie należą do biednych, więc nie jest dla nich problemem długa podróż, wynajęcie nowego hotelu czy przedłużenie wyjazdu.

Skąd wiecie, w którym miejscu jest dobry łód?

Mamy swoich ludzi w wielu krajach. To siatka informatorów, nasze bojerowe CIA. Wystarczy wykonać kilka telefonów do znajomych, by mieć pełne rozeznanie. Czasem ktoś na naszą prośbę wsiada do samochodu i jedzie na przespiegi.

Gdzie dzisiaj można latać?

Chyba nigdzie. Czekamy na lepszą aurę (rozmowę przeprowadzono 17 lutego – przyp. red.)

Czyli na wiosnę?

Nie, czekamy na lekkie ocieplenie i deszcz, a później na przymrozki. Chodzi o to, by stopniał śnieg, a nie lód, który się pod nim znajduje. Jeśli przyjdzie wyłącznie odwilż, to lód stanie się kruchy i niebezpieczny. Nawet jeśli nadal będzie miał prawie 30 cm grubości.

Może trzeba pomyśleć o jakiejś akcji odśnieżania jezior. Na przykład wezwijmy samolot wykorzystywany do spryskiwania pól lub gaszenia pożarów. Niech zrzuci trochę ciepłej wody i może to coś pomoże.

Były różne próby. Jeden z bojerowców próbował niszczyć śnieg na Zalewie Wiślanym za pomocą wody z sikawek wylewanej przez strażaków. Niewiele wskórał. Inni chcieli zawołać na pomoc pługi śnieżne. Ale nigdy nie wiadomo, czy lód będzie wystarczająco mocny, by utrzymać takie maszyny. Poza tym powstaje problem wielkich hałd śniegu. Z naturą chyba nie sposób walczyć. Trzeba po prostu ostrzyć płoty i cierpliwie czekać.

Sezon jest trudny, ale sukcesy nasi zawodnicy mają wyjątkowe. Polacy zajęli całe podium na mistrzostwach świata.

To rzeczywiście duży sukces. Rywale byli trochę zaskoczeni. Złoto zdobył Michał Burezyński, srebro Adam Baranowski (obaj z Olsztyna), a brąz Łukasz Zakrzewski (Mikołajki). W pierwszej dziesiątce regat znalazło się sześciu Polaków. W imprezie startowało aż 27 bojerowców z naszego kraju. Widać, że choć zimy są nieprzeżywalne, ten sport wciąż się u nas rozwija, pojawiają się nowi zawodnicy. Była tylko aura była łaskawsza.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Po zakończeniu mistrzostw świata na tym samym akwenie (Neusiedler See) rozegrano mistrzostwa Europy. Michał Burezyński wywalczył srebro, a Łukasz Zakrzewski zajął czwarte miejsce.

ORGANIZATORZY

GLOBALOCEANRACING GLOBAL oceanracing



MIĘDZYNARODOWE TARGI SZCZECIŃSKIE

WSTĘP WOLNY



SZCZECINWATERSHOW

26 - 28 Marca 2010

GODZINY OTWARCIA TARGÓW 10:00 - 18:00

TERENY WYSTAWIENNICZE MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW SZCZECIŃSKICH
ul. Struga 6-8

WWW.SZCZECINWATERSHOW.PL

REKLAMA

Maciej Grabowski i Łukasz Lesiński – wicemistrzowie Polski w klasie Star – marzą o igrzyskach w Londynie. Chcąc w nich wystartować muszą najpierw pokonać Mateusza Kusznierewicza i Dominika Życkiego, naszą eksportową załogę. A to zadanie dla prawdziwych Kozaków. Maciej Grabowski opowiada o tym jak pracuje, by zwiększyć swoje szanse.

Nasze początki na Starze były pechowe. Rok temu, chwilę po tym jak Łukasz przeprowadził się do Poznania z Bazyli, gdzie przez 5 lat studiował chemię, uległ wypadkowi podczas treningu na rowerze. Miał operowany obojczyk. Rehabilitacja trwała kilka miesięcy. Witold Dudziński, który sprawuje opiekę medyczną nad kadrą, stawał na rękach, by szybko uporać się z tą kontuzją. Kiedy wreszcie w sierpniu zeszliśmy na wodę, wszystkie główne imprezy były już za nami. Jedynym naszym wspólnym startem były mistrzostwa Polski w Gdyni.

Tuż po nich zaczęliśmy planować kolejne treningi. Dzięki Mirkowi Rychcikowi spędziliśmy kilka tygodni na zatoce wykorzystując ostatnie ciepłe dni jesieni. Dopiero oglądając wspólnie materiał wideo z tych dni, zaczęliśmy rozumieć, o co tak na prawdę chodzi w żeglowaniu na Starze.

Ale zima zbliżała się szybko. Większość zawodników postanowiło spędzić przełom roku w Brazylii, by jak najlepiej przygotować się do styczniowych mistrzostw świata w Rio de Janeiro. Nas na tą wyprawę nie było stać. Ale wtedy zdarzyło się coś pięknego. Diego Negri, przyjaciel z czasów Lasera, były wicemistrz świata i mistrz Europy w klasie Star, zaprosił nas na treningi do Allassio we Włoszech. Nie było nad czym się zastanawiać. Dzięki pomocy Tomka Chamery i PZZ dopieiliśmy nasz skromny budżet i wyruszyliśmy na południe.

Zaprosiłem na ten wyjazd Pawła Kacprowskiego, olimpijczyka z Sydney, wi-

cemistrza Europy w klasie 49er, obecnie trenera niemieckiej kadry tej klasy. Choć był to jego pierwszy kontakt ze Starą, bardzo nam pomógł. Dzięki jego obserwacjom i trafnym wskazówkom udało nam się poprawić wiele elementów.

Oprócz utytułowanych sparingpartnerów towarzyszył nam w treningach Valentin Mankin, legenda światowego żeglarstwa. Mankin zdobywał medale jako reprezentant ZSRR w klasie Finn, Tempest i Star. Od 1988 roku mieszka we Włoszech i niedawno powrócił do pracy w roli trenera.

Pamiętam nasz pierwszy dzień na wodzie. Byliśmy usztywnieni pod dłuższej przerwie i rywale wykorzystywali to bezlitośnie. Mankin podszedł później do Pawła, poklepał go po plecach i powiedział, żeby zbytnio się nie martwić, bo na wszystko potrzeba czasu. Ale już pod koniec tygodnia szło nam na tyle dobrze, że Mankin częściej filmował nas, niż swoich podopiecznych.

Od listopada do stycznia byliśmy we Włoszech cztery razy. Wynajęliśmy apartament z niezależnym ogrzewaniem. W okresie silnych, grudniowych mrozów, kiedy temperatury w Polsce spadały do minus 15 stopni, na południu Włoch też bywało naprawdę zimno, więc to niezależne ogrzewanie bardzo się przydało.

Do Włoch z pewnością będziemy jeszcze wracać. Choćby po nową łódkę, którą w styczniu zaczęła dla nas budować stocznia Lariovela. Jest szansa, że już podczas pierwszych naszych tegorocznych startów w kwietniu na Majorce będziemy mogli wypróbować nowego Starę.

Teraz czas wykorzystujemy na pracę fizyczną. Musimy osiągnąć optymalną wagę. Kiedy planowaliśmy nasze wspólne żeglowanie Łukasz ważył niecałe 95 kg, a ja 74 kg. Żeby myśleć o skutecznym rywalizowaniu na Starze musieliśmy solidnie zabrać się do pracy fizycznej, a naszym celem – ciągle nieosiągniętym – jest waga 110 kg i 85 kg. Tym, którzy nie wiedzą jak ciężko zwiększyć masę ciała o 15 proc. i nie stracić sprawności, powiem jedynie, że jest to o wiele trudniejsze, niż zrzucanie wagi.

Maciej Grabowski

DU

49er bez Polaków

Hiszpanie Iker Martinez i Xabier Fernandez zdobyli na Bahamach złote medale mistrzostw świata w klasie 49er. Już po raz trzeci! Poprzednie tytuły zdobywali w latach 2002 i 2004. W dorobku Hiszpanie mają także dwa złota olimpijskie (z Aten i Pekinu).

Srebro na Bahamach zajęli obrońcy tytułu Nathan Outteridge i Iain Jensen z Australii. Bracia Pietro i Gianfranco Sibello z Włoch wywalczyli brązowe medale. Polacy niestety nie startowali.

DU



Złoto dla mistrzów olimpijskich

Mistrzowie olimpijscy, Brytyjczycy Iain Percy i Andrew Simpson, pewnie zwyciężyli w mistrzostwach świata klasy Star, które rozegrano u wybrzeży Rio de Janeiro.

W ostatnim wyścigu nikłą szansę na odebranie im zwycięstwa mieli Szwajcarzy. Załoga Flavio Marazzi i Enrico de Maria nie zdołała jednak przypląć na metę na tyle szybko, by odebrać Percy'emu i Simpsonowi

złoto. Brązowy medal zdobyli słynni żeglarze Torben Grael i Marcelo Ferreira.

Na starcie w Brazylii zabrakło najlepszej polskiej załogi. – Rezygnacja z tego startu była przemyślaną i mądrą decyzją – mówi Mateusz Kusznierewicz. – Sezon w tym roku rozpoczynamy nieco później. W kwietniu ruszamy z Dominikiem na pierwsze treningi. A później rozpoczynamy sezon w Europie. Już nie mogą się doczekać – dodał Mateusz.

DU

NOWOŚĆ
KAMIZELKA RATUNKOWA
CREWFIT 190N



Crewsaver®

- kamizelki ratunkowe
- odzież regatowa
- suche kombinezony
- obuwie, rękawice
- spodnie balastowe, trapezy
- akcesoria

Dystrybucja
MAKANU

www.crewsaver.pl
www.makanu.com.pl
Tel/Fax 52 348 50 78

30

rocznica re
Pogoń za szczęś

Samotnie wokół globu. Bez zawijania do portów. Bez przyjmowania pomocy od przygodnie napotkanych jachtów. Z Gdyni do Gdyni. W gumiakach i kilku kalesonach. Nikt nie żeglował tak, jak Henryk Jaskuła na Darze Przemysła. W maju będziemy obchodzić 30-lecie zakończenia jego niezwykłego rejsu.

Dziś wyprawę kapitana Jaskuły niektórzy żeglarze oceaniczni traktują jak rejs turystyczny. Co o tym sądzi Kapitan, który w październiku tego roku skończy 87 lat? - Turystyka kojarzy się z poznawaniem krajów, miast. To był rejs czysto żeglarski, jego celem było współżycie z morzem, rejs bez lądów, czyli bez zwracania sobie głowy nudnymi portami (i niebezpieczeństwami portowymi), bez walki o rekordy.

W swoim nazewnictwie ten rejs nazywałem „w pogoni za szczęściem”. Jedyne, co mnie interesuje w portach, to samo wejście, nic więcej, chyba że mam tam przyjaciół – mówił nam kapitan Jaskuła w styczniu tego roku.

Jaskuła w swym rejsie łowił ryby na prowizoryczną wędkę i z nikim się nie ścigał. „Nigdzie się nie spieszę, żyję szczęśliwie, dobrze mi jest” – pisał będąc na Atlantyku, już w drodze po-

wrotnej do Europy. Ale choć z nikim nie walczył, osiągnął sukces trudny do powtórzenia. Został pierwszym Polakiem i trzecim żeglarzem w historii, który solo i non stop, okrążył Ziemię. Pobił też rekord świata w długości przebywania na morzu w samotnym rejsie.

Przed wyprawą namawiano go, by wyruszył z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Gdyby się na to zgodził,

to zaoszczędziłby trzy miesiące. Ale on się uparł. Chciał wyruszyć z polskiego portu. I do tego samego portu powrócić. Dopiął swego po 344 dniach żeglugi.

Mocno wziął sobie do serca reguły rejsu. Nie mógł przyjmować żadnej pomocy z zewnątrz, nawet flaszki wódki od życzliwych żeglarzy napotkanych na szlaku. Dlatego gdy spotykał inną jednostkę, przekazywał listy do polski w zawiniątku zawieszonym na końcu bosaka. Zbierał deszczówkę do prowizorycznych rynien umieszczonych pod żaglami. Smażył latające ryby, które wpadały mu na pokład. Zanim pojawił się na wysokości Wysp Kanaryjskich, był już zmęczony halsowaniem przez cieśniny duńskie, Morze Północne i Kanał La Manche. Nie miał już świeżych owoców, a ostatni spleśniały bochenek chleba wyrzucił za burtę. A to był przecież dopiero początek drogi...

Jaskuła płynął w czasach, kiedy nie było jeszcze oddychającej bielizny i nowoczesnych szortamiaków. W swej książce „Non stop dookoła świata” tak opisał swoją odzież: „Pod pokładem 7°C. Włożyłem aż trzy pary kalessonów, w tym dwie pary wełnianych nurkowych, na to dresy, trzy koszule, dwa swetry, trzy pary skarpet, jedną parę wełnianych nurkowych, czapkę futrzaną z kłapiami na uszy, długi szalik moherowy dwa razy owinięty wokół szyi”.

W innym miejscu dodał: „chodzę bez butów, bo żadne buty nie wejdą na tyle skarpet. Gdy trzeba było wychodzić na mokry pokład, owijałem stopy folią plastikową, ale ślizgałem się w niej”.

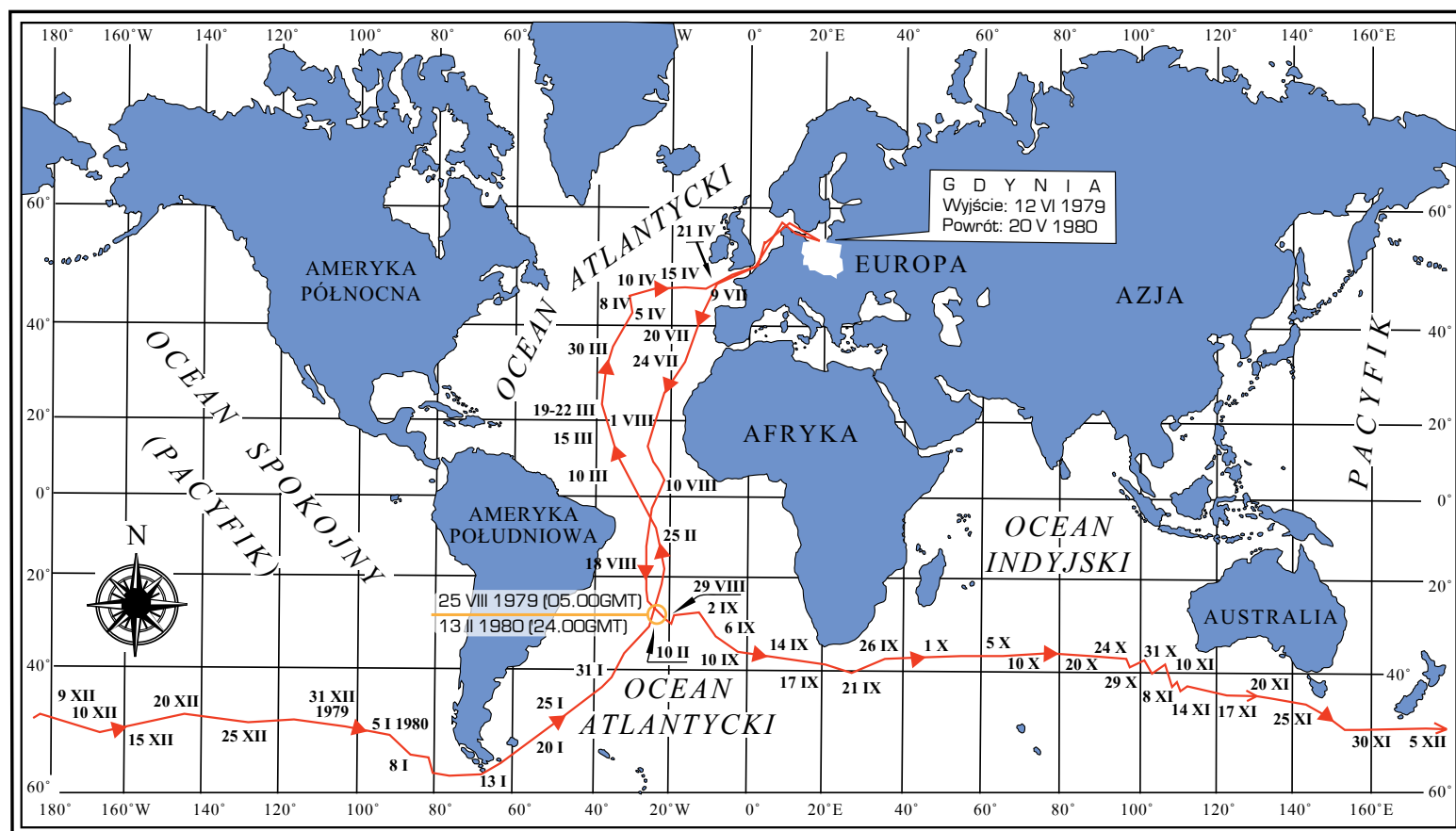
Henryk Jaskuła odbył swój rejs bez tratwy ratunkowej, bez odsalarki, bez nowoczesnych systemów nawigacyjnych i bez telefonu. Miesiącami nie miał kontaktu z Polską. Przez cały rejs toczył boje z samosterem (nadał mu imię Michał). Czasem kilka razy dziennie ustawiał Michała przy pomocy drutu prostowanego na imadle. Pozycję swojego jachtu określał z kulminacji słońca.

Z okazji 30 rocznicy zakończenia tej niezwykłej wyprawy poprosiliśmy Kapitana Jaskułę o krótką rozmowę (s. 23).



Henryk Jaskuła z modelem Daru Przemysła (w skali 1:50). Kapitan podarował model Muzeum Ziemi Przemyskiej (2008).

Jesu Henryka Jaskuły ciem kapitana Daru Przemysła



Kapitan Jaskuła wyruszył z Gdyni 12 czerwca 1979 roku. Okrążył świat w 344 dni i powrócił do tego samego portu.

Gdy wyobrażam sobie szczęście, to tylko na morzu

Magazyn WIATR: Panie Henryku, na kurs sternika jachtowego zapisał się Pan dopiero w wieku 40 lat, a mimo to stał się Pan legendą polskiego żeglarstwa. Czy to oznacza, że nigdy nie jest za późno na realizację marzeń? Czy w dzisiejszym zabieganym świecie, również można zamaryć o wielkich wyprawach w dowolnym momencie życia?

Henryk Jaskuła: Nigdy nie jest za późno na nic. Byleby „późno” nie oznaczało „po czasie”.

Czego nauczyło Pana morze? Przed laty napisał Pan: „Tak pragnąłem tej samotności na oceanach, a tak niewiele daje mi to szczęścia.”

Morze nauczyło mnie kochać ludzi z daleka. Im dalej, tym bardziej. To nieprawda, że niewiele było szczęścia w czasie mojego rejsu dookoła świata, tylko człowiek, jak zwykle, zawsze chce więcej. Poza tym szczęście morskie jest nieco inne, często bywa rozpoznawane później. Jeżeli definicja szczęścia to brak nieszczęścia, na morzu utrapień i stresów było dużo mniej, niż na lądzie.

Dziś mieszka Pan w swej skromnej „kajucie” w Przemyslu. Za czym Pan tęskni najbardziej?

Za niczym nie tęsknię. Miałem plany żeglarskie, marzyłem o rejsie solo non

stop ze wschodu na zachód, w którym wick byłby atutem (najstarszy żeglarz). Dziś oczywiście już nie ma na to widoków. Ale gdy wyobrażam sobie szczęście, to tylko na morzu i tylko w rejsie

solo non stop. W czasie mojego rejsu nie tęskniłem za żadnym portem, oprócz Gdyni, ale to była meta.

Czym się Pan dzisiaj zajmuje? Słyszałem od Pana przyjaciół, że wciąż ma Pan szerokie zainteresowania muzyczne. Że kolekcjonuje Pan filmy...

Lubię muzykę klasyczną, w pokoju zawsze coś gra. Od dwóch lat przegrywam na DVD moje ulubione nagrania z radia i TV zarejestrowane na magnetofonowych taśmach szpulowych i na wideokasetach. To muzyka oraz filmy dokumentalne z I i II Wojny Światowej, a także inne dokumenty – o tematyce naukowej, o kosmosie, filmy polityczne i przyrodnicze. Przegrywanie i archiwizowanie tych materiałów zajmuje mi całe dnie.

Czym zajmują się dziś Pana córki? Gdzie mieszkają?

Starsza córka Lidka jest wykładowcą na Queensland University of Technology w Brisbane, młodsza Oleńka pracuje w Maastricht. Bywają w Przemyslu, ale najczęściej widzujemy się na Skype.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

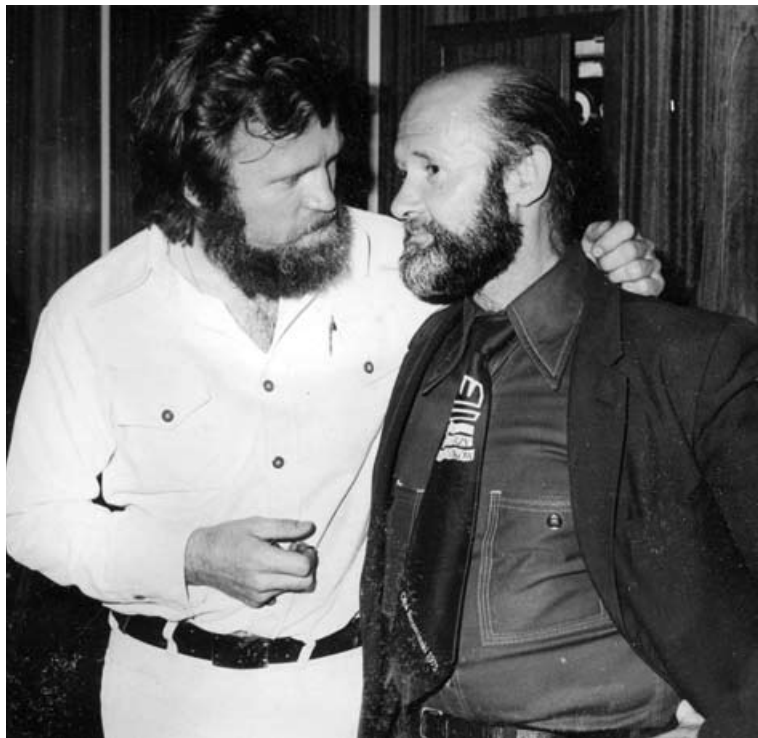


Kapitan Jaskuła witany na ulicach Przemysla po powrocie z rejsu.

Klęska drugiego rejsu

Kapitan Jaskuła opowiada o zniszczonych marzeniach i zagładzie Daru Przemysła

Henryk Jaskuła chciał w swym drugim rejsie marzeń opłynąć świat trudniejszym szlakiem ze wschodu na zachód. Oczywiście solo i non stop. Wyruszył z Gdyni w sierpniu 1984 roku. Przerwał żeglugę po 11 dniach. Dlaczego musiał zawrócić?



Kapitan Jaskuła z Richardem Konkolskim w Klubie Żeglarzy Samotników (Szczecin 1979).

KLAR

Termin wyjścia uległ jeszcze raz przesunięciu, ostatecznie na 19 sierpnia, ale wszystkie zaplanowane prace zostały wykonane. Poszczególne prace zlecałem okazjonalnym fachowcom. Według mojego przekonania jacht został przygotowany do rejsu bardzo dobrze, a przecież to ja miałem na nim płynąć.

Jacht zabierał pół tony wody pitnej w trzech zbiornikach i 120 litrów w 20-litrowych kanistrach plastikowych, 400 litrów oleju do silnika i agregatu prądotwórczego. Jeżeli doliczyć do tego silnik, agregat, akumulatory, kotwice,

narzędzia, łączny ciężar mieszczący się w jachcie wynosił około 5 ton.

Rejs częściowo zarabiał na siebie reklamą. Na burtach w części przedniej wymalowano nazwę firmy Commodore. Miało to dać pół miliona starych złotych Komitetowi Organizacyjnemu. (...)

START

Niczego tak nie lubię jak hucznych pożegnań przed trudnym rejsiem. Chyba każdy żeglarz jest przesądny na tym punkcie, ja na pewno mam to zakodowane w podświadomości, że rejs hucznie, buńczucznie i z wiatami odprowadzany, kończy się z reguły źle.

Tym ciszej i smutniej, im głośniejsze i radośniej brzmiały pożegnalne fanfary. Nawet mądrość ludowa, którą wpajano mi w dzieciństwie w podkrakowskiej wsi uczy: „Nie krzycz hop, nim przeskoczysz”.

Nikt w Komitecie Organizacyjnym nie chciał zrozumieć moich racji, toteż widowisko, które urządzono w Gdyni 19 sierpnia kojarzy mi się częściej z cyrkiem, niż z pożegnaniem. Zenon Gralak, redaktor „Dziennika Bałtyckiego” i „Głosu Wybrzeża” tak napisał w numerze z 17 września 1984 w artykule pt. „Smutna sprawa”: „Uroczystość pożegnania zgromadziła tysiące ludzi. Z samego Przemysła przybyło kilkaset osób. Była orkiestra, strzelano rakiety, przybyła nawet najpiękniejsza Polka 1983, która z dubeltówki obcałowywała żeglarza. Szalał spiker, którym był Wojciech Łukaszek – sekretarz Komitetu Organizacyjnego rejsu „Daru Przemysła” – zapraszając tysięczne tłumy, choć rejs jeszcze się nie zaczął, na uroczystość powitalną, po zakończonej wyprawie. Z zaproszenia wynikało, że Henryk Jaskuła wróci dokładnie 4 września 1985 roku, punktualnie o godzinie 12. Panowała atmosfera wielkiego pikniku. Stałem w grupie doświadczonych żeglarzy, przyglądających się całemu widowisku, kiedy jeden z nich rzekł: – Odnoszę wrażenie jakoby już dziś był na tym powitaniu. To co tu się dzieje, to atmosfera jakby rejs się zakończył.

Spojrzelśmy po sobie i nic nie powiedzieliśmy, choć – jak się później okazało – myśleliśmy to samo. Tym bardziej, że wiedzieliśmy iż przygotowania do tej wyprawy odbywały się niezwykle mozolnie, z przeszkodami. Wiedzieliśmy też, że Jaskuła nie bardzo życzył sobie takiego pożegnania, które za wszelką cenę zorganizować chciał mu przemyski Komitet Organizacyjny. Żeglarze są na ogół ludźmi skromnymi i jeżeli podejmują śmiało wyprawę, wychodzą w nie bez owego szumu, oczekując raczej – w wypadku ich powodzenia – głośniego powitania. Są także trochę przesądni.”

Od siebie dodam, że impreza pożegnalna kosztowała ćwierć miliona złotych. (...)

W tych ostatnich dwóch dniach cała moja uwaga powinna być skoncentrowana na jachcie, na kontroli każdego szczegółu. Niestety, nie dano mi szans, a sam nie zdobyłem się na to, by narzucić swoją wolę. Przez te ostatnie dwa dni podpisywałem koperty, które na kei sprzedawano po 300 złotych. Komitet Organizacyjny potrzebował pieniędzy, więc pracowałem zarobkowo dla sprawy: tysiąc kopert to 300 tysięcy złotych, jedna trzecia kwoty na ubezpieczenie jachtu na 1985 rok.

Podpisywałem cały szereg innych kartek, rozdawałem autografy, udzielałem wywiadów prasie, radiu i telewizji.

Związek Filatelistów marynistów całym torbami znosił mi zaadresowane koperty, które miałem nadawać z morza w określonych miejscach (plik kopert miał być nadany w Kanale Kilońskim! – a przecież rejs był non stop, nie szedłem przez Kanał Kiloński).

W ostatni wieczór uprowadzono mnie, tak jak stałem, w dresie, na pożegnanie do hotelu Gdynia. Wszyscy działali z dobrego serca, dla wszystkich start do rejsu solo non stop dookoła świata to festyn typu Dni Morza nad Sanem. Na nikogo nie zwałam odpowiedzialności, nikogo nie obwiniam o nic.

Co prawda zarobiłem dla sprawy 300 tysięcy starych złotych w dwa dni podpisując tysiąc kopert, ale z powodu nie skontrolowania zawleczonego przy ściągaczach na forsztągach mógłbym stracić cały jacht o wartości ponad sto tysięcy dolarów i życie. (...)

Dziewiętnastego rano, cztery godziny przed wyjściem, uruchomiłem silnik dla próby. Po pięciu minutach trzeba go było wyłączyć, wskazówka temperatury chłodzenia cylindrów przeszła na czerwony sektor. Silnik się grzał ponad dopuszczalną temperaturę i to na biegu jałowym.

Jeden z przyjaciół pojechał do Sopotu po mechanika Staszka Jurgiewicza, tego, który uruchamiał silnik. „Wszystko jest w porządku” – orzekł po godzinie grzebania, – „widocznie jakiś listek zatkał wlot wody chłodzącej”. (...)

Nie było już czasu na żadne naprawy. W ponad roczny rejs dookoła świata solo non stop musiałem wyjść mając zdefektowany silnik i albo miałem naprawić go sam w morzu, albo nie mieć silnika. A wszystko w imię nadrzędnej „racji stanu”: nie wolno przesunąć ceremonii pożegnania, jako że najważniejsza rzecz z całego rejsu to udane pożegnanie. (...)

PRZECIEK

O godzinie 10-tej naliczyłem tysiąc pomp, zęza nie została opróżniona. Po dwóch godzinach ponowiłem pompowanie: 500 pomp, a woda dalej w zęzie. Nasuwała się wątpliwość co do wydajności samych pomp. To już nie były oryginalne, angielskie pompy Gasher, które ani razu nie zepsuły się w rejsie dookoła świata, teraz miałem polską pompę PPW100 i starego Gasher'a na dorabianych membranach.

– To niemożliwe żeby pełnej zęzy nie opróżnić 1500 machnięciami lewarka pompy! – pomyślałem (jeden ruch lewarka w górę i w dół to około jeden litr wody, choćby tylko w przybliżeniu). Czyżby woda wlewała się w tak dużym tempie? (...)

O jedenastej przechodził w bliskiej odległości kuter rybacki WŁA 72. Dałem mu znak ręką, by zwolnił. W bezpośredniej rozmowie prosiłem go, aby powiadomił Gdynię Radio, że mam

Największy sklep żeglarski

Słomczyce 8f / k. Słupcy
tel. 063 / 21 31 152

www.szopeneria.pl

REKLAMA

przeciek, że stoję i usiłuję opanować sytuację.

– A Pan nie ma radia? – zapytał.

– Mam, ale nie chcę wołać Gdyni Radio, aby nie spowodować paniki, będzie o wiele spokojniej jak Pan im to powie na moją prośbę. (...)

W trakcie tej pracy podszedł kuter WŁA 21 oferując mi świeżą rybę. Odmówiłem przyjęcia, musiałem wyjaśnić tym sympatycznym ludziom regulamin rejsu solo non stop: nie wolno mi zaopatrywać się na morzu z żadnych statków, nie tylko prowiantu nie wolno mi brać, ale nawet wody i leków. Jeszcze dwa kutry przeszły blisko, JAS 34 i WŁA 291. Rozmawialiśmy bezpośrednio. Potwierdzili mi, że WŁA 72 narobił szumu, że dziennikarze roztrąbią moje kłopoty w gazetach. (...)

Najwięcej piękna i emocji w tej plażowej, iście tropikalnej pogodzie dostarczył mi duński jacht idący tak jak ja na silniku, który pomaleńku, przez pół godziny, wyprzedzał mnie z lewej burty w odległości zasięgu ręki, jako że moja ręka – czułem to – wydłużyła mi się do dziesięciu metrów. Było na jachcie pięciu chłopaków i tyleż dziewczyn. Właściwie to tylko dziewczyny zliczyłem, ilość chłopaków przyjąłem w przybliżeniu. Exciting było to, że te śliczne stworzonka (mam na myśli wyłącznie dziewczyny) nosiły strój topless. Goły biust. A miały po 18, 20 lat. (...)

DRAMAT

O 15.40 woda w zęzie zaczęła się przelewać przez podłogę. Żadna z dwóch pomp nie działała. Zabrałem się do wylewania wody wiadrem. Wiadro nie wejdzie do zęzy, a jacht nie był jeszcze na tyle zatopiony, aby wodę swobodnie nabierać z podłogi. Poza tym mocne kiwanie na boki powoduje, że woda chlusta z burty na burtę. (...)

W dwie godziny po zwrocie na lewy hals topiłem się, woda znów przelewała się przez podłogę. W Dzienniku figurują takie zapisy w tym dniu:

18.15. Zęza 90 pomp. 19.45. Zęza 100 pomp. 21.15. Zęza 260 pomp.

W tym dniu wypompałem 1433 pompy. Wieczorem zrozumiałem, że przeciek mam tylko na jednej burcie, na prawej, że jacht bierze wodę w ilości od 100 do 200 litrów na godzinę tylko wtedy, gdy prawa burta jest zanurzona w przeszły. Prawym halsem płynę bezpiecznie, na lewym topię się. (...)



reklama



Henryk Jaskuła na jachcie z żoną Zofią (Gdynia 1980).

LIST DO PRZYJACIELA

Skagerrak, 29 sierpnia 1984 r.

„Przegrałem. I rejs, i życie. Wiem już z całą pewnością, że ten jacht nie przejdzie zamierzonej trasy. Nie przejdzie dlatego, że cieknie. Idąc na wiatr lewym halsem przy stanie morza 4 bierze do 200 litrów na godzinę. Najmniej bierze gdy stoi w kompletnej flaucie, czyli tak jak w porcie – około 2 litry na godzinę.

A przecież w tym rejsie jacht ma mieć dużo przeciwnych wiatrów, dużo atakującej i agresywnej fali, do której nie może się równać ta tutaj w Skagerraku. A przy tym mam kłopot z pompami żęzowymi. Demontaż i montaż to kilka godzin roboty, tak jest tam ciasno i niewygodnie. Bardziej, niż zmęczony, jestem sterroryzowany. W Dzienniku najwięcej zapisów i jedyna najważniejsza sprawa to ilość pomp, to ilość wody wdartej do wnętrza.

Odnosnie przyszłości zaczyna mi się klarować koncepcja końca. Zginę i to głupio, bo głupia to śmierć gdy człowiek wie, że to ciekący jacht, a nie żadna przemoc oceanu, ani wyższa siła. Więc co robić? Zawrócić stąd, ze Skagerraku? Powiedzą: porwał się z motyką na słońce, wykopyrtnął się tydzień po wyjściu z Gdyni. Na moje racje oczywiście pokiwiają głowami, ale klęska pozostanie klęską, bo oni wierzą we mnie, wierzyli również w jacht.

Sprawa zawrócenia nie jest taka prosta. Musiałbym się zdecydowanie topić, to by usprawiedliwiało wycofanie się, ale brać 200 litrów na godzinę

niewiele na ogół ludziom mówi. Wydało milionowe kwoty, na szczęście nie państwo, ani Urząd Wojewódzki czy Miejski. Ale Komitet Organizacyjny związał się umowami z firmami. Po trzech miesiącach żeglugi otrzyma ćwierć miliona, po minieciu półmetka, czyli południka 180, tuż przed Nową Zelandią, drugie tyle. (...)

Przy pompowaniu muszę owijać ścierką lewarek pompy, aby twarda rączka nie rozdzierała mi ran na dłoniach.

Wróciłem do koł wypruty z sił, z krwawiącymi dłońmi mimo owijania lewarka ścierką. Jeszcze w czasie pompowania zrozumiałem, że decyzję o powrocie muszę podjąć ja, że dzieci-nadą jest oczekiwać, by ktoś to zrobił za mnie. Zresztą nie ma już czasu na

żadną zwłokę. Pęcherze na dłoniach były już zdarte, krwawiły. (...)

Tymczasem jacht znów zdryfował na wschód, na zawietrznej widziałem już szwedzki brzeg. Wiatr południowo-zachodni do zachodniego wzrósł do siły sztormu 8 B. Od kilku dni nie miałem pozycji, te brzegi, na które mnie wydmuchiwało, były mi nieznane. Prowadzenie nawigacji zeszło na drugi plan, cała uwaga i wysiłek skoncentrowane były na walce z wodą. (...)

O godzinie 9.30 wpisałem do Dziennika: „Podjęto decyzję powrotu do Gdyni”. Z tą decyzją nie można było dłużej ociążać się, zrozumiałem bowiem, że w tym stanie nie dojdę nawet do Atlantyku.

Henryk Jaskuła



Charakterystyczna niska nadbudówka Daru Przemysła.

Zagłada Daru Przemysła

Jak kapitan Henryk Jaskuła stracił swój jacht?

Po nieudanym starcie kapitan Jaskuła stracił nie tylko szanse na ponowne próby śmiałej ekspedycji, ale stracił też swój ukochany jacht.

Nieszczęście spadło w postaci przydziału przez PZZ dwóch miejsc dla Przemyskiego OZZ na wczasy narciarskie w Czarnym Dunajcu w zimie 1984/85. W zarządzie przydzielili je dla prezesa Lesława Antoniewskiego i dla Katarzyny Kogut, wiceprezesa ds. szkolenia.

W Czarnym Dunajcu nasza dwójka poznała żeglarzy z krakowskiego klubu Szkwał, którzy nie mieli jachtu, a mieli pieniądze i kontakty żeglarskie w Nicei, we Francji. Przemyslanie natomiast mieli jacht, ale nie mieli pieniędzy, ani kontaktów.

Powstała koncepcja przerwienia „Daru Przemysła” na Morze Śródziemne z portem w Nicei, z pomocą i do spółki z klubem Szkwał. Kaśka i Lesław szybko zapomnieli o uchwalonym przez Sejmik starcie do rejsu solo non stop dookoła świata ze wschodu na zachód w 1986 roku. (...)

To Przemyslanie pod wodzą Katarzyny Kogut zdecydowali, że przemyski jacht nie opłynie drugi raz świata, że Przemysł nie będzie drugi raz szczylił się swoim jachtem i jego osiągnięciami, że Polska nie będzie jedynym krajem, którego ten sam jacht i ten sam żeglarz opłynęli non stop świat w obie strony, z Gdyni do Gdyni. To Przemyslanie pod wodzą Katarzyny Kogut zgotowali temu jachtowi inny, tragiczny los. (...)

Przemysł i cały jego Urząd nie zdali sobie sprawy z tego, co im przybyło – jacht pełnomorski. Przez tysiąc lat swojej historii Przemysł nie miał takiego, ani żadnego innego jachtu. W tym czasie do radców Przemysła nawet nie dotarła myśl, że miasto tak oddalone od morza może eksploatować taki jacht, a poziom myślenia wielu obywateli był taki, że po rejsie ten jacht zostanie przewieziony na Solinę i tu będzie rozkwitał jak róża wielkości dęba w wazonie. (...)

12 grudnia 1986 roku wystąpiłem oficjalnie z zarządu Przemyskiego OZZ, aby nigdy więcej do tego OZZ



Rozszabrowany „Dar Przemysła” u wybrzeży Kuby.

nie powrócić. Uraz do tego środowiska był bardzo głęboki, poczułem się sam jeden, obcy pośród do niedawna swoich, odrzucony, wzgardzony, aby nie powiedzieć – opluty.

W 1987 roku Dar Przemysła był już całkowicie w rękach mojej opozycji. Po kilku rejsach bałtyckich wybrali się na Kubę pod wodzą kpt. Andrzeja Remiszewskiego z Wejherowa. W tym 7-osobowym rejsie było tylko dwóch z Przemysła. (...)

W Hawanie załogi miały się zmieniać. W pierwszym karaibskim rejsie mieli wziąć udział Kaśka Kogut i Antek Pasich. Dar Przemysła nie dopły-

Punta Barlovento, do którego to cypla miał zaledwie dwie mile.

Przed 20-tą zdarzyła się mała awaria na jachcie. Pękł bras wytyku foka pasatowego. Tym wytykiem był spinakerbom, 3-metrowa rura aluminiowa. Jacht szedł na motyla z fokiem pasatowym na prawej, nawietrznej burcie i dużą genua na lewej. Przy zerwaniu się tej liny fok został porwany do przodu przez wiatr, przed dziób, a spinakerom objął o forsztag. W takiej sytuacji nic prostszego, niż wyostrzyć do bajdewindu dając ster prawo na wiatr. Fok z wytykiem znalazłby się nad pokładem dziobowym, w zasięgu rąk, łatwy do zrzucenia.

Jacht wymaga więcej od człowieka, niż najbardziej wymagająca kochanka.

(Henryk Jaskuła)

nał do Hawany, 20 grudnia 1987 roku, o godzinie 20.00 czasu lokalnego, gdy za sterem stał Artur Kogut, jacht uderzył prawą burtą o próg skalny 5 mil za trawersem Puerto Manati, przy wietrze 4-5°B i doskonałej widzialności.

Zmrok zapadł przed 19.00 i zaświeciły latarnie morskie. Gdy dochodziła 20.00 jacht znajdował się w odległości ok. 400 metrów od brzegu. Gdyby dalej szedł tym kursem, za 20 minut 14-tonowy jacht pędzący z szybkością 7 węzłów pełnym baksztagiem, zderzyłby się czołowo z brzegiem na

Zamiast wyostrzyć – odpadli! Roberto wi zdawało się, że w fordewindzie spinakerbom nie będzie bił o forsztag.

Tak odpadli, że Kogut zrobił nieczamierzony zwrot przez rufę i kursem około 160° jacht uderzył prawą burtą o próg skalny. Burtą trzasła. Robert krzyknął „ster prawo!”. Myślał, że cały czas mają łąd po lewej burcie. Jacht uderzył ponownie prawą burtą o ten próg, już z mniejszą szybkością, gdyż pierwsze uderzenie wyhamowało pęd, a fala przybojowa podniosła go i przerzuciła przez próg na płycznę,

gdzie legł na prawej burcie z masztami skierowanymi do brzegu. (...)

Z jachtu wystrzelono czerwone rakietki. Nikt nie przyszedł z pomocą, jacht nie tonął, leżał na płycznicy, nikt nie ginął. Rano, przy odpływie, koło jachtu było najwyżej pół metra wody, może tylko 30 centymetrów. Do jachtu podjechało ciągnikiem kilku Kubańczyków. Straż graniczna, jak każda straż, najpierw podjęła podejrzenie, że w celach przemytniczych jacht podszedł tak blisko do brzegu, a że kapitan jachtu Andrzej Remiszewski zaczął się awanturować, że w bratniej socjalistycznej Kubie nie witają rumem żeglarzy z socjalistycznej Polski, zamknęli go w areszcie, aż interwencja Ambasady Polskiej w Hawanie uwolniła go z tarapatów.

Załoga dmuchanym pontonem wywiozła z jachtu na brzeg to co się dało, przede wszystkim swój dobytek. Para butów spodobała się bosemu Kubańczykowi, więc bez ceregieli ubrał je sobie. Po kilku dniach wszyscy udali się do odległej o 600 kilometrów Hawany, skąd w aureoli bohaterów wrócili do kraju. Czuli się bohaterami, bo przeżyli katastrofę jachtu (czym się szczycą), nie wpadli w panikę, gdy w ciemności nocy fale pchały jacht ze zgrzytem po skalnej płycznicy w kierunku brzegu, drąc prawą burtę. Ciekawe jakby było, gdyby fale spychały ich w kierunku głębokiego morza? (...)

W styczniu 1988 kandydat z Przemysła na pierwszy rejs karaibski Antek Pasich, jako że miał rezerwację biletu na LOT, poleciał na Kubę i dotarł do miejsca katastrofy. Wrak był już na plaży, wyciągnęli go traktorem, aby nie moczyć nóg przy wybebeszaniu go. Był bez masztów (duraluminiowe maszty marki Proctor o wartości kilku tysięcy dolarów), na lewej burcie wycięto piłą tarczową duży otwór, przez który wyciągnięto silnik Volvo Penta 35 KM. Luki były wyrąbane, wszystkie elementy metalowe, jak zawory, wydarte. (...)

Wydaje się być znakiem irracjonalnym, że wszystko co dotyczyło Daru Przemysła, jego powstanie, wzloty i upadki oraz zagłada, dokonane zostało przez żeglarzy z Przemysła, przemyskimi rękami. Program rejsu solo non stop dookoła świata przemyskiego żeglarza Jaskuły dał życie temu jachtowi, program egzotycznej eksploatacji jachtu przemyskiej żeglarki Katarzyny Kogut doprowadził do zagłady jachtu, a przemyski żeglarz Artur Kogut za sterem własnoręcznie rozbił jacht o przybrzeżne skały na Kubie.

Henryk Jaskuła

Wspomnienia Henryka Jaskuły to fragmenty niepublikowanej książki „Drugi rejs i zagłada Daru Przemysła”, którą Kapitan napisał wyłącznie dla kilku najbliższych przyjaciół.



Henryk Jaskuła

Urodził się w 1923 roku w Radziszowie. Kiedy miał trzy lata jego ojciec wyjechał w poszukiwaniu pracy do Argentyny. Znalazł tam zatrudnienie przy budowie cementowni. Po sześciu latach dołączyła do niego reszta rodziny.

Jaskuła chodził do argentyńskiej szkoły. Polski uczył się z książek dołączanych do prenumeraty polonijnego pisma. Po ukończeniu podstawówki zdobył zawód ślusarza i tokarza. Równocześnie kończył eksternistycznie liceum. W 1943 roku rozpoczął studia na wydziale elektromechanicznym Politechniki La Plata.

Po zakończeniu II Wojny Światowej wrócił do Polski i kontynuował studia na Akademii Górniczej w Krakowie. W trakcie studiów ożenił się z Zofią Kiełtyką z Przemysła, studentką chemii UJ.

Żeglarstwem zainteresował się poszukując najtańszego sposobu na dotarcie do rodziny pozostającej w Argentynie. Zdobył stopień sternika jachtowego w Jastarni.

Prezentujemy wybrane punkty, do których dociera **Magazyn WIATR**. Pełną listę będziemy prezentować i stale uaktualniać na stronie internetowej. Jeśli chcecie Państwo, by Wasza marina lub tawerna trafiła na naszą listę – prosimy o kontakt na adres redakcja@magazynwiatr.pl.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
COŻ PZŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
JK HOM, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882

JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 443 01
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myślubórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hol, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 3, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81-87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
KS Zatoka Puck, Lipowa 3a, tel. (52) 398 81 20
LKS Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Plaża Piratów, Sopot, Mamuszki 14, tel. (58) 555 30 31
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Przystań Kusznierevicza, Swornegacie, Regatowa 1, tel. 515 034 904
U Bosmana, Puck, Lipowa 3, tel. 608 446 905
Sklep JMB, Puck, Lipowa 3, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Czulchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Centrum Promocji, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96
MOS Hawa, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omegą, Hawa, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93

Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkto 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Aqua, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Sklep Żeglarz, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzbą, Wierzbą 7, tel. (87) 423 16 19

WIELKOPOLSKIE

HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeneria, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
Sklep Hi-Wind, Korwetowa 6a, Kiekrz, tel. (61) 896 03 05
ŻLKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
ŻMKS, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
WKŻ Wolsztyn, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

Księgarnia żeglarska Azory, Warszawa, Mostowa 8, lok. 1, tel. (22) 636 93 42
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35/5, tel. (22) 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PZŻ, Warszawa, Chocimska 14, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Plaźowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Tawerna Tuż za Horyzontem, Warszawa, Wioślarska 6, tel. (22) 625 04 10
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzecze 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Wiśniowa 5, tel. (85) 732 30 30

KUJAWSKO-POMORSKIE

KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55

LUBUSKIE

YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
LKŻ Sława, Odrodzonego WP 23, tel. (68) 356 62 03

ŁÓDZKIE

Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 60 75
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787

ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 345 10 94

LUBELSKIE

YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964

DOLNOŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOŻŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
SKŻ Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Tawerna Stary Port, Chorzów, Rynek 13, tel. (32) 760 67 67
YC Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
ŚOZZ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TS Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza

OPOLSKIE

Marina LOK, Turawa, Opolska 56, tel. 513 60 70 29
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

KOZZ, Kraków, Stoczniovców 1, tel. (12) 656 46 20
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamierowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

Sklep Afma, Rzeszów, Podkarpacka 71, tel. (17) 854 34 69
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

WIATR

magazyn dla żeglarzy
 Pierwszy bezpłatny miesięcznik
 o sportach wodnych.
www.magazynwiatr.pl

ZALOGA:

Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawicja, Maciej Grabowski, Zbigniew Malicki, Dariusz Urbanowicz, Piotr Salecki, Piotr Siedlewski, Bogusław Grzywniak, Małgorzata Talar, Agata Pyziak, Łukasz Bobrowski, Marek Karbowski (foto), Paula Kopyłowicz (foto), Paweł Albrecht (foto), Łukasz Łapiński (foto), Krzysztof Olejnik.

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD:
 Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: OLEJNIK MEDIA,
 ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań

KONTO:
 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKTY:
redakcja@magazynwiatr.pl
prenumerata@magazynwiatr.pl
reklama@magazynwiatr.pl
 Tel. 609 190 160

DRUK: Presspublica Sp. z o.o.,
<http://drukarnia.rp.pl>

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

Magazyn WIATR jest członkiem Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych.



Dealer BMW
Olszowiec

www.bmw-
olszowiec.pl



Radość z jazdy



RADOŚĆ JEST NIEPODATKOWANA.

Skorzystaj z pełnego odliczenia podatku VAT przy zakupie wybranych modeli BMW z homologacją ciężarową. W zależności od charakteru Twojej firmy, wybierz wyjątkowo przestronne BMW X5 lub eleganckie coupé BMW X6. Dzięki zastosowaniu technologii BMW EfficientDynamics, zmniejszającej zużycie paliwa i emisję spalin, Twój firmowy samochód może być nie tylko komfortowy, ale i bardziej ekonomiczny.

BMW X6 Z PEŁNYM ODLICZENIEM PODATKU VAT.

BMW EfficientDynamics

Mniejsza emisja. Większa radość z jazdy.



Dealer BMW Olszowiec

ul. Ostrowska 330

61-312 Poznań

Tel.: +48 61 870 56 30

Faks: +48 61 870 56 64

www.bmw-olszowiec.pl