UBEZPIECZENIA. PORADNIK „WIATRU” I FIRMY PANTAENIUS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ – MAJ 2020

WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

Czytaj w WEB KIOSKU wiatr.pl/archiwum lub w aplikacji WIATR

ODMRAŻANIE SPORTU I BIZNESU

Wszystkie ręce na pokład!

„GENERAŁ ZARUSKI”
Solidny remont przed rejsem na Islandię

POLISH RESCUE RADIO
Nowy operator systemu łączności

Elektryczny i hybrydowy

5 LAT GWARANCJI

8 LAT GWARANCJI NA BATERIĘ

OUTLANDER PHEV

Już od **1 900 zł** netto mies.*

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

Ponad 50 lat doświadczeń marki Mitsubishi w konstruowaniu pojazdów elektrycznych pozwoliło nam stworzyć pierwszą na świecie elektryczną hybrydę z napędem 4x4. Mitsubshi Outlander PHEV to wyjątkowo niskie spalanie na poziomie 2,0 l / 100 km oraz troska o środowisko naturalne - emisja CO_2 na poziomie 46 g / km. Zalety rodzinnego SUVa klasy premium łączą się z tradycyjną dla Mitsubishi niezawodnością. Możliwość łatwego ładowania z domowego gniazdka 230V i do 45 km zasięgu w trybie zeroemisyjnym sprawiają, że Mitsubishi Outlander PHEV to najchętniej wybierane auto w swojej klasie na całym świecie!

*Przykładowa kalkulacja leasingu operacyjnego skierowanego do przedsiębiorców przy założeniu następujących parametrów: cena zakupu 143 081,30 zł netto, opłata administracyjna 0,00 zł, opłata wstępna 30,00%, wartość wykupu 38%, okres płatności rat leasingowych 24 miesiące, stawka bazowa WIBOR 1M 1,63%. Produkty dodatkowe: karta paliwowa, EBI. Niniejsza propozycja nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego i ma jedynie charakter informacyjny. Warunkiem przygotowania wiążącej oferty jest złożenie odpowiedniego wniosku, przedstawienie wymaganych dokumentów i podanie niezbędnych informacji.

Informacje na temat złomowania samochodów Mitsubishi oraz przydatności do recyklingu są dostępne na: www.mitsubishi.pl. Średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym 2,0 l/100 km, emisja CO_2 w cyklu mieszanym 46 g/km (dane na podstawie homologacji typu). Zużycie paliwa i emisja CO_2 zostały określone zgodnie z procedurą WLTP.

Odmrażanie biznesu i sportu.

Wracamy z nadzieją i wielką energią

Co nam zgotowała pandemiczna wiosna? W marcu odwołano targi Wiatr i Woda. Spółka Murator Expo, organizator najstarszej krajowej wystawy, złożyła w sądzie wniosek o upadłość i zrezygnowała z wydawania miesięcznika „Żagle", który w styczniu ubiegłego roku świętował 60-lecie. Nie będzie w tym sezonie letniej wystawy w Gdyni. Stocznie zmniejszyły tempo prac lub nawet zatrzymały produkcję, przede wszystkim z uwagi na zerwanie łańcucha dostaw niektórych akcesoriów i komponentów. Termin igrzysk przesunięto o rok. Olimpijczycy zamienili ciepłe wody na Górki Zachodnie. Kluby z opóźnieniem rozpoczęły sezon. Rynek czarterowy zamarł na kilka tygodni i stracił majówkę. Odwołano rejsy, szkolenia i eventy, a na terenie portów i przystani kazano nam się zamaskować... Na szczęście, z początkiem maja, rozpoczęło się odmrażanie wodniackiego świata i wszyscy znów mogliśmy zakasać rękawy. Wracamy z ogromną nadzieją i energią.

Grupy sportowe trenują już na pełnych obrotach. Szczęśliwcy mają za sobą pierwsze rejsy: między innymi na Mazurach, na Bałtyku, czy po szlakach Pętli Żuławskiej. Rozpoczęły się szkolenia. Przeprowadzono pierwsze egzaminy. Stocznie realizują zamówienia i nadrabiają zaległości. O wakacjach na jachtach oraz o inwestycjach w jachty myślą dziś nawet ci, którzy nie mieli wcześniej takich planów. Spędzanie czasu na wodzie jest bowiem nie tylko piękną i wyjątkową aktywnością, gwarantującą kontakt z przyrodą, wiatrem i najbliższymi. Jest także najlepszym (także w dobie pandemicznych zagrożeń) pomysłem na weekend, na urlop, na lato i na życie. Zmarły niedawno Henryk Jaskuła, pierwszy Polak, który samotnie opłynął świat, dziesięć lat temu mówił na łamach „Wiatru": „Gdy wyobrażam sobie szczęście, to tylko na morzu". Zatem, nie zmieniajmy kursu.

Organizatorzy dużych europejskich targów przygotowują się do bezpiecznego przeprowadzenia jesiennych wystaw. Jeśli im się uda wrócić na rynek, w październiku oraz w listopadzie zapewne odbędą się także krajowe wystawy (Warszawski Salon Jachtowy w Nadarzynie oraz Boatshow w Łodzi). A co z targami Wiatr i Woda? Spółka Yacht Expo, właściciel marki, planuje reorganizację struktury właścicielskiej. Starzy udziałowcy chcą zaprosić do współpracy nowych – firmy z branży oraz Polską Izbę Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polboat. Ten scenariusz zakłada także znalezienie nowego organizatora wykonawczego. Jeśli jesienią nie zaskoczy nas kolejna fala epidemii, wiosną przyszłego roku znów rozpoczniemy sezon na warszawskich targach Wiatr i Woda. Niech tak się stanie!

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: JACHT „LUNZ AM MEER" (SWAN 651), ROLEX SWAN CUP 2018, FOT. CARLO BORLENGHI

9284 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru".
Czytaj w aplikacji WIATR lub w WEB KIOSKU
wiatr.pl/archiwum.

Available on the App Store

ANDROID APP ON Google play

CZYTAJ

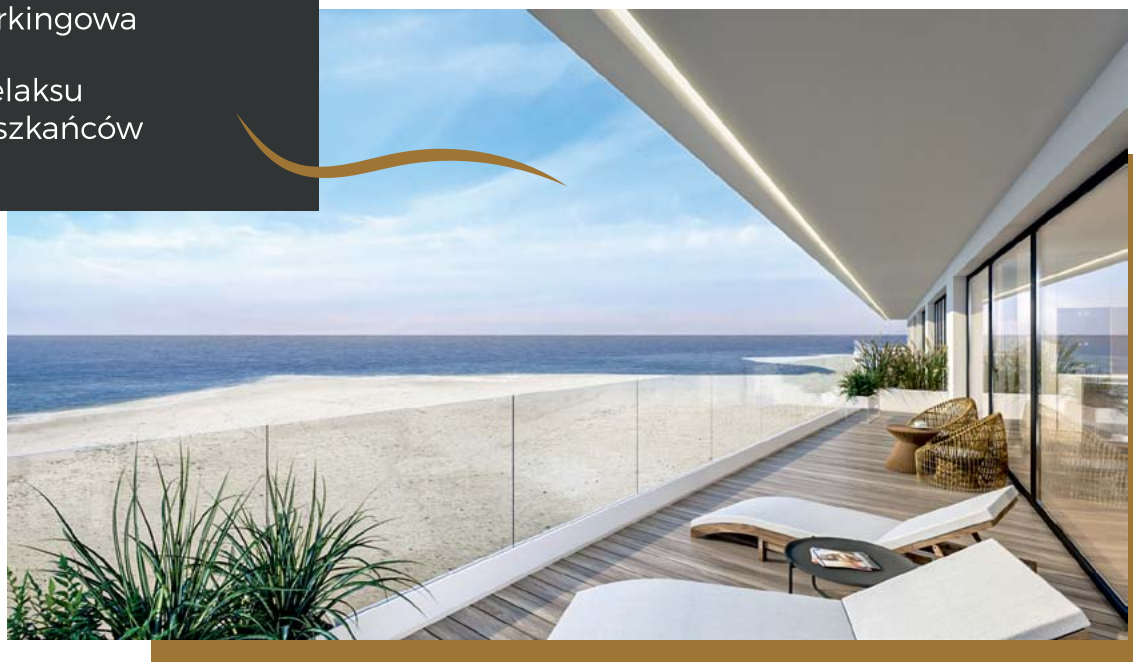
*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania X-XI 2019, XII-I 2020, II-III 2020).

NAUTIC
PARK
DARŁÓWKO

TWÓJ WIDOK NA **BAŁTYK**

- Apartamenty wykończone „pod klucz”
- Tarasy oraz ogródki z widokiem na morze
- Zewnętrzny basen
- Kameralny sosnowy park na terenie działki
- Hala parkingowa
- Strefa relaksu dla mieszkańców

Modele biznesowe nieruchomości wakacyjnych zakładają zysk inwestorów do **8,5 % w skali roku**.



Proxin Investment

Biuro sprzedaży:
ul. Meissnera 4/U3,
60-408 Poznań

sprzedaz@nauticpark.pl
+48 603 711 305
+48 663 940 530

www.nauticpark.pl

Nautic Park. Nowe apartamenty kilometr od mariny w Darłowie

Na wschód od główek Portu Darłowo, tuż przy bałtyckiej plaży oraz zaledwie kilometr od mariny jachtowej i przystani rybackiej wyrośnie nowy kameralny apartamentowiec Nautic Park. To wyjątkowe miejsce, w którym wypoczniesz na swoim lub zarobisz na wynajmie. Projekt, który właśnie trafił do sprzedaży, realizowany jest przez firmę Proxin Investment.

Nowoczesną bryłę wkomponowano w działkę znajdującą się między plażą i sosnowymi zagajnikami przy ul. Słowiańskiej 21. Kameralny budynek pomieści 68 apartamentów z przepięknym widokiem na morze. Powierzchnie lokali: od 41 do 98 m kw. Do apartamentów będą przypisane ogródki, balkony lub tarasy. Dodatkowo wszystkie apartamenty zostaną wykończone pod klucz. Klienci mogą wybierać między dwoma rodzajami aranżacji (jedną nazwano Piasek, a drugą – Morze).

Całość dopełni strefa relaksu, zewnętrzny basen, wygodne lobby oraz podziemna hala garażowa z boksami rowerowymi. – Tworzymy miejsce, w którym odpoczynek nabierze nowego wymiaru, pełnego relaksu, komfortu i wytchnienia – mówi Piotr Łopatka, członek zarządu Proxin Investment. Ukończenie inwestycji zaplanowano na IV kwartał 2021 roku.

Apartamenty powstają w Darłowie, gdzie osada rybacka sąsiaduje z nowoczesną mariną i portem. Nad okolicą góruje latarnia morska. Obie części północnej dzielnicy, przedzielone rzeką Wieprzą, łączy rozsuwany most (znajduje się 600 metrów od wejścia do portu, dla ruchu wodnego jest otwierany o pełnych godzinach). Marina znajduje się na prawym (wschodnim) brzegu rzeki. Do centrum Darłowa możemy dotrzeć na przykład tramwajem wodnym. Średniowieczną historię miasta podkreślają mury starego Zamku Książąt Pomorskich oraz Kościół św. Gertrudy. Deptak, promenada, ścieżki piesze i rowerowe – to atrakcje Darłowa, które czekają na wczasowiczów przez cały rok.

– Projektując Nautic Park inspirowały nas linie fal i rozległy nadmorski horyzont, czyli proste i abstrakcyjne wzory płynące prosto z natury. Stąd nowoczesna forma budynku oparta na lekko załamujących się poziomych pasach loggii, przeplatanych szklanymi fasadami i balustradami – nadają one budynkowi lekkości i otwierają go zarazem na wspaniałe widoki – podkreśla Magdalena Ziajska z biura JedenDoJeden Architekci. Więcej informacji o inwestycji na stronie internetowej www.nauticpark.pl. ■

Z każdego apartamentu będzie się roztaczać widok na morze.

Klienci mogą wybierać wykończenie pod klucz między dwoma rodzajami aranżacji: Piasek lub Morze.

Kameralny budynek wkomponowano między plażę i sosnowe zagajniki.

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

Magazyn „Wiatr” ma już ponad 10 lat – ukazuje się od marca 2010 roku w wersji drukowanej i elektronicznej (pismo zawsze pobieramy za darmo i bez logowania). Poniżej przedstawiamy główne punkty, do których docierają egzemplarze drukowane. Zachęcamy też do lektury wydań elektronicznych.

e-Wydania w wersji PDF: na stronie wiatr.pl i na Facebooku (opcja POBIERZ).
e-Wydania w WEB KIOSKU: wiatr.pl/archiwum (opcja CZYTAJ)
e-Wydania w aplikacji WIATR: na smartfonach i tabletach w App Store i Google Play.

Nowy WEB KIOSK wiatr.pl/archiwum to przyjazne narzędzie pozwalające w prosty sposób przerzucać strony i powiększać tekst za pomocą suwaka umieszczonego w dolnym prawym rogu ekranu. Wydania publikowane w WEB KIOSKU oraz w aplikacji WIATR zawierają linki do stron naszych partnerów oraz pliki multimedialne: galerie zdjęć i filmy.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 4314300
Marina'Club, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. 601984897
Sklep żeglarski Maritim Shop Yard, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Maritime Consulting Poland – szkolenia żeglarskie i motorowodne, Koszalin, Andersa 1/3, tel. 665106607
Sklep żeglarski Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
Sklep żeglarski Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 4613992
Sklep żeglarski Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 4692324
Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90 Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
Dom Żeglarski Mila – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 3070500
M-Service Centrum Webasto – instalacje do jachtów, Szczecin, Przecław 3j, tel. 506090609
Marina Solna Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. 785882842
Przystań Żeglarska Papaj, Mielno, Chrobrego 32, tel. 665106607
Sklep żeglarski Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
Taverna U Pirata, Marina Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 608269185
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 19, tel. (91) 4600844
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 4612734
Marina Kamień Pomorski, al. Mistrzów Żeglarstwa 2, tel. 661213391
Jach Klub Marynarki Wojennej Kotwica Świnoujście, Włodzimierza Steyera 6, tel. 608626080
Ośrodek Sportów Wodnych w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
Klub Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 7472512
Taverna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 3546073
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Piastów 41, tel. (91) 4494771

POMORSKIE

Marina Yacht Park – bosmanat, Gdynia, Arkadiusza Rybickiego 4c, tel. 785557777
Eljacht – elektronika jachtowa, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 3207024
Sklep żeglarski Wind, Gdańsk, Szafarnia 11/u16, tel. (58) 3016630
Sklep żeglarski Clipper, Gdynia, al. Jana Pawła II 11, tel. (58) 6616085
Marina Przełom, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 24, tel. 668868228
Sklep Code Zero – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
Marina Gdynia – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
Sklep żeglarski Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 6216800
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, tel. (58) 3558200
Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa – filia biblioteki Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Gabriela Narutowicza 11/12, tel. (58) 3471799
Sopocki Klub Żeglarski Ergo Hestia, Hestii 3, tel. (58) 5557200
Sklep żeglarski Sailovnia, Gdynia, Chwaszczyńska 151e, tel. 517260626
Taverna Mistral – Port Jachtowy Puck, Lipowa 1, tel. 655513551
Chojnicki Klub Żeglarski Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 3988120
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 3050450
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602157607
Ludowy Klub Sportowy Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 3988160
Port Jastarnia – kapitanat, Portowa 43, tel. (58) 6735960
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 21, tel. (58) 3222601
Przystań COSA AZS – hotel Galion, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 20, tel. (58) 3248100
Marina Gdańsk, Szafarnia 6/u4, tel. 695564484
Marina Sopot – bosmanat w budynku przy molo, tel. 500696588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, 31 Stycznia 52, Chojnice, tel. 523972569
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 3050507
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 9, tel. (58) 3073115
Szkoła Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Port Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 6484093
Stowarzyszenie Sportów Wodnych MOS Iława, Karola Chodkiewicza 5, tel. (89) 6482596
Sklep żeglarski Aqua-Sport, Olsztyn, Klebark Mały 27B, tel. (89) 5320302
Junga Olsztyński Klub Żeglarski, Olsztyn, Sielska 38, tel. 606259643
Przystań Warmia Klub Sportowy – recepcja hotelu, siedziba YKP Olsztyn, Żeglarska 6, tel. (89) 5276425
Klub Żeglarski Ostróda, Józefa Sowińskiego 12, tel. 573636425
Sklep żeglarski Raksa, Gronity koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918
Nauticus Yacht Club Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 605100043
Stanica Wodna w Nadbrzeżu, Obręb Suchacz, Tolkmicko, tel. 509457254
Jachtklub Elbląg – recepcja hotelu i przystani nad rzeką Elbląg, Radomska 29, tel. (55) 2326720
Sklep i serwis motorowodny WiZuS w Elblągu – baza nad rzeką Elbląg, Stawidłowa 12, tel. (55) 2354193
Sailing Machine Store, Mikołajki, Plac Wolności 8, tel. 791970224
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, Mikołajki, al. Spacerowa 11, tel. 723183180, (87) 4206000
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, Kietlice 1, tel. 578265416
Port Wrota Mazur, Pisz, Imionek 7, tel. 605614979
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Generała Józefa Zajączka 2, tel. (87) 4285265
Marina i Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 4234960
Międzyszkolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeżna 15, tel. (87) 4285697
Przystań Baza Ryn – Zofiówka (MBSW Giżycko), Mazurska 19, tel. (87) 4218626
Sklep żeglarski Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 4216309
Sklep żeglarski Szekla, Mikołajki, Michała Kajki 20A, tel. (87) 4215703
Sklep żeglarski Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 7415715
Port LOK – Niegocin Center, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408
Sklep żeglarski Mazuria, Galiny 2, tel. 575065050
Przystań Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 4236621
Port U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 4231006
Port Keja, Węgorzewo, Braci Ejsmontów 2, tel. 603846199
Port Sailor, Giżycko, Piękna Góra 2A, tel. 501690256
Ekomarina Giżycko – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Giżycko, Dąbrowskiego 14, tel. (87) 4209430
Stanica Żeglarska Korektywa, Ruciane Nida, Piaski 2, tel. 609499969
Port Wierzba – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzba 7, tel. (87) 4231619
Sklep żeglarski Żeglarz – Ryszard Falski, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 4282142
Stanica Wodna Stranda, Giżycko, Pierkunowo 36, tel. 501122610
Hotel Amax SPA & Marina, Mikołajki, al. Spacerowa 7, tel. (87) 4219000
Hotel Robert's Port, Mikołajki, Stare Sady 4, tel. (87) 4298400
Bar Restauracyjny Bart, Mikołajki, Kowalska 2A, tel. (87) 4216511
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 4272879

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 8427170
Sklep żeglarski Kada-Plus, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 8474555
Jacht Klub Wielkopolski, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 8482691

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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

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

CZYTAJ

WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

POBIERZ

PDF

UŻYJ APLIKACJI

Decathlon Swadzim, Tarnowo Podgórne, św. Antoniego 5, tel. (61) 6580300
Klub Żeglarski Navigare, Poznań, Wilków Morskich 23/25, tel. 515186315
Mosiński Klub Żeglarski, Przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730730789
Ośrodek żeglarski AZS, Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 8482940
Rzemieślniczy Jacht Klub Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
Przystań żeglarska Leszczyńskiego Towarzystwa Żeglarskiego – Jezioro Dominickie, Boszkowo, Turystyczna 5
Ośrodek LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 5371145
Poznański Klub Morski LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120
Regatta Hotel, Poznań Kiekrz, Chojnicka 49, tel. (61) 8488308
Żeglarski Ludowy Klub Sportowy Kiekrz, Wilków Morskich 13, tel. (61) 8482701
Szkoła Żeglarstwa Morka – Przystań Kalisz, Wał Piastowski 3, tel. (62) 7671867
Żeglarski Międzyszkolny Klub Sportowy, Poznań, Wilków Morskich 37/39
Klub Żeglarski Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań, Nad Jeziorem 101
Restauracja Bumerang, Poznań Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 8482849
Sailing Machine Show Room, Gowarzewo, Siekierecka 22b, tel. 791970224
Yacht Klub Polski Kalisz, Częstochowska 7
Port jachtowy Szałe – zbiornik Szałe, Kaliska 82
Sklep Auto Żagiel Sport, Krzymów, Szczepidło 88c, tel. 601749152
Wolsztyński Klub Żeglarski, Niałek Wielki 60g, tel. (68) 3473584
Zbąszyński Klub Żeglarski, Zbąszyń, Łąkowa 7
Wielkopolski Okręgowy Związek Żeglarski, Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 8354935
Yacht Club Sława – Uczniowski Klub Sportowy, Nowosolska 2B, tel. 601401388
Sklep żeglarski Sorba – sprzęt do sportów wodnych i sprzęt ratowniczy, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 7170231
Lubuski Yacht Klub ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. (78) 3253078
Nadzór Wodny Słubice – keja miejska, Słubice, 1 Maja 35, tel. 694403726

MAZOWIECKIE

Parker Poland – łodzie, silniki, elektronika, osprzęt, Cząstków Polski 171, tel. (22) 7851111
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep żeglarski Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 6160279
Szkoła Żeglarstwa Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. (22) 6519035
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 8777888
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, al. Księcia Józefa Poniatowskiego, tel. (22) 5416363
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76, tel. (22) 3337000
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, tel. (22) 1823110
Sztorm Grupa – kursy i rejsy żeglarskie, Centrum Konferencyjno-Rekreacyjne Promenada, Białobrzegi, Spacerowa 35, tel. 669900600
Sklep żeglarski Żeglarz, Warszawa, Ludwika Waryńskiego 3, tel. (22) 8251762
Sklep Jaskkor – żywice i produkty jachtowe, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 6213007
Sklep L&N – farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604500102
Sklep żeglarski Musto – sztormiaki i odzież żeglarska, Warszawa, al. Prymasa Tysiąclecia 76E, tel. (22) 8830048
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 8285193
Port WTW Zegrze – Ośrodek Sportów Wodnych Marina, Warszawska 1, tel. 608341646
Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, Warszawa, Kopernika 30, pokój 406, tel. (22) 8264364
Port SWOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 7822183
Klub Sportowy Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395989
Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395353
Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608
Klub Mila Zegrzynek, Jadwisin, Jerzego Szaniawskiego 56, tel. (22) 7827302
Port Jadwisin – Yacht Klub Polski Warszawa, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519190545
Hotel 500, Zegrze, Warszawska 31a, tel. (22) 7746600
Port Jachtowy i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509288201
Port TKKF Wodnik, Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 7748760
Ka jak kawiarnia – restauracja nad rzeką Narew, Nowy Dwór Mazowiecki, Tadeusza Kościuszki 13, tel. 572734720
Płocki Okręgowy Związek Żeglarski – przystań rzeczna nad Wisłą, Płock, Rybaki 10, pokój 3, tel. 603291061

KUJAWSKO–POMORSKIE

Sklep żeglarski Adventure – zabudowa, remonty, silniki, transport łodzi, Inowrocław, Poznańska 265, tel. 510088521
Klub Żeglarski Wind – Przystań Jachtowa Romanowo, Koronowo, Jachtowa 1, tel. 523822848
Klub Sportowy Zjednoczeni – zbiornik Balaton, Bydgoszcz, Polanka 13, tel. 601684762
Marina Pieczyska – Kujawsko-Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Koronowo Pieczyska, Warszawskich
Rodzinny Port Jachtowy Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa 10, tel. 606770843
Sklep żeglarski Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. 519621482
Międzyszkolny Klub Żeglarski w Żninie, Szkolna 18, tel. 888736564
Yacht Club Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 2550255
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Toruń, Dziewulskiego 12, tel. 668079815
Przystań na Zalewie Włocławskim – baza żeglarska klubu sportowego Aqua, Włocławek, Płocka 187, tel. 606424772

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep żeglarski Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. 505820506
Sklep żeglarski Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 6763358
Szkoła Żeglarstwa Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663567514
Jacht Klub Elektron przy Elektrowni Bełchatów – Wioska Żeglarska Zarzęcin nad Zalewem Sulejowskim (tawerna Korsarz), tel. 607972585
Port Jachtowy Maruś – Zalew Sulejowski, Swolszewice Małe, Żeglarska 1
Piotrkowski Okręgowy Związek Żeglarski, Tomaszów Mazowiecki, Dzieci Polskich 41A, tel. 502313006
Zalew Kielce – Uczniowski Klub Sportowy, Kielce, Zagnańska 110, tel. 501458100

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Wrocław, Grabiszyńska 281 (FAT), tel. (71) 3390374
Decathlon Wrocław, Bielany Wrocławskie, Francuska 2, tel. (71) 7384675
Yacht Club Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 12, tel. 609542255
Sklep sportowy Hejszowina, Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 33, tel. (74) 8670253
Przystań Żeglarska Witka – zbiornik Niedów
Klub Sportowy Turów – sekcja żeglarska, Zgorzelec, Maratońska 2
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604109715
Sklep sportowo-turystyczny Szpej, Brzeg, Rynek 13, tel. 605744483

ŚLĄSKIE

Sklep żeglarski Hobby & Ster, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 2512831
Sklep żeglarski Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Harcerska 20, tel. (32) 2295046
Sklep Splot – liny, linki, sznury, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 3312094
Marina Gliwice – przystań motorowodna, Gliwice, Portowa 28, tel. 608010383
Charter.pl – szkolenia, rejsy, czartery, Bielsko-Biała, Józefa Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 4971057
Decathlon Bielsko-Biała, Bohaterów Monte Casino 425, tel. (33) 4453580
Śląski Yacht Club – stanica żeglarska Rzeczyce nad jeziorem Dzierżno Duże, ul. Piaskowa, tel. 737494424
Klub Żeglarski Halny, Bielsko–Biała, 1 Maja 45-47, tel. 668844746
Przystań Zarzecze nad Jeziorem Żywieckim, Zarzecze koło Żywca, Plażowa, tel. 600302826
Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dziećkowice, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. 603580206
Klub Wodny LOK Garland Gliwice – przystań nad jeziorem Dzierżno Małe, Pyskowice, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III – ośrodek żeglarski nad zbiornikiem Pogoria III, Dąbrowa Górnicza, Zakładowa, tel. (32) 2612511
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605282169

PODLASKIE I LUBELSKIE

Port Szekla – Marina PTTK w Augustowie, Nadrzeczna 70a, tel. 785020201
Sklep żeglarski Boatshop, Augustów, Rajgrodzka 98G, tel. (87) 6433555
Yacht Club Politechniki Lubelskiej, Lublin, Nadbystrzycka 44a/1007, tel. 519615980
Yacht Klub Polski Lublin, Juranda 7
Przystań nad Zalewem Zemborzyckim, Lublin, Krężnicka 6, tel. 663933266

MAŁOPOLSKIE I PODKARPACKIE

Sklep żeglarski Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 2940670
Klub Żeglarski Horn Kraków – przystań nad zalewem Bagry, Kozia 22, tel. (12) 6530508
Tawerna Stary Port, Kraków, Floriana Straszewskiego 27 (wejście od ul. Jabłonowskich), tel. (12) 4300962
Yacht Klub Polski Kraków, os. Mogiła Przystań nad Wisłą, tel. (12) 6422829
Nowy Port Marina Kluszkowce nad Jeziorem Czorsztyńskim – Tawerna Kapitańska, Kluszkowce-Plaża, Przedszkolaków 3, tel. 609264633
Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie w Nowym Targu – przystań nad Jeziorem Czorsztyńskim, Czorsztyn, Stylchyn 36, tel. 530523433
Szkoła Żeglarstwa i Sportów Motorowodnych Easy Sailing, Tarnów, Generała Michała Tokarzewskiego 4, tel. 575573444
Tarnowski Yacht Club Azoty, Tarnów, Eugeniusza Kwiatkowskiego 18, tel. 794121287
Przystań żeglarska Tabaszowa – Jezioro Rożnowskie, Witkówka
Yacht Klub Stalowa Wola, Jerzego Popiełuszki 4/27, tel. 604906043
Sklep Afma – żeglarstwo, sport i turystyka, Rzeszów, Generała Mariana Langiewicza 30, tel. (17) 8565915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6 (wejście od ul. Króla Kazimierza), tel. 608404757

Piotr Czarniecki buduje pierwszy egzemplarz jachtu w podwarszawskich Ząbkach.

www.ClassMini580.com

Nowa klasa Globe 5.80. Czy sklejkowa konstrukcja z Polski podbije świat?

Don McIntyre, australijski żeglarz i organizator regat oceanicznych, stał się wyjątkowym promotorem polskiej konstrukcji – zmodyfikowanej i wydłużonej setki (nową łódź nazwano Globe 5.80). Na tym sklejkowym jachcie, zaprojektowanym przez Janusza Maderskiego, w przyszłym sezonie żeglarze wystartują w atlantyckich regatach Globe 5.80 Transat, a dwa lata później – w wyścigu dookoła świata Mini Globe Race 2024. Czy ten scenariusz, nakreślony przez marzyciela i biznesmena z Antypodów, zainspiruje i porwie żeglarzy samotników?

Polskie regaty Setką przez Atlantyk, czyli oceaniczne zmagania pięciometrowych sklejkowych łodzi balastowych, już od pierwszej edycji (zorganizowanej w 2012 roku) budziły spore zainteresowanie. Na łamach „Wiatru" wspominaliśmy, że projekt ma nie tylko potencjał sportowy, ale też biznesowy. Czekał jednak na prawdziwego wizjonera żeglarskiego biznesu – takiego, jakim bez wątpienia jest McIntyre. Oto bowiem Australijczyk rozmawia o regatach Setką przez Atlantyk z Arkiem Pawełkiem, a następnie z konstruktorem polskich łodzi. Trafia na setkę „Atom" Piotra Czarnieckiego, szkutnika z podwarszawskich Ząbek (Piotr płynął tą łodzią przez ocean cztery lata temu). Don jest zaskoczony dzielnością jachtu, więc zagłębia się w przestworza internetu w poszukiwaniu dodatkowych informacji. Przegląda polskie strony, kontaktuje się z polskimi żeglarzami biorącymi udział w setkowych zmaganiach, wypytuje, drąży temat i po jakimś czasie ma gotową receptę na nową klasę oceaniczną, nowe regaty, a nawet na międzynarodowy cykl imprez.

W przeszłości Don zajął drugie miejsce w regatach BOC Challenge 1990. Brał udział w rejsie repliki szalupy z okrętu „Bounty" (czteroosobowa załoga przepłynęła 4000 mil po Pacyfiku). Dwa lata temu zorganizował regaty Golden Globe Race, które uświetniły 50. rocznicę pierwszego wokółziemskiego wyścigu samotników. Natomiast od kilkunastu miesięcy promuje załogowe regaty etapowe Ocean Globe Race 2023, które będą rozgrywane z okazji 50-lecia pierwszych regat Whitbread (ma już prawie 30 zgłoszeń).

Kiedy Don poznał polską setkę, łódkę prostej konstrukcji, tanią w budowie i sprawdzoną w oceanicznych regatach, postanowił stworzyć i wypromować kolejne imprezy. Skopiował więc pomysł Janusza Maderskiego na wyścig Setką przez Atlantyk. Dodał do tego wokółziemski etapowy wyścig trasą pasatową Mini Globe Race i z tą odważną wizją skontaktował się z polskim konstruktorem. Chciał mieć jacht podobny do setki, ale o maksymalnych wymiarach pozwalających przewieźć go w 20-stopowym kontenerze. Z tego samego powodu zaproponował użycie składanego masztu. Takie rozwiązanie jest możliwe, ale jak wynika z dokumentacji, konstruktor zdecydowanie go nie poleca. Janusz Maderski zasugerował wspólne wysyłanie masztów w kontenerze 40-stopowym, w którym dodatkowo zmieszczą się jeszcze dwa kadłuby. Tak rodziła się klasa Globe 5.80 będąca w pewnej mierze rozwinięciem setki.

Ale właściwie po co to wszystko? Kiedy brytyjski dziennikarz Bob Salmon organizował pierwszą edycję Mini Transat w 1977 roku, tworzył niskobudżetową imprezę – alternatywę dla oceanicznego wyścigu zbrojeń. Dziś jachty klasy Mini 6.50 nie są już konstrukcjami dla wszystkich, a słynne regaty Mini Transat stały się profesjonalną imprezą, także dla zawodowych skipperów (na przygotowanie jachtu i projekt trzeba wydać około 300 tys. euro). Dlatego McIntyre proponuje powrót do korzeni – rywalizację w formule one design przy radykalnym obniżeniu kosztów. Australijczyk czerpie z pomysłów Janusza Maderskiego, więc każdy żeglarz musi samodzielnie zbudować jacht, a postępy prac szkutniczych należy dokumentować na internetowym blogu.

Nowy projekt miał być zaprezentowany w Amsterdamie 15 marca, ale koronawirus pokrzyżował te plany. Prace jednak wystartowały i wzbudziły zainteresowanie dziennikarzy z wielu zagranicznych serwisów branżowych.

BALTNET
MARINE & LAND COMMUNICATIONS
ONWA Marine Electronics
NAVIONICS A Garmin Brand Authorised Distributor
AIS PLOTERY MAPY
www.baltnet.pl
reklama

Globe 5.80 ma 5,8 metra długości i 2,3 metra szerokości. Masa jachtu to zaledwie 700 kg. Konstrukcja jest prosta: drewniany szkielet, poszycie ze sklejki o grubości 20 mm w części dennej, o grubości 10 mm na burtach oraz 8 mm na pokładzie. Wszystko to po oblaminowaniu stworzy zwartą i sztywną bryłę. W dziobie i na rufie będą szczelne przegrody. Łódź można przewozić na przyczepie bez demontażu kila. W porównaniu z setką, jacht jest dłuższy o 70 cm, szerszy i wyższy o 10 cm, ma także większe zanurzenie, wyższy maszt i większą powierzchnię żagli. Będzie pokonywać ponad 120 mil na dobę. Nie bez znaczenia jest także szansa na lepsze skonfigurowanie wnętrza. Na burtach będą dwie koje, zaplanowano też miejsca na niewielką toaletę oraz stolik nawigacyjny. Wnętrze pomieści zapasy wody i żywności dla dwóch osób na 40 dni – to ponad pół tony bagażu. Na dachu będzie panel solarny zasilający elektronikę i oświetlenie. Kokpit jest głęboki i dobrze osłonięty (Janusz Maderski zaprojektował również drugą wersję tej jednostki – do pływań weekendowych, z podwójną koją dziobową).

Łodzie będą wyposażone w podstawowe urządzenia: radiopławy EPIRB, odbiorniki AIS, radia VHF, satelitarne lokalizatory GPS, kompasy i barometry. Uczestnicy regat będą mogli zabrać komputery i telefony, ale zabroniona będzie komunikacja z lądem. Do nawigacji posłużą sekstanty i papierowe mapy.

Łódź gotowa do żeglugi ma kosztować około 20 tys. euro. Być może byłaby tańsza, gdyby nie decyzja o monopolizacji dostaw osprzętu i wyposażenia. Na przykład wyposażenie nawigacyjne ma zapewniać francuska firma Plastimo. Polscy żeglarze z pewnością mogliby zdobyć niezbędne elementy taniej u polskich dystrybutorów. Trwają też dyskusje o zasadności używania składanych masztów. – Takie rozwiązanie ma ewidentne wady – mówi Piotr Czarniecki. – Kołnierz na profilu musi się poluzować pod wpływem pracy na fali. Poza tym, swoje zrobi szkodliwe oceaniczne środowisko. Na szczęście każdy żeglarz będzie sam decydować o tym, czy jego maszt będzie składany, czy nie.

Nową konstrukcją interesuje się kilkunastu potencjalnych armatorów. Do Polski telefonują żeglarze z Włoch (tych jest najwięcej), z Holandii, Czech, Argentyny, było też kilka zapytań z Polski. Pierwszy prototypowy egzemplarz zamówił pomysłodawca, czyli Don McIntyre. Budowę realizuje Piotr Czarniecki od „Atoma". Postępy możemy śledzić na stronie www.atomadventure.pl. Warto też zaglądać na blog konstruktora www.mini580.blogspot.com – dla wszystkich kolejnych budowniczych ta strona stanie się internetowym poradnikiem (plany jachtu kosztują 350 euro). Wczesną wiosną tempo prac nieco wyhamowało, bo sytuacja związana z pandemią utrudniła dostęp do sklejki z drewna egzotycznego (specjalne życzenie Dona). Gotowy kadłub ma stanąć na wodzie w lipcu lub w sierpniu – po około 550 godzinach budowy. Prototyp zostanie wykorzystany do testów oraz promocji nowej klasy – kolejne egzemplarze będą już powstawać z tradycyjnej sklejki liściastej.

Don McIntyre opracował wstępny regulamin rywalizacji. Jachty muszą być budowane zgodnie z dokumentacją. Zmiany mogą dotyczyć jedynie niestrukturalnych elementów kokpitu, włazu zejściówki, czy rozmieszczenia wyposażenia pokładowego. Wymagany będzie staż oceaniczny: 1500 mil na dowolnym jachcie. Do tego 500 mil samodzielnego prowadzenia rejsu. Skipperzy zaliczą szkolenia z bezpieczeństwa i przetrwania na morzu, konieczne będą również badania lekarskie. Kandydaci, którzy nie ukończyli 18 lat, zobowiązani zostaną do przedstawienia zgody opiekunów.

Najważniejsza impreza to etapowe regaty dookoła świata Mini Globe Race 2024. Zaprezentowano pasatową trasę wiodącą z Europy w kierunku zachodnim – przez Kanał Panamski i na północ od Australii. Listę uczestników mamy poznać w listopadzie tego roku (limit wynisi 30 żeglarzy na każdym etapie, nie więcej niż pięciu z jednego kraju). Wpisowe: 2000 dolarów australijskich (około 5400 zł). W przypadku tego wyścigu wymagania stażowe są nieco większe: 2000 mil na dowolnym jachcie i 750 mil w rejsie z sekstantem na jachcie klsy Globe 5.80. Uczestnictwo w poszczególnych etapach będzie kosztować od 400 do 1200 dolarów australijskich (czyli od 1100 do 3300 zł).

Ambicje Dona sięgają daleko. Chce doprowadzić do wyodrębnienia nowej klasy w Rolex Fastnet Race, a także w kilku innych imprezach. Planuje powołać międzynarodowy związek klasy, zachęca też lokalne środowiska do budowania krajowych struktur. Roczna składka dla żeglarzy stowarzyszonych wyniesie 35 euro. Opracowano również cennik udziału w poszczególnych imprezach: Mini Transat – 750 euro, AZAB – 600 euro, Globe 5.80 Transat 2021 – 850 euro. Don McIntyre nie chce się ograniczać do jednorazowych wydarzeń – chciałby na stałe wpisać nową klasę do kalendarza najważniejszych imprez. Więcej informacji o projektach Dona na stronie www.classglobe580.com.

Polscy żeglarze oczywiście nie rezygnują z regat Setką przez Atlantyk, które zaplanowano na jesień tego roku (start z portugalskiej miejscowości Sagres 11 listopada 2020). Na liście startowej jest dziesięciu uczestników. Epidemia koronawirusa może mieć niestety wpływ zarówno na tempo prac szkutniczych, jak i na organizację wyścigu. Więcej o tej imprezie na stronie www.maderski.pl (zakładka: Setką przez Atlantyk).

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

W połowie maja kadłub zaczął nabierać kształtów.

KLASA GLOBE 5.80	
Długość całkowita	5,8 m
Długość kadłuba	5,7 m
Zanurzenie	1,4 m
Maszt	7,9 m
Waga	700 kg
Grot	12,5 m kw.
Fok	7,6 m kw.
Sztormfok	1,6 m kw. (0,9)
Genaker	19,5 i 25 m kw.

Vendée Globe 2020.

Jeśli kwarantanna, to najlepiej na morzu

Mimo stanu epidemicznego obowiązującego we Francji, żeglarze nie rezygnują z przygotowań do tegorocznych wokółziemskich regat samotników Vendée Globe. Start zaplanowano na 8 listopada. Czy wyścig uda się zorganizować? Władze regionu Vendée utrzymują, że impreza nie jest zagrożona. Ale czy wyrażą na nią zgodę francuskie władze centralne?

Stowarzyszenie klasy IMOCA wydało 12 maja komunikat, z którego wynika, że regaty mają się odbyć w planowanym terminie, zgłoszeni żeglarze prowadzą intensywne przygotowania, a organizatorzy „działają w niepewnym kontekście zdrowia publicznego i gospodarki". Wszyscy zainteresowani, a więc władze regionu Vendée, szefowie IMOCA, skipperzy i sponsorzy robią wszystko, by przygotowania przebiegały bez problemów.

Sama rywalizacja na oceanach nie powinna budzić zastrzeżeń, bo jeśli kwarantanna i dystans społeczny, to nie ma lepszego miejsca niż morze. Skipperzy spędzą w samotności trzy miesiące i powrócą do Francji, która zapewne będzie już wygrywać walkę z wirusem. Problemem jest organizacja części brzegowej regat, czyli wielkiego święta żeglarstwa i oceanów, które zawsze towarzyszy przygotowaniom do startu. Miasteczko regatowe przyciąga tłumy – do Les Sables-d'Olonne, liczącego 40 tys. mieszkańców, przybywa ponad pół miliona fanów. Na brzegu organizowane są pokazy, prezentacje i spotkania z żeglarzami. W części handlowej można nabyć akcesoria i pamiątki. Ten festiwal przynosi pokaźne dochody lokalnym przedsiębiorcom, przede wszystkim hotelarzom i restauratorom, więc rezygnacja z tego elementu regat oznaczałaby poważne straty dla miasta i regionu.

Żeglarze naciskają na organizatorów i chcą wystartować, nawet gdyby część lądowa imprezy była ograniczona do minimum. Przełożenie regat na przyszły rok oznaczałoby kolizję z terminem wokółziemskiego etapowego wyścigu The Ocean Race (dawniej Volvo Ocean Race) do którego świat klasy IMOCA został włączony po blisko dwuletnich negocjacjach. Bałagan, jaki taka decyzja mogłaby spowodować, jest trudny do opisania. W biurze promocji regionu Vendée powiedziano nam, że organizatorzy analizują każdy wariant wydarzeń, by móc powitać publiczność w Les Sables-d'Olonne.

Tej wiosny odwołano kwietniowe regaty Les Sables – Les Açores – Les Sables, atlantycki wyścig z Nowego Jorku do Europy, a także hucznie zapowiadany The Transat CIC, czyli regaty samotnych żeglarzy z Brestu do Charleston. To spowodowało, że wielu zawodników ma problem ze zdobyciem kwalifikacji (termin przełożono na 1 września). Organizatorzy pospiesznie przygotowali regaty Vendée – Arctique – Les Sables-d'Olonne, czyli wyścig samotnych żeglarzy po wodach między Islandią, Grenlandią i Azorami, ze startem i metą w Les Sables (3600 mil, początek rywalizacji zaplanowano na 4 lipca). Dla wielu będzie to ostatnia szansa na zakwalifikowanie się do Vendée Globe – 36 żeglarzy walczy o 34 miejsca na liście startowej.

Marek Słodownik

Latające bestie klasy IMOCA: „Charal" (skipper Jérémie Beyou)… Fot. Yvan Zedda

…i „Hugo Boss" Alexa Thomsona. FOT. ALEX THOMSON RACING

Nowy adres: Przestrzenna 11. Kameralna inwestycja apartamentowa w sercu mariny

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.

W żeglarskiej dzielnicy Szczecina wyrośnie wkrótce niewielki apartamentowiec ClubHouse. Dwa kroki od kei, pomostów i slipu. W pobliżu największego w okolicy hangaru żeglarskiego. Tuż nad nową okazałą siedzibą Yacht Klubu Polski Szczecin. Z widokiem na jezioro Dąbie Małe lub na sportowe lotnisko i aeroklub. Takie rzeczy tylko przy ul. Przestrzennej 11, na terenie Marina'Club – nawet w szlafroku i kapciach będziesz mógł pójść na przystań, by sprawdzić, czy cumy dobrze trzymają. – Tę inwestycję, butikową i szytą na miarę, realizujemy na własnym podwórku. Będę na nią patrzeć przez całe życie, więc musi być wizytówką portu i całej prawobrzeżnej części miasta – mówi Marcin Raubo z firmy Marina Developer.

Powstanie tylko jeden budynek mieszkalny z ponad czterdziestoma lokalami. Jego smukła bryła przypomina kształt statku – z dziobem skierowanym ku północy. Zaplanowano wzniesienie pięciu kondygnacji naziemnych. Wysoki parter będzie częścią usługową – jego powierzchnię zajmą sklepy (żeglarski i spożywczy) oraz nowa siedziba YKP Szczecin. – Pod sufitem klubowej mesy zawiśnie jeden z naszych zabytkowych drewnianych jachtów klasy Star. Mamy też sporo innych elementów dekoracyjnych, które nadadzą temu miejscu wyjątkowy klimat – mówi Marcin Raubo.

Bryła budynku przypomina kształt statku – z dziobem skierowanym ku północy.

W drugim etapie inwestycji, nieopodal powstanie nowy budynek, którego częścią będzie istniejący hangar. W tym miejscu znajdzie się powierzchnia biurowa. Pierwsze rezerwacje apartamentów mieszkalnych już wpływają do biura Marina Developer. Prace budowlane rozpoczną się jesienią. Więcej informacji na stronie www.marina-developer.pl. ■

MARINA'CLUB
Przystań luksusu

W centrum natury, w sercu miasta.

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

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

Regatowe centrum szkoleniowe ACI Sail zaprasza na pokłady jachtów ClubSwan 36

FOT. WWW.ACI-SAIL.COM (2)

Jachty ClubSwan 36 mają długi kil z bulbą oraz c-foil, czyli ruchome burtowe skrzydło wodne.

ACI Sail oferuje treningi, czartery i regaty.

Sześć jachtów *one design* typu ClubSwan 36, stacjonujących w marinie ACI Split w Chorwacji, tworzy największą regatową flotę tych popularnych łodzi stacjonującą w jednym porcie i zarazem pierwsze na świecie centrum szkoleniowe ClubSwan 36. Renomowani żeglarze regatowi, współpracujący z firmą ACI, tworzą zespół ACI Sail i zapraszają na pokłady wszystkie załogi odwiedzające wybrzeże Adriatyku. W zorganizowanych treningach, regatach oraz firmowych eventach mogą wziąć udział zarówno doświadczeni, jak i początkujący regatowcy.

Tworząc centrum szkoleniowe, ekipa ACI Sail nawiązała współpracę z fińską stocznią Nautor's Swan, która oprócz produkcji luksusowych morskich cruiserów, dostarcza monotypowe jednostki regatowe, między innymi łodzie ClubSwan 36 zaprojektowane z udziałem znanego konstruktora Juana Kouyoumdijana. Kadłuby tych jednostek wyglądają, jak morskie ferrari. Mają wysuwany bukszpryt, długi kil z bulbą (zanurzenie: 2,75 m) oraz c-foil, czyli ruchome burtowe skrzydło wodne, które ustawiamy odpowiednio na lewym i prawym halsie. Rufa jest otwarta. Kokpit – ogromny. A w niewielkiej kabinie możemy najwyżej schować torbę lub rozwiesić sztormiak. Na tej niezwykłej jednostce może żeglować siedmioosobowa załoga.

ACI Sail oferuje między innymi czterodniowe zgrupowania treningowe, szkolenia indywidualne trwające od dwóch do czterech dni, czarter łodzi wraz z obsługą na firmowe i klubowe regaty oraz sportowe rejsy integracyjne.

Marina ACI Split leży 26 km od portu lotniczego Split i zaledwie 1,3 km od centrum miasta. Na starówkę można dotrzeć pieszo lub wodną taksówką kursującą tuż spod sklepu spożywczego, biura mariny i tarasu restauracji. Przystań jest ważnym punktem na czarterowej mapie Dalmacji – na głównym pirsie swe biura prowadzi kilka znanych agencji czarterowych.

Dane kontaktowe do firmy ACI Sail: ACI Marina Split, Uvala Baluni 8, 21000, Split Croatia. Telefon: +385 99 493 6164, e-mail: info@aci-sail.com. ■

Marina ACI Split leży 26 km od portu lotniczego Split i zaledwie 1,3 km od centrum miasta.

Fot. Shutterstock.com

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

PÓŁWYSEP

DZIWNÓW

TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Apartamenty nad morzem na sprzedaż

Półwysep Dziwnów to nowoczesny kompleks budynków mieszkalnych znajdujących się między Zatoką Wrzosowską a Morzem Bałtyckim.

I etap inwestycji - już w sprzedaży!
Mieszkania 1-, 2- oraz 3-pokojowe

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

Zadzwoń: **609 11 30 55**

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

OFF MARINA PRZYSTAŃ KULTURY

YACHT KLUB POLSKI SZCZECIN

Zmiana warty w zachodniopomorskim. Jakie wyzwania przed nowym zarządem?

Marcin Raubo, nowy prezes Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Fot. Ewa Kaziszko

Nowe władze Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego wybrano na sejmiku zorganizowanym pod koniec lutego. Prezesem został Marcin Raubo, przedsiębiorca, armator, aktywny żeglarz, szef przystani Marina'Club i komandor YKP Szczecin. Obowiązki wiceprezesa pełni Borys Boratyński z Jacht Klubu Koszalin, sekretarza – Piotr Maras, przedsiębiorca i wieloletni dyrektor w urzędzie marszałkowskim, a skarbnika – Jacek Klimecki, samorządowiec z Dziwnowa, organizator dużych imprez żeglarskich. Jakie wyzwania stoją przed nowym zarządem? O rozmowę poprosiliśmy prezesa Marcina Raubo.

Magazyn „Wiatr": Co się udało zrobić w pierwszych miesiącach?

Marcin Raubo: Najszybciej mogliśmy zadbać o wizerunek związku w internecie, więc stworzyliśmy nową witrynę www.zozz.org. Informuje ona o najważniejszych sprawach związanych z działalnością stowarzyszenia, ale przybiera też postać portalu informacyjnego – chcemy, by związkowa strona stała się ważnym kanałem informującym w sieci o wydarzeniach żeglarskich z naszego województwa.

Zaangażowaliśmy się także w odbudowę marki portu jachtowego Trzebież. Przystań należy do Polskiego Związku Żeglarskiego. Zarządza nią fundacja, w której okręg ma połowę udziałów. Do rady fundacji powołano trzy nowe osoby: Piotra Marasa, Pawła Ryżewskiego i mnie. Wiceprezesem zarządu fundacji został Filip Gruszczyński – będzie wspierać w działaniach prezesa Marka Stawiszyńskiego. Chcemy, by ludzie związani z ZOZŻ zapewniali zarządcom portu niezbędne *know-how*. Trzebież jest kultowym miejscem na mapie polskiego żeglarstwa, więc czujemy się zobowiązani, by pomóc. W ostatnich latach, niestety, nie działo się tam najlepiej. Na wstępie zaapelowaliśmy o urealnienie (czyli o obniżenie) cen oferowanych armatorom jachtów. Udało się to przeprowadzić i mam nadzieję, że ta sprawa nie będzie już budzić kontrowersji.

Trzebież ma potencjał, by stać się platformą dla firm z branży jachtowej – czarterowych, szkoleniowych, eventowych, czy szkutniczych. Może być także gospodarzem imprez turystycznych i sportowych. Tak właśnie widzę powrót tej mariny do świetności. Warto zwrócić uwagę, że Trzebież jest jednym z nielicznych portów, które mogą zaproponować zawodnikom dwa akweny regatowe: Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską (drugim takim miejscem w Polsce jest Dziwnów dysponujący Zalewem Kamieńskim i otwartymi wodami Zatoki Pomorskiej). Dlatego wierzę, że wreszcie kończą się dysputy i kłótnie, a rozpoczyna się solidna robota – w dobrym klimacie, z pomysłami i determinacją. Oczywiście, nie unikniemy pewnych perturbacji oraz kłopotów finansowych, bo zamknięcie granicy z powodu epidemii odcięło port od gości z Niemiec, którzy od lat chętnie zatrzymywali się w Trzebieży, żeglując do Szczecina lub Świnoujścia.

Jakim majątkiem dysponuje związek?

W północnych rejonach Szczecina, w dzielnicy trochę zapomnianej i skrzywdzonej przez burzliwe dzieje miasta, mamy Marinę Gocław nad Odrą oraz sąsiadujące z przystanią zabytkowe nieruchomości: restaurację i hotel. Niestety, ten majątek jest w opłakanym stanie. Wymaga pilnej rewitalizacji i sporych inwestycji. A przede wszystkim pomysłu na działalność oraz uporządkowania sytuacji prawnej, którą odziedziczyliśmy po poprzednich władzach ZOZŻ. Nie ulega wątpliwości, że o Marinę Gocław związek będzie musiał stoczyć niełatwą batalię. Na szczęście wiemy, jak się do tego przygotować. Mamy też wstępne, dość niekonwencjonalne, pomysły na misyjną działalność żeglarską, którą moglibyśmy zainicjować w tym miejscu. Mocno wierzę, że za kilka lat Marina Gocław będzie perełką północnego Szczecina i źródłem godziwych i uczciwych przychodów dla ZOZŻ.

Jak szefowie związku widzą współpracę z miastem?

Wciąż czekamy na spotkania z władzami lokalnymi. Epidemia trochę nam pomieszała szyki i priorytety, ale już wkrótce usiądziemy do rozmów. W relacjach z miastem mamy czystą kartę i wspólnie będziemy ją zapisywać ciekawymi pomysłami i przedsięwzięciami. Związek powinien działać jak *think tank*, czyli fabryka dobrych rozwiązań dla samorządów zainteresowanych rozwojem sportów wodnych i infrastruktury żeglarskiej. Chcemy udzielać konsultacji, ale też lobbować i zachęcać do podejmowania najlepszych decyzji. Rozpoczęliśmy prace w trudnym momencie, nie tylko dla sportu, ale także dla biznesu i samorządów. Wydaje się, że teraz może być już tylko lepiej.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

NOWY STANDARD INSPEKCJI JACHTÓW

kpt. ż. w. MIROSŁAW JAKUBEK
eCMID IMCA Accredited Vessel Inspector (AVI 00573)
International Institute of Marine Surveying (Membership No: J1397)

www.marinesurvey.pl
jakubek@marinesurvey.pl
+48 501 66 44 88
+48 794 66 44 88

NARZĘDZIA:
• Marine Survey Software
• Digital Through Coating Ultrasonic Thickness Gauge
• Coating Thickness Gauge
• Infrared Camera
• Endoscope (kamera inspekcyjna HD)
• Protimer Aquant (badanie osmozy)

INSPEKCJE:
• Przedzakupowe
• Poawaryjne
• Badanie osmozy laminatów
• Szacunkowa ocena wartości jednostki

INTERNATIONAL INSTITUTE OF MARINE SURVEYING

Międzynarodowe Nagrody Żeglarskie

Szczecina wyjątkowo bez uroczystej gali

Jerzy Knabe otrzymał nagrodę główną imienia Ludomira Mączki przyznawaną w ramach Międzynarodowych Nagród Żeglarskich Szczecina. Laureat otrzymał pamiątkową statuetkę oraz 10 tys. zł. Ponadto jego nazwisko trafi na szczecińską Aleję Żeglarzy. Do tegorocznego konkursu wpłynęło ponad sto zgłoszeń. Spośród 28 nominowanych, wyłoniono zwycięzców w 11 kategoriach. Z uwagi na czas epidemii, organizatorzy musieli zrezygnować z tradycyjnej gali żeglarskiej.

Jerzy Andrzej Knabe otrzymał główną nagrodę za wkład w rozwój polskiego żeglarstwa, w tym za współorganizowanie wypraw polskich naukowców na Morze Czerwone i wokół Ameryki Południowej. A także za działalność w Mesie Kaprów Polskich Bractwa Wybrzeża oraz w Yacht Klubie Polski w Londynie.

Wojciech Maleika otrzymał nagrodę im. Wyszaka – Rejs Roku 2019. Doceniono wyprawę po wodach Morza Północnego i zwycięstwo w regatach The Tall Ships Races 2019. A także poprowadzenie młodych ludzi na morze i pokazanie im świata żeglarskich wartości. Joanna Pajkowska została szczecińskim Żeglarzem Roku 2019 – za pierwsze polskie, kobiece, samotne opłynięcie świata bez zawijania do portów, klasyczną trasą wokół trzech przylądków. Patryk Zbroja został Regatowcem Roku – otrzymał nagrodę im. Kazimierza „Kuby" Jaworskiego. Doceniono jego osiągnięcia w żeglarstwie regatowym, między innymi w Pucharze Świata oraz w Pucharze Europy w match racingu. A także wysoką lokatę w światowym rankingu sterników World Sailing. Zbigniewowi Kosiorowskiemu przyznano nagrodę im. Kazimierza Haski – Popularyzator Żeglarstwa. W ten sposób wyróżniono wieloletnią działalność laureata oraz jego wkład w rozwój edukacji morskiej dzieci i młodzieży. Jakub Guźlecki otrzymał Nagrodę Kota Umbriagi – za sukcesy w młodzieżowym żeglarstwie regatowym w klasie BIC Techno 293 (za tytuł mistrza w długodystansowych MP w windsurfingu oraz wicemistrza młodzików w klasie BIC Techno). Z kolei Nagrodę Kulturalną Żeglarskiego Szczecina przyznano Małgorzacie Krautschneider – za osiągniecia na polu żeglarskiej kultury w Stanach Zjednoczonych (wśród Polonii), opisanie czesko-polskiego rejsu na Islandię z 1977 roku (w książce „The Vela") oraz za przeniesienie szczecińskich koncertów na wodzie do Nowego Jorku.

Wydarzeniem żeglarskim roku zostały mistrzostwa Europy w klasach Laser Standard i Laser Radial (U21) zorganizowane w Dziwnowie. Mikołaj Silny otrzymał nagrodę Młody Żeglarz Roku – za mistrzostwo Polski w klasie Laser juniorów i wicemistrzostwo w kategorii młodzieżowców. A także za zajęcie pierwszego miejsca w U19 i trzeciego w U21 w regatach klas olimpijskich rozegranych w Hiszpanii. Dawid Zbroja został Trenerem Roku i otrzymał nagrodę im. Teodora Czarneckiego. Doceniono jego profesjonalizm i zaangażowanie w pracy oraz budzenie miłości do żeglarstwa u podopiecznych. Natomiast nagrodę specjalną przyznano Elżbiecie Marszałek – za wieloletnie propagowanie walorów turystycznych Szczecina, wykorzystanie Odrzańskiego Szlaku Wodnego do rekreacji i dla gospodarki oraz za organizację imprez wodnych, w tym Flisu Odrzańskiego.

Wyniki konkursu znajdziecie na stronie internetowej nagrodyzeglarskie.szczecin.pl oraz na Facebooku (fanpage sailszczecin). ■

Galeria nagród przyznanych w szczecińskim konkursie podsumowującym sezon żeglarski. Fot. Sebastian Wołosz

W czasie epidemii finał plebiscytu „Wiatru” na werandzie u Asi Pajkowskiej

Korek wystrzelił! Asia Pajkowska celebruje szampanem tytuł Żeglarza Roku 2019 Magazynu „Wiatr”. Fot. Alek Nebelski

Michał Burczyński z zegarkiem marki Luch (model Submariner) i torbą Code Zero.

Rozwijająca się epidemia zmusiła firmę Murator Expo do odwołania targów Wiatr i Woda, a nas – do rezygnacji z uroczystego spotkania z Joanną Pajkowską, zwyciężczynią plebiscytu Żeglarz Roku 2019 Magazynu „Wiatr”. Dotąd wszystkie finały konkursu przeprowadzaliśmy właśnie na warszawskiej wystawie, tym razem plebiscytowe nagrody wylądowały na domowym tarasie Asi Pajkowskiej. Nie zabrakło pięknej kreacji laureatki, szampana i osobistego fotoreportera – Alka Nebelskiego.

Joanna Pajkowska otrzymała najnowszą kamerę GoPro – model HERO8 Black, zegarek Spinnaker Tesei Titanium, kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki ISP, torbę żeglarską Code Zero oraz pamiątkową statuetkę magazynu „Wiatr”. Kamerę GoPro HERO8 Black ufundowała firma Freeway OMT, wyłączny dystrybutor produktów GoPro w Polsce (www.omtgroup.pl). Zegarek Spinnaker Tesei Titanium ufundowała firma Hashtag (więcej modeli z portfolio dystrybutora na stronie www.timeandmore.pl). Kamizelkę ISP dostarczyła firma Parker Poland, producent jachtów motorowych i łodzi RIB oraz dystrybutor silników, osprzętu pokładowego i elektroniki morskiej (www.parker.com.pl). Natomiast dakronowe torby żeglarskie dostarczyła firma Code Zero (www.codezero.pl). Wszystkim partnerom plebiscytu pięknie dziękujemy za współpracę.

Kamera HERO8 Black ma obiektyw dwa razy bardziej odporny na uderzenia od tego, który był w poprzednich modelach. Jest wodoszczelna do głębokości 10 metrów (bez obudowy) i lżejsza o 14 proc. Oferuje bezramkowy montaż akcesoriów (dzięki wbudowanym słupkom montażowym), więc teraz łatwiej mieści się w kieszeni. Kamera oferuje też nowy standard stabilizacji obrazu HyperSmooth 2.0 (znacznie lepszy od HyperSmooth 1.0). Nowa technologia działa przy każdej rozdzielczości i liczbie klatek.

HERO8 Black ma cztery obiektywy cyfrowe ułatwiające wybór kadru. Obiektyw oferuje tryb wąski, linearny, szeroki i SuperView. Dźwięk nagrywamy z ulepszonym systemem redukcji szumów. Filmy rejestrujemy w studyjnej jakości, w rozdzielczości 1080p240. Funkcja SuperPhoto pozwala na robienie dynamicznych zdjęć w trybie HDR. Fotografie w rozdzielczości 12 MP, w ulepszonej jakości HDR, wykonujemy także w ruchu (ze zmniejszonym efektem rozmycia i doskonałą szczegółowością obrazu nawet przy słabym oświetleniu). Z kolei tryb RAW zapewnia największą elastyczność i jest teraz dostępny przy zdjęciach poklatkowych oraz seryjnych.

Zegarek Spinnaker Tesei Titanium, wodoodporny do głębokości 200 metrów, został stworzony w hołdzie dla Teseo Tesei, oficera włoskiej marynarki wojennej. Oferuje doskonałe połączenie wytrzymałości i wygody.

PARTNERZY PLEBISCYTU

GoPro Spinnaker Luch 1953 WATCHES PARKER CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Plebiscytowe nagrody na werandzie u Asi Pajkowskiej. Fot. Alek Nebelski

Jest wykonany z tytanu klasy drugiej, więc ma bardzo lekką kopertę. Tytan znany jest ze swej trwałości, lekkości i wyjątkowej odporności na korozję. Jest o 30 proc. twardszy i o połowę lżejszy od stali nierdzewnej. Do tego jest hypoalergiczny.

Pneumatyczna kamizelka ratunkowa ISP ma nabój z CO_2, pas krocza i metalową klamrę. Oferowana jest w wersji manualnej (użytkownik uruchamia mechanizm napełniający kamizelkę) i automatycznej (zostaje uruchomiona po zanurzeniu w wodzie, ale użytkownik także sam może uruchomić mechanizm). Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie. Manualna kamizelka ratunkowa ISP kosztuje 435 zł, automatyczna – 455 zł.

Torby i plecaki Code Zero to solidne produkty na regaty, rejsy i rodzinne wyjazdy. Firma wykorzystuje nowe tkaniny, dakrony ze starych żagli, a także nowoczesne materiały laminatowe. Z bogatej kolekcji najchętniej wybieramy duże owalne torby Mistral oraz siostrzane, prostokątne, z dodatkowymi bocznymi kieszeniami – Pampero. Świetnie się sprawdzają także torby -plecaki, zarówno mniejsze miejskie Juka i Solano, jak i większe lotnicze Oroshi, które w wielu liniach nadają się na bagaż podręczny. W ofercie znajdziecie także worki żeglarskie, siatki na zakupy z materiałów spinakerowych, torby plażowe, kosmetyczki, portfele, nerki, teczki, pokrowce na marynarki oraz torby na laptopy w różnych rozmiarach. ■

Wiktoria Gołębiowska przymierza zegarek Spinnaker.

Maciek Rutkowski. Czas zakończyć kwarantannę.

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy
żeglarzy
od 1976r.

ubezpieczenie
jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie
czarteru

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

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

Początek lat 70. Henryk na pokładzie jachtu „Karawela".

Połowa lat 60. Na wyprawie rowerowej.

Z żoną i córkami na pokładzie „Daru Przemyśla" (maj 1979).

Henryk Jaskuła na wiecznej wachcie. Całe życie w pogoni za szczęściem

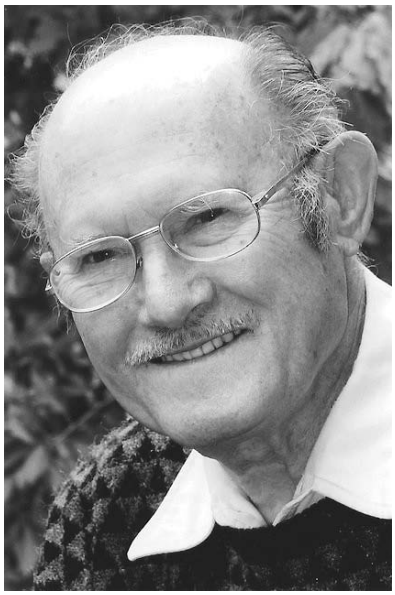
Henryk Jaskuła, pierwszy Polak, który samotnie opłynął świat w rejsie bez zawijania do portów, odszedł na wieczną wachtę 14 maja. Dożył pięknego wieku 96 lat w dobrej formie, ale nie doczekał 40. rocznicy zakończenia swego wielkiego rejsu, która przypadała 20 maja. Nikt nie żeglował tak, jak on na „Darze Przemyśla" – długim i wymagającym szlakiem z Gdyni do Gdyni. Wyczyn próbowało powtórzyć dwóch żeglarzy: Bartek Czarciński zatrzymał się u wrót Oceanu Indyjskiego, a Rafał Moszczyński w Szkocji.

Henryk na nartach – kto dziś tak jeszcze potrafi?

O swoim rejsie Henryk mawiał: „Pogoń za szczęściem". Bez lądów, czyli bez zawracania sobie głowy nudnymi portami. Bez walki o rekordy. Bez przyjmowania pomocy od przygodnie napotkanych jachtów. W gumiakach i kilku kalesonach, łowiąc ryby na prowizoryczną wędkę. „Nigdzie się nie spieszę, żyję szczęśliwie, dobrze mi jest" – pisał na Atlantyku, już w drodze powrotnej do Europy. Ale choć z nikim nie walczył, osiągnął sukces trudny do powtórzenia. Został pierwszym Polakiem i trzecim żeglarzem w historii, który opłynął świat solo i non stop. Pobił też rekord 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.

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 Angielski. Nie miał już świeżych owoców, a ostatni spleśniały bochenek chleba wyrzucił za burtę. A to był przecież dopiero początek drogi...

ZDJĘCIA ARCHIWALNE ZE ZBIORÓW HENRYKA JASKUŁY



HENRYK JASKUŁA

Urodził się w Radziszowie w 1923 roku. Gdy miał trzy lata, 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 w La Plata. Po zakończeniu II wojny światowej wrócił do kraju i kontynuował naukę na Akademii Górniczej w Krakowie. W trakcie studiów ożenił się z Zofią Kiełtyką z Przemyśla, studiującą chemię na Uniwersytecie Jagiellońskim. Żeglarstwem zainteresował się między innymi dlatego, że poszukiwał najtańszego sposobu na dotarcie do rodziny pozostającej w Argentynie. Stopień sternika jachtowego zdobył w Jastarni.

Henryk płynął w czasach, kiedy nie było jeszcze oddychającej bielizny i nowoczesnych sztormiaków. W swej książce „Non stop dookoła świata" tak opisał swoją odzież: „Pod pokładem 7°C. Włożyłem aż trzy pary kalesonów, w tym dwie pary wełnianych nurkowych, na to dresy, trzy koszule, dwa swetry, trzy pary skarpet, jedną parę wełnianych nurkowych, czapkę futrzaną z klapami 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 wychodzić na mokry pokład, owijam stopy plastikową folią, ale ślizgam 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 w imadle. Pozycję jachtu określał z kulminacji słońca.

Aż trudno uwierzyć, że Henryk zapisał się na kurs sternika jachtowego dopiero w wieku 40 lat. W rozmowie z „Wiatrem" mówił: „Nigdy nie jest za późno na nic. Byleby »późno« nie oznaczało »po czasie«. Czego nauczyło mnie morze? Kochać ludzi z daleka. Im dalej, tym bardziej. To nieprawda, że niewiele było szczęścia w czasie mojego rejsu. 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 jest dużo mniej, niż na lądzie.

Za czym Henryk tęsknił w jesieni życia? „Za niczym. Miałem plany żeglarskie, marzyłem o rejsie solo, non stop, ze wschodu na zachód, w którym wiek 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. ■

Projekt pt. **„Modernizacja infrastruktury na rzecz pozaszkolnych form szkoleń żeglarskich wraz z zakupem wyposażenia".**

Beneficjent: **Stowarzyszenie Pomocny Żagiel, tel. +48 514 957 374**

Fundusze Europejskie Program Regionalny | Rzeczpospolita Polska | Warmia Mazury Zdrowe życie, czysty zysk | Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

Zapiski z dziennika. Krystian Szypka wraca wspomnieniami do regat OSTAR

Krystian Szypka.

Nakładem wydawnictwa „W może" ukazały się „Zapiski z dziennika żeglarza samotnika", które stanowią subiektywną relację z przygotowań do atlantyckich regat OSTAR oraz z przebiegu rywalizacji. Autorem jest Krystian Szypka, kapitan jachtowy, instruktor, płetwonurek i pilot. A przede wszystkim doświadczony żeglarz oraz organizator i wielokrotny uczestnik bałtyckich regat samotników. W OSTAR 2013 Krystian zajął trzecie miejsce w klasie Jester. Żeglował jachtem „Sunrise" typu Farr 37, który amerykańska stocznia Dickerson zwodowała w 1984 roku (w 2016 roku na pokładzie wybuchł pożar i łódź zatonęła na Bałtyku, około 20 mil od przylądka Rozewie). We wstępie autor w ciekawy sposób zachęca nas do lektury. Oto fragment:

Regaty OSTAR, z racji swego charakteru, trasy oraz akwenu, na którym są rozgrywane, to jeden z najtrudniejszych wyścigów świata. Większość znanych regat rozgrywana jest na trasach z dominującym wiatrem z tyłu, co daje możliwość rozwijania dużych szybkości na maszynach regatowych najnowszej konstrukcji. Uczestnicy OSTAR ścigają się pod wiatr, pod fale, naprzeciw nadciągającym nieustannie niżom i silnym atlantyckim prądom. Pikanterii zmaganiom dodają takie atrakcje, jak góry lodowe, growlery, mgła, przenikliwe zimno, stada wielorybów, kontenery zagubione przez przepływające statki oraz skoncentrowana u wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej działalność rybacka. Wypływamy zatem, my – żeglarze amatorzy, spełnić żeglarskie marzenie. Wypływamy prosto w sztorm, bo nikt nie przekłada startu ze względu na pogodę. Nie przekłada, bo nie odprowadzają nas na start telewizyjne helikoptery, którym deszcz zakłóciłby transmisję. Reguły są proste: instrukcja żeglugi w kilku zdaniach, bandera i butelka whisky na szczęście, wystrzał z okrętowego działa i w drogę. (...) Za kilka dni będziemy daleko poza zasięgiem jakichkolwiek służb ratowniczych, a nasze życie będzie wyłącznie w naszych rękach. Nikt nam nie naprawi jachtu, nikt nas nie opatrzy, nikt nie przeprowadzi przez kolejny sztorm i nikt nie odholuje do bezpiecznego portu. Doświadczenie, wiedza nabyta na szkoleniach i kursach oraz przygotowanie siebie i jachtu będą teraz decydować o przeżyciu. Również, co ważne, o skuteczności naszego ścigania się w drodze do Newport. Wdycham więc zapach prochu, jaki rozniósł się wokół brytyjskiego krążownika HMS „Sommerset" po wystrzale, wybieram energicznie szot genuy – właśnie zaczynam mój OSTAR.

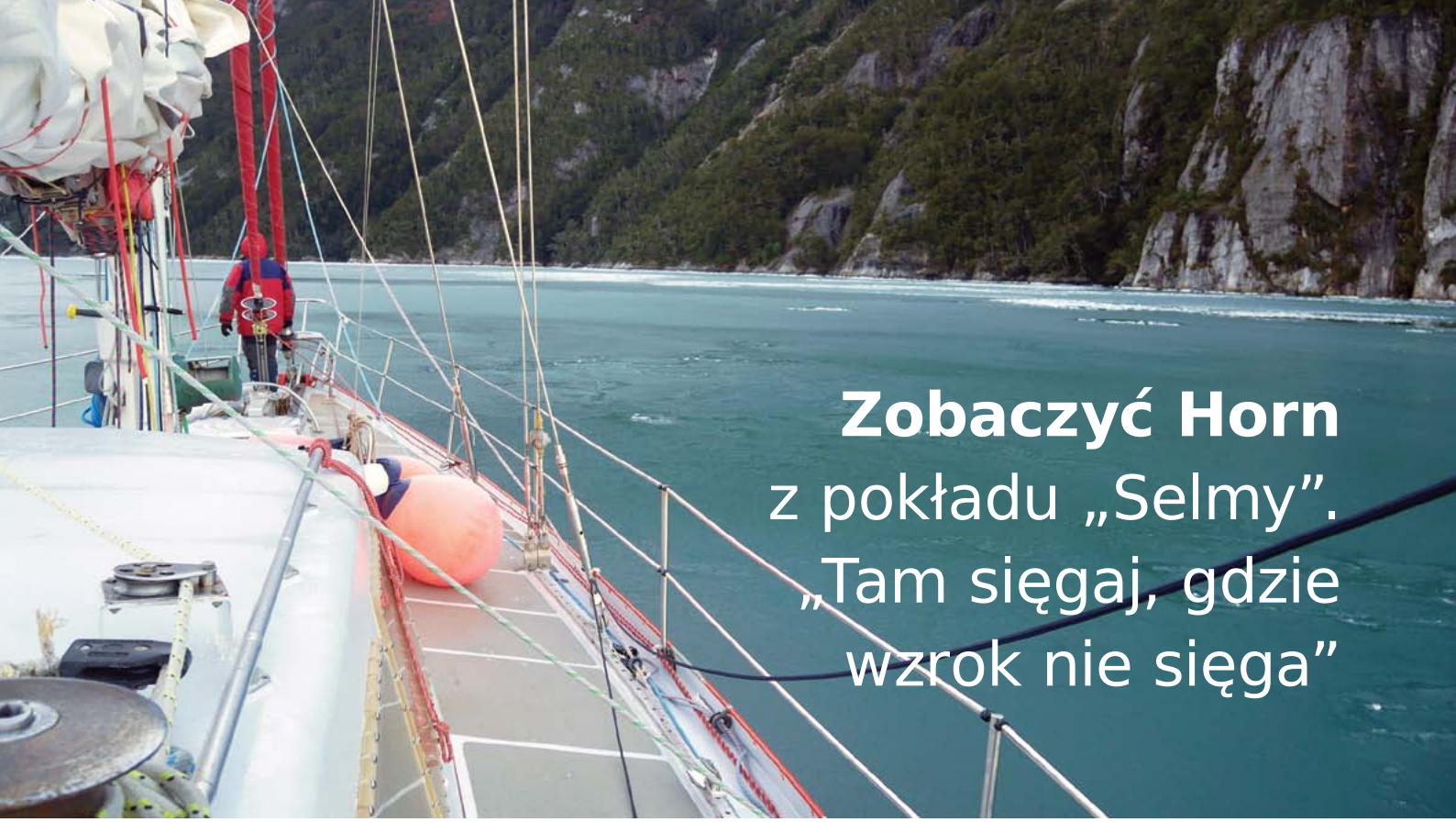
Książki szukajcie w sklepach żeglarskich oraz w internetowej księgarni kaliskiej szkoły żeglarstwa Morka – www.morka.pl. ■

Magazyn „Wiatr" teraz także w wersji dla osób z dysfunkcją wzroku

Magazyn „Wiatr" będzie się ukazywać także w wersji dla osób niewidomych i niedowidzących. To dzięki staraniom Mazowieckiego Stowarzyszenia Pracy dla Niepełnosprawnych De Facto. Organizacja działa na polu usuwania barier, jakie osoby niewidome napotykają w dostępie do informacji, kultury i sztuki. Stowarzyszenie prowadzi między innymi internetowy kiosk z czasopismami przekształconymi w formę dla niewidomych. – To ewenement na skalę europejską, a nawet światową. W żadnym europejskim kraju nie spotkaliśmy podobnej inicjatywy – mówi Ewa Ćwiek ze Stowarzyszenia De Facto. – W naszym kiosku jest obecnie około 50 tytułów: dzienniki, tygodniki i miesięczniki. Teraz dołącza do nich „Wiatr".

Pismo jest przekształcane w taki sposób, by stało się dostępne dla programów odczytujących i aby osoby niewidome mogły po nim swobodnie nawigować. Przetworzenie jednego wydania, w zależności od rodzaju czcionki, rozproszenia artykułów oraz ilości tekstu, trwa od sześciu do 18 godzin. Przygotowane czasopisma są wysyłane do chętnych pocztą mailową lub nagrywane na płyty CD i przesyłane pocztą tradycyjną. Można też czytać on line na stronie ekiosk.defacto.org.pl (po rejestracji). Dostęp do czasopism dla osób niewidomych jest bezpłatny.

Aby zostać czytelnikiem, należy wejść na stronę www.defacto.org.pl (zakładka Kiosk z prasą dla niewidomych) i wybrać preferowany sposób prenumeraty. Można się też zgłosić, pisząc na adres biuro@defacto.org.pl lub dzwoniąc na numer (24) 366 86 76. Więcej o stowarzyszeniu na stronie www.defacto.org.pl. ■



Zobaczyć Horn z pokładu „Selmy”. „Tam sięgaj, gdzie wzrok nie sięga”

Marzyliście kiedyś o głównej wygranej w lotto? Spełniłam takie marzenie... Nie była to jednak wygrana materialna, ale możliwość zrealizowania wielkiego pragnienia, które przez lata nieśmiało kiełkowało w mojej głowie.

Przygodę z żeglarstwem, która z czasem zamieniła się w pasję, rozpoczęłam od projektu „Zobaczyć morze” i spotkania z Romanem Roczeniem, pomysłodawcą tego przedsięwzięcia, który wraz z zespołem zaangażowanych osób przez lata zabierał na pokłady żaglowców, głównie „Zawiszy Czarnego”, niewidomych i słabowidzących. Później Roman wpadł na kolejny pomysł – tym razem związany z przylądkiem Horn. Nawiązał współpracę z członkami Śląskiego Yacht Clubu, którzy nie boją się wyzwań i dla których nie ma rzeczy niemożliwych. Realizacja projektu opłynięcia Hornu przez niewidomych wymagała determinacji, funduszy i starannej organizacji – tych zadań podjęli się właśnie żeglarze ze SYC.

Przygotowania do wyprawy trwały kilkanaście miesięcy, a sama ekspedycja – trzy tygodnie (był maj 2018 roku). Zespół stanowiły cztery osoby: Jacek i Piotr ze Śląskiego Yacht Clubu oraz Darek i ja, czyli osoby niewidome, które żeglarskie pasje rozwijały w projektach „Zobaczyć morze”. Na pokład jachtu „Selma Expeditions” weszliśmy późnym wieczorem. Przywitał nas kapitan Andrzej Pochodaj wraz z pozostałymi członkami załogi. „Selma”, która przez stałych bywalców i zdobywców między innymi Morza Rossa bywa nazywana „Babcią”, okazała się bardzo przyjaznym i przede wszystkim bezpiecznym jachtem, z komfortowo urządzonym wnętrzem. Ma ogromny stół, przy którym załoga spotyka się na rozmowach i posiłkach. Ogrzewanie pozwala utrzymać cudowne ciepło, nawet gdy na zewnątrz temperatura nie przekracza zera stopni Celsjusza. Dzięki temu mokra odzież wysycha dość szybko i można ją włożyć przed kolejną wachtą.

Kanał Beagle. Kurs na zachód wzdłuż granicy.

Za sterem „Selmy” autorka artykułu – Justyna „Ola” Kucińska.

Po gruntownym przeszkoleniu przeprowadzonym przez kapitana, w sobotnie popołudnie wypłynęliśmy z macierzystego portu w argentyńskim mieście Ushuaia. Emocje udzielały się większości z nas – w końcu zmierzaliśmy na wody, które należą do najtrudniejszych na świecie. Zanim tam popłynęliśmy, kapitan musiał się uporać z wieloma formalnościami, najpierw w Ushuaia, a później w niedalekim Puerto Williams, już na terytorium Chile, gdzie władzę stanowi tamtejsza marynarka wojenna Armada de Chile. To oczywiście zrozumiałe, bo pogoda w tej części świata jest zdradliwa. Wraki zatopionych żaglowców i jachtów tu i ówdzie wyłaniają się z wód kanału Beagle. Po uzyskaniu wszystkich pozwoleń, wyruszyliśmy w dalszą drogę. Dość szybko wpadliśmy w wir zwykłych jachtowych czynności i wacht. Nasze życie na pokładzie ▶

ZDJĘCIA Z ARCHIWUM ŚLĄSKIEGO YACHT CLUBU – WWW.SYC.COM.PL.

W pełnym rynsztunku. Południowe wody zaczynają pokazywać pazur.

wyznaczał starannie rozpisany grafik. Wachty były jednoosobowe. Jedynie Darek i ja wychodziliśmy na pokład w towarzystwie drugiej osoby. To oczywiste, bo trudno by osoba niewidoma wykonała wszystko, co powinna. Mimo naszego doświadczenia i najszczerszych chęci, w tych warunkach potrzebowaliśmy przy sobie kogoś z okiem.

Z Puerto Williams obraliśmy kurs na Puerto Toro (wschodni kraniec wyspy Navarino). To najdalej na południe wysunięta osada. Jej mieszkańcy żyją głównie z połowów. Nasz kapitan zakupił wiadro krabów za cztery paczki papierosów – później, w trakcie rejsu, trafiały na nasz stół.

Z Puerto Toro wyruszyliśmy na upragniony Horn. Część załogi liczyła, że opłynięcie przylądka będzie ekstremalnym wydarzeniem, a pogoda da nam solidnie w kość. Wstępne prognozy zapowiadały jednak bardzo dobre warunki. Rozmawialiśmy nawet o możliwym zejściu na ponton i lądowaniu na skalistym brzegu. Ostatecznie przywiało, pobujało „Selmą", a u niektórych pojawiła się choroba morska.

We wtorek około 16.00 na jachcie nastąpiło niesamowite poruszenie. Wszyscy zaczęli biegać, ubierać się, łapać aparaty fotograficzne i wyłaniać się spod pokładu, by zobaczyć i uwiecznić to, na co tak długo czekaliśmy – Horn. Silny wiatr dość szybko wygonił pod pokład tych, którzy nie mieli wachty. „Selma" opłynęła przylądek, a później znów obrała kurs na Puerto Williams.

„Ola" na zmywaku.

Doba, w czasie której opływaliśmy Horn, była dla mnie, a także widzącego kolegi Piotrka, z którym miałam wachtę, najbardziej ekstremalna. Byliśmy na pokładzie cztery godziny w dzień, a później jeszcze cztery w nocy. Mogliśmy pożeglować, nacieszyć się nawigacją i sterowaniem rozbujaną „Selmą". Jednak ta doba zmogła mnie okrutnie, więc koledzy pozwolili mi odespać i zregenerować siły – na moją ostatnią nocną wachtę nie wstałam z koi.

Przyznaję, że czułam mały niedosyt. Mam oczywiście ogromną satysfakcję i jestem dumna, że razem z Darkiem, jako pierwsi niewidomi żeglarze opłynęliśmy Horn. Jednak trwało to trochę zbyt krótko – tyle przygotowań i oczekiwań, a później wszystko zajęło zaledwie trzy dni. Być może mój niedosyt wynikał z tego, że dopadło mnie skrajne zmęczenie. Opłynęłam Horn, ale nie wiem, czy go pokonałam. Trochę żałuję, że nie mogliśmy spędzić więcej czasu w tym niezwykłym miejscu.

Po opłynięciu przylądka i kolejnej odprawie w Puerto Williams, rozpoczęliśmy dalszą żeglugę po wodach Ziemi Ognistej. Tu czekała nas jeszcze większa przygoda: kanał Beagle i przepiękne zakątki. Ziemia Ognista zostanie w mej pamięci jako surowy, przepiękny, nieskażony przez cywilizację, kawałek świata. Fiordy i lodowce schodzą do wody między ośnieżonymi szczytami. Skały stanowią labirynt, w którym żeglarze muszą zachować szczególną ostrożność. Fauna i flora wyda-

ją się tu trwać od tysięcy lat – nienaruszone przez człowieka. Ponad tydzień pływaliśmy wokół wysp archipelagu, bez zasięgu telefonii komórkowej, bez jakichkolwiek oznak cywilizacji i bez kontaktu z resztą świata. Mogliśmy się nacieszyć ciszą, jakiej doświadczyć można tylko w tak odległych zakątkach.

Sterowanie było głównie domeną Darka, który nawet kilka godzin dziennie spędzał przy sterze. Gdy pojawialiśmy się na pokładzie, nasi towarzysze od razu zaczynali nam opisywać widoki. Dzięki nim mogliśmy się nacieszyć obrazami, które wielu z was może zobaczyc na zdjęciach.

W przepięknej zatoce Olla mogłam innymi zmysłami poznawać odwiedzane miejsca. Zapach i konsystencja torfów, po których spacerowaliśmy koło lodowców. Roślinność, która mimo rozpoczynającej się zimy wciąż była zielona, miała zapach, kształt i konsystencję. Dźwięki łamanych muszli, wyrzucanych przez ocean. Bogata w dźwięki fauna: kondory olbrzymie, kormorany, pingwiny magellańskie, delfiny, wieloryby, czy lwy morskie, które w wydawanych odgłosach przypominały mi cielęta. Niezapomniane były też mijane lodowce. Lód skruszony do napoju podczas jednego z postojów smakował wybornie.

Muszę też wspomnieć o innych przyjemnościach, które spotykały nas na pokładzie. Były pokazy filmów, a pewnego dnia udało się nawet obejrzeć Teatr Telewizji. Były wspólne posiłki, których podstawę stanowiła tzw. pasza, czyli owsianka z dużą ilością orzechów i świeżych owoców. Na kolację serwowano argentyńską wołowinę. Koledzy z załogi przygotowywali ją fantastycznie, prześcigając się w pomysłach na danie dnia. Byli też tacy, którzy w swym menu mieli przede wszystkim słodycze. Osoby odpowiedzialne na „Selmie" za zaopatrzenie, były o tym dobrze poinformowane, bo słodkości nie brakowało nam do ostatniego dnia. Smak *dulce de leche* (słodka masa krówkowa) zapamiętam na zawsze.

Zarówno w Chile (Puerto Williams), jak i w Argentynie (Ushuaia i Buenos Aires), ludzie okazywali zainteresowanie naszym rejsem, szczególnie gdy słyszeli, że w załodze są osoby niewidome. W Puerto Williams poznaliśmy gubernatora wyspy Navarino i spędziliśmy z nim wieczór na rozmowach. Z Uschuaia zapamiętam przede wszystkim sprzedawcę ze sklepu z pamiątkami oraz taksówkarza, który słysząc skąd jesteśmy, przekonywał nas, że mieszkańcy Katowic nie przepadają za tymi z Sosnowca... W ostatnich dniach wyprawy trafiliśmy w Buenos Aires do domu otwartego dla każdego załoganta z „Selmy", czyli pod dach przesympatycznej Celine i jej polskiego męża Janusza Ptaka.

Zwiedzanie Buenos Aires ograniczyliśmy do oglądania miasta z lotu ptaka, spaceru ulicami i bulwarami wzdłuż basenu portowego, zakupów na najbardziej handlowej ulicy

„Selma Expeditions" jest bardzo przyjaznym i bezpiecznym jachtem, z komfortowo urządzonym wnętrzem.

Jęzory lodowców wpadają wprost do morza.

oraz przyjęcia zorganizowanego u naszych gospodarzy z okazji ich rocznicy ślubu. Tak, było też tango. Mimo sprzeciwu niektórych kolegów, odtańczyłam je z parą Argentyńczyków. Kolejne marzenie spełnione...

Choć od naszego rejsu minęło już sporo czasu, pozostał do odegrania jeszcze jeden akord – trwają przygotowania do nagrania audiobooka opowiadającego o projekcie „Zobaczyć Horn". Chcemy w ten sposób podzielić się wspomnieniami i przeżyciami, które przywieźliśmy z przylądka i Ziemi Ognistej. Wierzymy, że audiobook trafi także do niewidomych i słabowidzących, by pokazać im, że marzenia się spełniają, a największą siłę sprawczą mają pozytywne myślenie i działanie.

Bardzo dziękuję za to, że mogłam być pełnosprawnym i pełnoprawnym uczestnikiem rejsu, który był nieśmiałym marzeniem niewidomej dziewczyny. Ufam, że ta wyprawa nie była ostatnim moim żeglarskim przeżyciem i przed nami jeszcze niejeden Horn na horyzoncie. Gorąco was zachęcam do śledzenia newsów ze Śląskiego Yacht Clubu oraz do odwiedzania klubowej strony www.syc.com.pl.

Justyna „Ola" Kucińska

Gdy wychodzi słońce i cichnie wiatr, więcej czasu można spędzać na pokładzie.

Jak się ustrzec mielizn? Nawigacja, obserwacja, planowanie i ostrożność

Jacht motorowy warty kilkaset tysięcy euro bez żadnej papierowej mapy i bez plotera z mapą elektroniczną – nawet fachowcom od ubezpieczeń z polskiego oddziału firmy Pantaenius, którzy w swej pracy sporo już widzieli, taka sytuacja wydawała się nieprawdopodobna. Do momentu, gdy armator niedoposażonej łodzi wpłynął na mieliznę i zgłosił szkodę... Ten przykład z ubiegłego sezonu to jednak tylko wierzchołek góry lodowej, bo zasady starannej nawigacji łamane są na wielu jednostkach – luksusowych i tych z niższej półki, morskich i śródlądowych, żaglowych i motorowych.

Wejścia jachtów na mielizny i kontakty kadłubów z innymi podwodnymi przeszkodami to dziś prawdziwa plaga. Specjaliści od ubezpieczeń wskazują, że zjawisko to dotyczy zarówno akwenów śródlądowych, jak i morskich wód zatokowych oraz przybrzeżnych. – Szkody spowodowane przez wejścia na mielizny i kontakty z podwodnymi obiektami stanowią od 30 do 40 proc. wszystkich, które likwidujemy – mówią przedstawiciele firmy Pantaenius. W ubiegłym sezonie klienci zgłosili kilkadziesiąt tego typu zdarzeń, z których duża część miała miejsce na Mazurach. Żadna z jednostek, na których przeprowadzono inspekcję powypadkową, nie miała na pokładzie przyrządów i przyborów nawigacyjnych, nawet zwykłej mapy mazurskich akwenów z kiosku w Mikołajkach. – Mieliśmy wrażenie, że niektórzy żeglarze i motorowodniacy w ogóle nie zdają sobie sprawy, że istnieją żeglarskie mapy Wielkich Jezior Mazurskich – mówi Piotr Lubowski z polskiego oddziału firmy Pantaenius.

Wejścia na mielizny zawsze były dość częstymi zdarzeniami. Jednak w ostatnich dwóch sezonach ich liczba wyraźnie wzrosła. Dlaczego? Na akwenach śródlądowych (między innymi na Mazurach) notowaliśmy wyraźne spadki poziomów wód. Spore znaczenie może mieć także coraz większy udział łodzi motorowych we flocie wszystkich ubezpieczonych jednostek. Do tego dochodzi brawura, lekceważenie podstawowych zasad nawigacji i planowania rejsów, a nawet unikanie tak podstawowych nawyków, jak uważne obserwowanie akwenów, szlaków, czy linii brzegowych. – Najwięcej zgłoszeń związanych z wejściami na mielizny i podwodne przeszkody otrzymujemy z Mazur, Zalewu Zegrzyńskiego oraz z Zatoki Gdańskiej, na przykład z okolic ujścia Wisły Śmiałej – dodaje Piotr Lubowski. – Jesienią doszło w tym miejscu do kolizji jachtu z podwodną przeszkodą. Zleciliśmy zbadanie ukształtowania dna firmie FishScan, która wykorzystuje specjalistyczne podwodne drony. Później porównaliśmy zdjęcia z aktualnymi mapami i teraz planujemy wystąpić z wnioskiem do odpowiednich służb o stałe oznakowanie tego miejsca. Zauważamy bowiem, że do większości zdarzeń dochodzi poza szlakami wodnymi oraz wtedy, gdy ozna-

kowania są zdemontowane. Zwykle przyczyną jest właśnie lekceważenie nawigacji i planowania rejsów oraz brak zwyczajnej ostrożności.

Przed opuszczeniem mariny, skipper musi się zapoznać nie tylko z aktualną prognozą pogody oraz kierunkiem i siłą wiatru. Powinien też zaplanować trasę (nawet gdy rejs będzie trwać zaledwie godzinę) i zapoznać się z warunkami hydrologicznymi panującymi na danym akwenie. Należy przeanalizować głębokości, przebieg szlaków i torów wodnych oraz rozmieszczenie miejsc niebezpiecznych (oznakowanych i nieoznakowanych). Bardzo ważne jest także dostosowanie prędkości do warunków na danym akwenie, szczególnie gdy przemierzamy płytkie wody z licznymi obszarami niebezpiecznymi, na przykład Zatokę Pucką czy Zalew Wiślany.

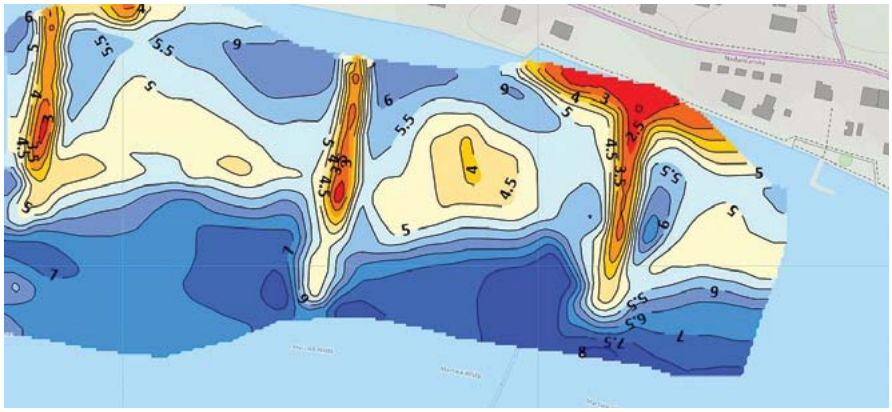
Podstawowym i najważniejszym przyrządem nawigacyjnym jest mapa – powinna się znajdować na każdym pokładzie. Podczas żeglugi powinniśmy prowadzić ciągłą obserwację zjawisk meteo, warunków zmieniających się na akwenie i wszelkich znaków nawigacyjnych. Doskonałe wsparcie w nawigacji stanowią plotery z mapami elektronicznymi – czytelnymi i łatwymi w użyciu.

Polski oddział firmy Pantaenius nie odmówił dotąd wypłaty odszkodowania armatorowi, który wprowadził łódź na mieliznę i nie miał na pokładzie żadnych przyrządów do nawigacji. – Na razie jedynie zwracamy uwagę, że brak podstawowych przyborów (tradycyjna mapa lub ploter) może mieć wpływ na ocenę przyczyn powstania szkody i tym samym prowadzić do wniosku, że doszło do rażącego niedbalstwa – mówi Piotr Lubowski. – Błąd nawigacyjny, w wyniku którego następuje kolizja z podwodną przeszkodą, jest ubezpieczony. Trzeba jednak prowadzić nawigację. Trzeba mieć mapę, wytyczoną trasę i aktywnie ją śledzić. Ewentualnie obserwować wskazania na ploterze. Zaniedbywanie tych czynności, a w szczególności brak mapy, stanowi rażące naruszenie dobrej praktyki żeglarskiej.

Co należy zrobić, gdy przydarzy nam się spotkanie z mielizną? Wiele zależy od prędkości, z jaką płynęliśmy. Niezwłocznie sprawdzamy, czy żaden z członków załogi nie doznał obrażeń. Później kontrolujemy stan techniczny łodzi. Czy pojawiają się przecieki? Czy w zęzie gromadzi się woda? Na jednostkach żaglowych podnosimy drewniane panele podłogowe i sprawdzamy szpilki mocujące kil. Staramy się też ocenić, czy załoga poradzi sobie z opuszczeniem mielizny samodzielnie. Jeśli nie – wzywamy pomoc. Oczywiście, po każdym spotkaniu z mielizną lub podwodną przeszkodą powinniśmy podnieść jacht i sprawdzić na lądzie część podwodną kadłuba (koszty związane z tą operacją są objęte ubezpieczeniem). Gdy konieczna jest naprawa, należy zabezpieczyć silnik, zgłosić szkodę i rozpocząć działania zmierzające do naprawy uszkodzonych elementów. ■

FOT. FISHSCAN.PL (2)

Pantaenius zlecił badanie dna Martwej Wisły firmie FishScan…



…wypłycenia zlokalizowano w pobliżu przystani tramwaju wodnego u zbiegu Nadwiślańskiej i Sobieszewskiej.

Plotery B&G, Simrad i Lowrance

Leszek Kotwiński, firma Parker Poland: „Plotery B&G to urządzenia na pokłady jednostek żaglowych. Simrad to produkty przede wszystkim do łodzi motorowych, a urządzenia Lowrance – wędkarskich. Oczywiście, jeśli ktoś nie wykorzystuje wszystkich specjalistycznych funkcji dedykowanych poszczególnym aktywnościom, może używać tych urządzeń zamiennie. Popularnym narzędziem wielofunkcyjnym jest na przykład siedmiocalowy ploter Vulcan 7 z dotykowym ekranem (4400 zł brutto). Urządzenie ma wbudowany GPS. Obsługuje mapy, na przykład C-Map i Navionics (od 650 zł). Ma też echosondę, a także sonar ForwardScan patrzący do przodu (trzeba dodatkowo zainwestować w odpowiednie czujniki). Do tego możemy dołożyć czujniki wiatru, głębokości i prędkości. Odpowiednikiem modelu B&G Vulcan 7 jest ploter Simrad GO7 dostępny w tej samej cenie. Ta marka proponuje także podstawowe urządzenia z serii Cruise obsługujące mapy i echosondę (siedmiocalowe modele Cruise kosztują 2900 zł brutto, a pięciocalowe – 2200 zł brutto). Co ważne, producenci map udostępniają klientom coraz więcej obszarów obejmujących akweny śródlądowe. Elektroniczne mapy przedstawiają już nie tylko Mazury, ale także inne jeziora”.

Plotery marki Raymarine

Tomasz Jankowski, firma Eljacht: „Wielofunkcyjne wskaźniki Raymarine są uniwersalnymi ploterami na pokłady różnych jednostek. Mają wbudowane odbiorniki GPS oraz czytniki map. Umożliwiają podłączanie dodatkowych czujników, a każdy nowy element wzbogaca system i niejako personalizuje urządzenie. Na przykład wędkarze szczególną uwagę zwrócą na echosondy, a żeglarze – na czujniki prędkości łodzi oraz siły i kierunku wiatru. Co dwa, trzy sezony pojawiają się nowe urządzenia, także mapy są coraz dokładniejsze. Szczególną uwagę producent zwraca na interfejs użytkownika – musi być prosty w obsłudze i intuicyjny (bo przecież nie chcemy co chwilę sięgać po instrukcję obsługi).

Armatorom, którzy chcą rozpocząć przygodę z nawigacją elektroniczną, polecamy na przykład plotery Raymarine z serii Element S. Mają czterordzeniowe procesory i wyświetlacze sprawnie działające także przy silnym słonecznym oświetleniu. Urządzenia występują w trzech rozmiarach: 7’’, 9’’ i 12’’. Najmniejszy model kosztuje około 2550 zł brutto. Do tego należy dokupić mapę Navionics lub C-Map.

Zwycięski kadr i najlepsze zdjęcie morskie: „Trener mówił, żeby nigdy nie puszczać steru”. Fot. Wojciech Lewandowski

Pantaenius
Jacht Foto

Pantaenius Jacht Foto. Regatowe akcje lepsze od zachodów słońca

Laureatów dziewiątej edycji konkursu fotografii żeglarskiej Pantaenius Jacht Foto poznaliśmy w niecodziennych okolicznościach – w związku z pandemią koronawirusa organizatorzy dołączyli do akcji #zostańwdomu i zaprosili żeglarzy na internetową transmisję kameralnej uroczystości. W tej edycji Pantaenius Jacht Foto uczestnicy nadesłali 218 prac.

Nagrodę główną (zegarek Garmin Quatix 5 ufundowany przez firmę Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów) oraz nagrodę za najlepsze zdjęcie morskie od Pomorskiego Związku Żeglarskiego (kamizelka pneumatyczna) otrzymał Wojciech Lewandowski, autor fotografii zatytułowanej „Trener mówił, żeby nigdy nie puszczać steru”. – Zdjęcie zrobiłem podczas ostatniego dnia Międzynarodowych Mistrzostw PSKO w Dziwnowie – opowiadał autor. – Filip, zawodnik AZS AWFIS Gdańsk, wracając do brzegu trafił na wypłycenie oraz przybój. Wywrócił się, ale zachował spokój. Po krótkiej walce, popłynął dalej. Razem z ratownikami WOPR, będąc w bezpiecznej odległości, asekurowaliśmy Filipa, odprowadzając go do portu.

Nagrodę za drugie miejsce (zestaw akcesoriów fotograficznych od Hama Polska), a także nagrodę specjalną za najlepsze zdjęcie motorowodne (voucher na kurs od Akademii Jachtingu) otrzymał Gwidon Libera, autor fotografii zatytułowanej „I kto tu ma pierwszeństwo”. – Sędzia z pewnością miał trudny orzech do zgryzienia – mówił Gwidon.

Nagrodę za trzecie miejsce (torbę żeglarską od Stoczni Jachtowej Delphia) otrzymała Jola Mir, autorka zdjęcia „Na podbój Antarktydy”. Fotografię wykonano w styczniu 2019 roku podczas 10-dniowego rejsu. – Antarktyda to raj bez palm. Bardzo chcę tam wrócić, bo ten kontynent oczarował mnie swoją dzikością i naturalnym pięknem – mówiła autorka.

Nagrodę specjalną za najlepsze zdjęcie regatowe (lornetkę żeglarską od organizatorów regat Nord Cup Gdańsk) otrzymał Mariusz Kluk, autor fotografii „Laserowy breakdance”. Pan Mariusz zapewnił, że sytuacja uwieczniona na zdjęciu, wyglądająca dość niebezpiecznie, dla wszystkich zakończyła się dobrze. Fotografię wykonano na jeziorze Niegocin, podczas treningu Giżyckiej Grupy Regatowej.

Nagrodę publiczności (plecak ufundowany przez firmę Code Zero), przyznaną przez internautów głosujących na stronie konkursu www.pantaenius-foto.pl, zdobył Karol Bojar, autor zdjęcia „Na kotwicy”, które wykonano podczas rejsu w Chorwacji.

Organizatorzy Pantaenius Jacht Foto dziękują uczestnikom konkursu za zgłoszenia oraz fanom za aktywność na Facebooku. A także partnerom: Hama Polska, Stocznia Jachtowa Delphia, Code Zero, Pomorski Związek Żeglarski, Akademia Jachtingu, Nord Cup Gdańsk oraz Targi Wiatr i Woda. Najlepsze fotografie, ceremonię ogłoszenia wyników oraz albumy z konkursowymi zdjęciami można oglądać na stronie www.pantaenius-foto.pl oraz na Facebooku (Konkurs Jacht Foto). Już dziś zapraszamy wszystkich żeglarzy i motorowodniaków do udziału w kolejnej jubileuszowej edycji konkursu, która rozpocznie się tradycyjnie w grudniu 2020. Tym razem będzie można zgłaszać fotografie nie tylko z ostatniego sezonu żeglarskiego, ale także z całego dziesięciolecia. Zostanie bowiem przyznana dodatkowa nagroda specjalna: Zdjęcie Dekady Pantaenius Jacht Foto. ■

FOT. GWIDON LIBERA

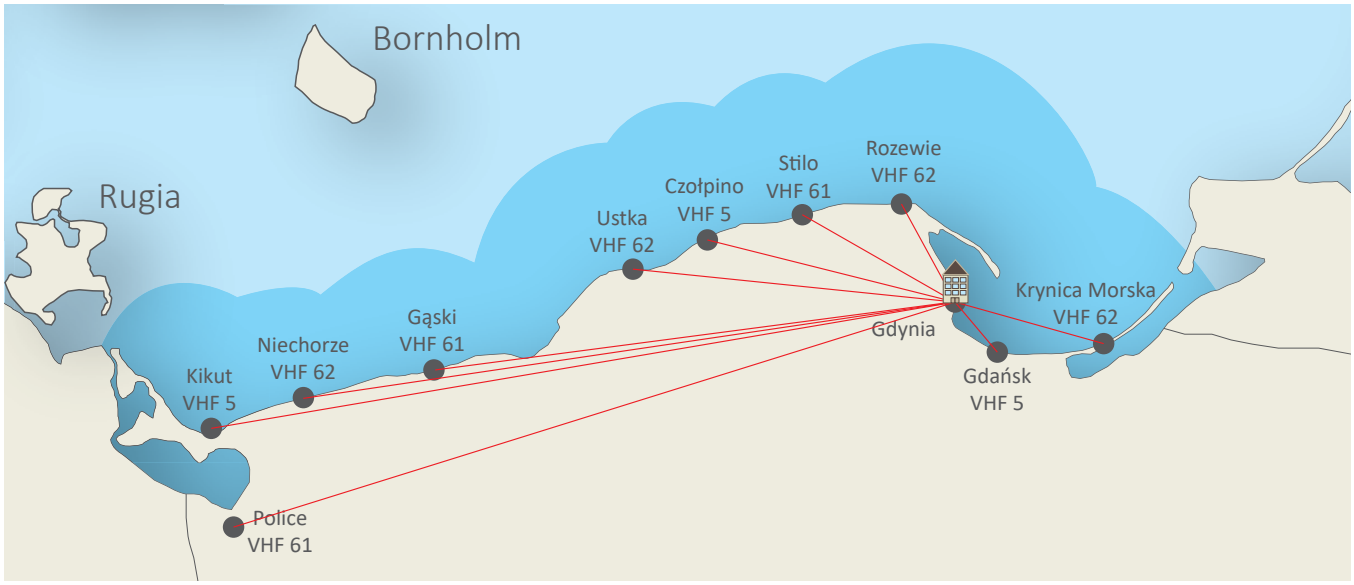
II miejsce: „I kto tu ma pierwszeństwo”.

Najlepsze zdjęcie regatowe. Fot. Mariusz Kluk.

III miejsce: „Na podbój Antarktydy”. Fot. Jola Mir

Nagroda publiczności. Fot. Karol Bojar

Polish Rescue Radio nowym operatorem morskiego systemu łączności



Polish Rescue Radio (SPL), nowa stacja brzegowa, działa w Gdyni. Korzysta z nowej sieci dziesięciu stacji radiotelefonicznych zlokalizowanych od Polic po Krynicę Morską.

Witowo Radio, którego komunikaty przez lata towarzyszyły żeglarzom przemierzającym polską strefę przybrzeżną, przestało nadawać z końcem ubiegłego roku. Swój ostatni komunikat, informujący o zakończeniu działalności, wyemitowało 31 grudnia o godz. 23.59. Witowo Radio znajdowało się w Jarosławcu, niemal pośrodku naszej linii brzegowej. Przekazywało ostrzeżenia nawigacyjne, prognozy pogody, zapewniało też pomoc w sytuacjach awaryjnych. Teraz te zadania realizuje Polish Rescue Radio (SPL), nowa stacja brzegowa działająca w Gdyni, która została krajowym operatorem morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie i dla bezpieczeństwa. Polish Rescue Radio prowadzi całodobowy nasłuch w ramach systemu GMDSS (Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa) w polskim obszarze odpowiedzialności za akcje ratownicze SAR.

Identyczne centrum, z takim samym wyposażeniem, jest w Świnoujściu. Pełni ono funkcję stacji rezerwowej – gdyby Polish Rescue Radio miało z jakiegoś powodu chwilowy problem techniczny, pałeczkę natychmiast przejmie ekipa z Morskiego Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego, które działa w stacji ratownictwa morskiego SAR przy ul. Nabrzeże Władysława IV 1 (budynek znajduje się przy wejściu do mariny, niemal na główce Basenu Północnego).

Witowo miało swoje stacje pośrednie i własne wyposażenie. Polish Rescue Radio korzysta dziś z nowej niezależnej sieci dziesięciu stacji radiotelefonicznych zlokalizowanych na całym wybrzeżu (od Polic, przez latarnię Kikut na wyspie Wolin, aż po Krynicę Morską). Dodatkowa jedenasta stacja jest na platformie wydobywczej Baltic Beta (złoże B3, 70 km na północ od Jastrzębiej Góry). Ta ekspozytura nie figuruje w oficjalnych publikacjach, bo w przypadku awarii urządzeń i trudnych warunków na morzu, dostęp do niej jest utrudniony. Jednak zwykle komunikacja z wykorzystaniem tego miejsca prowadzona jest bez przeszkód.

– Decyzja o zamianie Witowa na Polish Rescue Radio zapadła w 2018 roku, ale rozmowy w tej sprawie prowadzono już wcześniej. Witowo należało do firmy komercyjnej, która z oczywistych względów nie mogła nam zagwarantować utrzymania usługi na kolejne lata i dekady, na odpowiednim poziomie technicznym i technologicznym, a także finansowym – mówi Michał Hołubowski, kierownik Oddziału Wdrożeń i Utrzymania Systemów ▶

Radio powstało w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (kapitanat Portu Gdynia).

FOT. URZĄD MORSKI W GDYNI (5)

Górki Zachodnie. Nowy maszt stacji brzegowej powstał w pobliżu falochronu zachodniego...

Krynica Morska. Nowy maszt nad Zatoką Gdańską powstał w pobliżu przystani rybackiej (ul. Marynarzy).

IT i Bezpieczeństwa Morskiego (Wydział Informatyki i Łączności Urzędu Morskiego w Gdyni).

Choć umowę z operatorem stacji Witowo Radio zawierano z zachowaniem procedur związanych z zamówieniami publicznymi, kontrahent był właściwie monopolistą i co rok inkasował około 10 mln zł. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej musiało te warunki akceptować, by nie dopuścić do całkowitego braku nasłuchu na częstotliwościach alarmowych.

Polish Rescue Radio powstało w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego zlokalizowanym w budynku kapitanatu Portu Gdynia (ul. Polska, Nabrzeże Pilotowe). Od lat w tym miejscu działa Centrum VTS Zatoka Gdańska, czyli system kierujący ruchem statków. Budynek przeszedł całkowitą modernizację. Ma niezbędne serwerownie, systemy chłodzenia i zasilania. By uruchomić w tym miejscu Polish Rescue Radio, wystarczyło zaadoptować jedno obszerne pomieszczenie. Znajdują się w nim dwa stanowiska pracy. Każde składa się z dwóch podstawowych elementów: konsoli radiowej do sterowania radiotelefonami zainstalowanymi na obiektach brzegowych oraz aplikacji mapowej z dostępem do baz danych statków i morskich numerów identyfikacyjnych (MMSI – Maritime Mobile Service Identity). Wszystko to działa w oparciu o serwery komunikacyjne znajdujące się w serwerowni kapitanatu.

Załoga Centrum Bezpieczeństwa Morskiego składa się z 16 osób. Ekipa podzielona jest na cztery wachty zmieniające się co 12 godzin. Każda kieruje ruchem statków w ramach Centrum VTS Zatoka Gdańska, prowadzi nasłuch na kanale 16 oraz odbiera sygnały DSC (Digital Selective Calling – cyfrowe wywołanie selektywne) i przekazuje wiadomości do SAR celem podjęcia akcji ratunkowych.

– Warto też poinformować żeglarzy, że w czerwcu zacznie działać system lokalizacji wykorzystujący radionamierniki morskiego pasma V – dodaje Michał Hołubowski. – To ukłon w stronę tych załóg, które na swych jednostkach nie mają transponderów systemu automatycznej lokalizacji AIS i nie mogą (na przykład w sytuacji awaryjnej) podać swej

...w połowie masztu zbudowano spory taras techniczny.

aktualnej pozycji. To nowe narzędzie pozwala nam wytyczać linie namiarowe za pomocą pobliskich radionamierników. Wystarczy, że skipper ma radio VHF i na chwilę nadusi przycisk nadawania. Jeśli na przykład będzie gdzieś na północ od Łeby, jego przybliżoną pozycję wskażą radionamierniki z latarni morskich Czołpino, Stilo i Rozewie. – To doskonałe rozwiązanie, bo z naszych informacji wynika, że systemów AIS nie ma na pokładach wielu jednostek rekreacyjnych. Nie należy się chyba spodziewać, by zaczęły one zyskiwać jakąś zdecydowanie większą popularność, szczególnie na mniejszych jachtach – dodaje Piotr Lubowski z firmy Pantaenius Polska.

Dotąd, gdy obiekt wzywający pomocy nie podawał położenia, znaków identyfikacyjnych i nie miał transpondera AIS, operator radiostacji mógł jedynie stwierdzić, że łódź znajduje się na przykład gdzieś między Świnoujściem a Kołobrzegiem. Teraz zobaczy linie namiarowe ze wszystkich najbliższych radionamierników, które odebrały sygnał. Miejsce przecięcia się tych linii wskaże lokalizację. – Dokładność tej metody zależy od wielu czynników, głównie od stanu instalacji urządzenia nadawczego – mówi Michał Hołubowski. – Dlatego warto przestrzegać podstawowych zasad montażu i eksploatacji radiotelefonów VHF. Chodzi o umieszczanie anten w możliwie najwyższym miejscu, stosowanie odpowiedniego okablowania zapewniającego niskie tłumienie oraz wykonywanie okresowych kontroli anten, złączy i samego radiotelefonu. Jakość jachtowej instalacji może mieć ogromne znaczenie, gdy wyścig z czasem będzie się toczyć o zdrowie lub życie załogi.

Uzupełnieniem systemu lokalizacji wykorzystującego radionamierniki morskiego pasma V są stacje radarowe zlokalizowane

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

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

W Polish Rescue Radio są dwa stanowiska pracy. Każde ma konsolę radiową i aplikację z bazą danych o statkach.

w portach polskiego wybrzeża. One również przekazują informacje o jednostkach będących w zasięgu. Oba te mechanizmy, tworzące Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM), pozwalają w dość precyzyjny sposób określić położenie jednostki i skierować na miejsce odpowiednie siły SAR.

Przypomnijmy, że na polskim wybrzeżu korzystamy z kanału 16 VHF (przez całą dobę). Do wywołań DSC używamy kanału 70. Warto też zanotować kanały, na których przekazywane są komunikaty przez poszczególne lokalne nadajniki (są to kanały 5, 61 i 62). Przydział kanałów do poszczególnych miejsc jest ściśle określony – chodzi tu o eliminowanie zakłóceń w pracy sąsiadujących stacji. Oczywiście, radiooperator na pokładzie jachtu nie musi znać na pamięć wszystkich kanałów. Wystarczy wywołać Polish Rescue Radio na kanale 16 i poprosić o przydział kanału roboczego do prowadzenia dalszej komunikacji. Na kanale 16 możemy też oczekiwać zapowiedzi komunikatów pogodowych i ostrzeżeń nawigacyjnych. Od marca podawane są razem, o tej samej porze. Zmieniono też godziny nadawania komunikatów (aby dostosować je do prognoz otrzymywanych z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej). Poza tym, Polish Rescue Radio stosuje teraz czas LT (Lokal Time – czas lokalny) zamiast UTC (Universal Time Coordinated – uniwersalny czas koordynowany).

Zasięgi nadajników wynoszą od 20 do 29 mil morskich i zależą między innymi od wysokości umieszczenia naszej anteny jachtowej. Ostrzeżenia nawigacyjne oraz komunikaty pogodowe podawane są w językach polskim i angielskim. Jeszcze w tym sezonie Polish Rescue Radio uruchomi stronę internetową, na której znajdziemy aktualne informacji związane z funkcjonowaniem stacji i nowego systemu. ■

POLISH RESCUE RADIO	
Sygnał wywoławczy	Sierra Papa Lima (SPL)
Numer MMSI	002618102
e-mail	gmdss@umgdy.gov.pl
Telefon	+48 58 355 36 70
Fax	+48 58 620 53 63
Ostrzeżenia nawigacyjne i komunikaty pogodowe	Cztery razy na dobę: 1:35, 7:35, 13:35 i 19:35 (Local Time)
Police	VHF 61
Kikut	VHF 5
Niechorze	VHF 62
Gąski	VHF 61
Ustka	VHF 62
Czołpino	VHF 5
Stilo	VHF 61
Rozewie	VHF 62
Gdańsk	VHF 5
Krynica Morska	VHF 61

Wiemy, że każdy akwen żeglugi oraz każdy klient ma swoje, indywidualne wymagania. Niezależnie czy na silniku, czy pod żaglami nasze rozwiązania ubezpieczeniowe są uszyte na miarę twoich potrzeb.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

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

Pierwszy oficer Zbyszek Stosio.
Pociągał za sznurki, ale na afisz się nie pchał

Z Asią Pajkowską na pokładzie jachtu „FanFan".

Zbyszek Stosio, wieloletni sekretarz generalny PZŻ, był postacią wyjątkową, człowiekiem-instytucją. Zmarł nagle 17 kwietnia tego roku w wieku 72 lat.

Poznałem go w 1983 roku. W klubie żeglarskim Pałacu Młodzieży kończyliśmy budowę łodzi typu Mak 444, która miała nas zabrać w rejs wodami Bugu. Do ukończenia kadłuba zabrakło żywicy, a w tamtych czasach oznaczało to przeszkodę nie do pokonania. Ktoś podpowiedział, że w Harcerskim Ośrodku Wodnym na Cyplu Czerniakowskim mają nowy przydział. Ale czy harcerze zechcą się podzielić? Wziąłem baniak i pojechałem na przystań. W ciemnym hangarze żywicę rozdzielał wielką chochlą młody uśmiechnięty człowiek. O nic nie pytając, powiedział: „Wiem po co przyszedłeś. Dawaj baniak, naleję". Zanim otworzyłem usta, miałem pojemnik pełen żywicy i jeszcze paski maty. Zbyszek opiekował się jedną z drużyn, poza tym w harcerskim ośrodku był właściwie osobą od wszystkiego.

Później spotykaliśmy się na Mazurach. Kiedy po kilku latach spędzonych w Anglii wróciłem do kraju, spotkałem Zbyszka na targach Wiatr i Woda. Wypytywał mnie o kulisy pracy dziennikarskiej i przedstawiał ludziom, których wcześniej znałem tylko z nazwiska. Pracował już w PZŻ. Zapraszał do siebie i zawsze miał czas na chwilę rozmowy. Bliżej poznałem go w 1999 roku pracując na rzecz projektu Romana Paszke i startu katamarana „Warta-Polpharma" w regatach The Race. Zbyszek był dobrym duchem tego projektu. A kiedy się w coś angażował emocjonalnie, to interesowało go właściwie wszystko. Pomagał. Kontaktował ze sobą ludzi. Otwierał drzwi do niedostępnych gabinetów. Był przy tym szalenie bezpośredni, życzliwy i zawsze uśmiechnięty. Jego telefon był skarbnicą kontaktów. Ile miał tych nazwisk na karcie pamięci? Chyba sam nie był w stanie zliczyć.

Zbigniew Stosio (1947-2020).

Często bywał na Mazurach. Otwierał regaty, dekorował zwycięzców, wpadał na koncerty, a przede wszystkim gawędził na temat nowinek żeglarskich. Miał zawsze aktualne informacje i chętnie o nich opowiadał, przy czym nigdy nie mieszał informacji i plotek.

Przez lata zawodowej aktywności uczestniczył chyba we wszystkich najważniejszych żeglarskich projektach, a wiele z nich inspirował. Często coś załatwiał w imieniu związku w ministerstwach. Dzięki jego umiejętnościom negocjacyjnym i osobistym kontaktom, przepychał rzeczy, które wydawały się przegrane. A później niewiele o tym mówił lub najwyżej wspominał coś mimochodem. Miał doskonałe rozeznanie w środowisku, także wśród żeglarzy polonijnych, z którymi przez lata utrzymywał kontakt. Zawsze mogliśmy wpaść do jego biura, pogadać, poprosić o wsparcie, nawet w różnych sprawach rodzinnych.

Przez wiele lat obserwowałem jego współpracę ze Stefanem Heinrichem. Panowie tworzyli świetnie uzupełniający się zespół, choć na co dzień często się różnili w opiniach, a nawet kłócili. Ale jakież to były kłótnie! Dysputy z kulturą, klasą, odrobiną ironii, choć miewali też ciche dni.

Kiedyś na jedno ze spotkań przyniosłem kandyzowany imbir, który tak przypadł Zbyszkowi do gustu, że od tamtej pory, gdy pojawiałem się u niego w domu, zawsze przynosiłem paczuszkę wyrafinowanego smakołyku. Sporo czasu spędziliśmy na omawianiu działań związanych z Rokiem Zaruskiego, którego Zbyszek był wielkim entuzjastą. Doradzał, poprawiał, przypominał, ale nie eksponował przy tym swojej osoby. Zawsze tak działał: nie pchał się na afisz, choć wiadomo było, że jest motorem napędowym i pociąga za odpowiednie sznurki.

Przez niespełna 30 lat był sekretarzem generalnym PZŻ, za każdym razem zyskując mocny mandat środowiska. Dla prezesów był podporą w urzędniczych zmaganiach, choć nie zawsze się z nimi zgadzał i nie zawsze im przyklaskiwał. Przez ostatnie lata zmagał się z postępującą chorobą. Znał prawdę i rokowania, ale spokojnie walczył o zdrowie. Wraz z jego śmiercią, w polskim żeglarstwie odeszła pewna epoka. Żegnaj Zbyszku...

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

W kokpicie zamontowano sporą konsolę z kołem sterowym.

Kadłub ma strzeliste okna i pionową dziobnicę z trapem.

Antila 30. Nowy uniwersalny jacht na jeziora, zatoki i morza

Duży jacht na jeziora i stosunkowo niewielki na wody morskie – oto nowa, uniwersalna, zgrabna antila, jedna z najciekawszych konstrukcji debiutujących w tym sezonie na polskich akwenach. Ta łódź jest wyraźnie większa od jachtu Antita 27 i zarazem sporo tańsza od modelu Antila 33. Starannie wykonany i elegancki kadłub pomieści osiem osób. Może mieć uchylny miecz lub kil – obie wersje przygotowano do montażu koła sterowego i głębinowego steru. Łódź w wersji podstawowej kosztuje 150 tys. zł netto. Bogatszy egzemplarz targowy, który zaprezentowano na Boatshow jesienią ubiegłego roku, wyceniono na 257 tys. zł netto. Jeszcze nie żeglowaliśmy nową antilą, ale producent zapowiada, że właściwości nautyczne tej konstrukcji czynią z niej najszybszy jacht w swojej klasie.

Wnętrze łodzi pomieści osiem osób.

Kadłub ma smukłe strzeliste okna w burtach i nadbudówce. Prostą pawęż, pionową dziobnicę z trapem oraz stopreling wyraźnie wyniesiony powyżej krawędzi pokładu. Kokpit wieńczy częściowo otwarta rufa, z wąską podnoszoną ławką tuż za stanowiskiem sternika. W osi łodzi zamontowano stół z podwójnym składanym blatem. Tuż za nim jest solidna konsola z instrumentami nawigacyjnymi i kołem sterowym. Kabestany ustawiono na wysokich oparciach oraz na prawo od zejściówki, gdzie dochodzą wszystkie liny spod masztu oraz lina rolera przedniego żagla. Pokład przystosowano do montażu foka samohalsującego, szyn genuy oraz rolera dodatkowych przednich żagli (genaker lub code zero). Kadłub możemy wyposażyć w sinik stacjonarny marki Yanmar (14 KM lub 21 KM) oraz w dziobowy ster strumieniowy.

Zabudowa wnętrza – klasyczna. W dziobie podwójna koja osłonięta grodzią i skróconymi drzwiami (skrzydło od sufitu do wysokości materaca). W mesie proste burtowe koje, stół, kambuz i łazienka. A na rufie dwie dwuosobowe zamykane kabiny. Wysokość pod pokładem: do 1,91 m.

Co wyróżnia nową antilę? Przede wszystkim dyskretna elegancja i świetnie zaprojektowany kokpit. Linia kadłuba naprawdę może się podobać. Pewne jest także to, że ta łódź będzie cieszyć oko także za 10 i 20 lat, bo tego typu klasyczne konstrukcje po prostu się nie nudzą i nie starzeją. Więcej informacji na stronie stoczni www.antila-yachts.pl. ■

ANTILA 30	
Długość całkowita	9,45 m
Długość kadłuba	8,85 m
Szerokość	3,20 m
Zanurzenie	0,44 m / 1,79 m
Wysokość w kabinie	do 1,91 m
Żagle	41 m kw.
Masa transportowa	4000 kg
Balast denny	1200 kg
Masa miecza uchylnego	120 kg
Maszt nad pokładem	12,2 m
Załoga	8 osób
Kategoria projektowa	B
Projekt	Michał Orych

Jacht 2020. Nowa konstrukcja do nauki, rekreacji i regat

Jacht 2020 to nowa łódź szkoleniowa, która zdaniem Eugeniusza Gintera, autora projektu, wypełnia rynkową lukę. Po konsultacjach środowiskowych projektant uznał, że polscy żeglarze czekają na jednostkę uniwersalną, prostą w budowie oraz łatwą w transporcie i obsłudze. 2020 ma kilka wariantów i perspektywę dalszej rozbudowy. – Ta łódź jest rezultatem mojej autorskiej wizji. Zleceniodawca podał jedynie ogólne parametry jachtu i założenia funkcjonalne – nie ingerował w proces tworzenia – powiedział nam Eugeniusz Ginter.

Na początek powstały dwie wersje. Pierwsza ma niższy maszt – sprawdzi się w działalności szkoleniowej oraz w rekreacji. Drugą wyposażono w wyższy maszt i większe żagle – będzie jednostką regatową. Obie łodzie mogą mieć spinaker lub genaker. – W ten sposób proponujemy żeglarzom jednostkę do wszechstronnej nauki żeglowania, podnoszenia kwalifikacji, zdobywania stopni, rekreacji, regat, z żaglami dodatkowymi – dotąd nie było takiej na naszym rynku i być może dlatego nie uczyliśmy żeglarzy posługiwania się spinakerami i genakerami – dodaje Eugeniusz Ginter.

Ciekawym rozwiązaniem są elementy konstrukcyjne ułatwiające montaż siedzisk dla osób niepełnosprawnych. Kadłub pozwala też na zastosowanie foili – konstruktor przewidział ich montaż w przyszłości, ale już dziś niektórzy o to pytają.

Jacht 2020 może mieć spinaker lub genaker.

Jacht 2020 ma tradycyjną sylwetkę, otwartą rufę, stosunkowo wysokie burty dające załodze wygodę podczas żeglugi, wyraźnie zaznaczony kołnierz w miejscu listwy odbojowej oraz otwartą przestrzeń dziobową. Na rufie oraz w dziobie są obszerne bakisty na bagaże załogi i ekwipunek żeglarski. Mamy też komory wypornościowe zapobiegające zatopieniu kadłuba. Po wywrotce załoga bez większych problemów poradzi sobie z postawieniem łodzi. Konstruktor zwraca też uwagę, że podczas żeglugi w wietrze do pięciu stopni w skali Beauforta, kadłub nie nabiera wody przez dziób.

Maszt wyposażony w salingi i dwie pary want ma siedem metrów wysokości. Został przygotowany do montażu trapezów. Żagle w wersji podstawowej: 18,1 m kw. Fok na rolerze, a grot z możliwością refowania. Wersja regatowa, dla bardziej doświadczonych załóg, ma nieco wyższy maszt. W przyszłości obie jednostki mogłyby tworzyć dwie floty w regatach rozgrywanych na wodach śródlądowych i zatokowych.

Jednostka powstaje w gdyńskiej firmie Pro-Air. Budowana jest z wykorzystaniem metody infuzji próżniowej, więc kadłub jest lekki i wytrzymały. Zamówienia realizuje siedmioosobowy zespół szkutniczy. Mając na uwadze rozwój produkcji, podjęto już rekrutację kolejnych osób. Zaplanowano też utworzenie stowarzyszenia klasy, które zajmie się między innymi opracowaniem kalendarza regat oraz promocją łódki. Dyrektorem zakładu produkcyjnego jest Jan Springer, wielokrotny mistrz świata w radiojachtingu (w ubiegłym roku obronił złote medale w klasach F5E i F5M).

Dzięki staraniom projektanta i zabiegom budowniczych, powstał ciekawy jacht, który można w prosty sposób dostosować do wymagań poszczególnych odbiorców. Jest szybki, lekki i bezpieczny – z pewnością zapewni frajdę i odpowiednią porcję adrenaliny. Więcej o nowej konstrukcji oraz kontakt do producenta na stronie www.jacht2020.pl.

Marek Słodownik

W obszernym wygodnym kokpicie może żeglować nawet sześć osób.

JACHT 2020	
Długość	5,86 m
Szerokość	1,9 m
Zanurzenie	0,2/1,0 m
Wyporność	720 kg
Masa kadłuba z mieczem	310 kg
Maszt	7,1 / 7,8 m
Grot	11,3 / 13,9 m kw.
Fok	6,8 / 7,5 m kw.
Załoga	od 2 do 6 osób
Kategoria projektowa CE	C

FOT. ARCHIWUM FIRMY PRO-AIR (2)

Osada pań z czwórki podwójnej: Agnieszka Kobus-Zawojska, Marta Wieliczko, Maria Sajdak i Katarzyna Zillmann. Fot. Julia Kowacic

Odmrażanie wioślarstwa.

Na kursie Poznań i mistrzostwa Europy

Wioślarze z reprezentacji olimpijskiej byli jednymi z pierwszych polskich kadrowiczów, którzy w procesie odmrażania wrócili do treningów. Zamieszkali w Centralnym Ośrodku Sportu w Wałczu i rozpoczęli przygotowania do tegorocznych mistrzostw Europy, które będą rozgrywane w Poznaniu (z powodu epidemii imprezę przeniesiono na wrzesień – ostateczną decyzję o organizacji tego wydarzenia władze miasta podejmą 31 lipca).

Ośrodek w Wałczu położony jest w lesie, na peryferiach miejscowości. Został otwarty wyłącznie dla wioślarzy, kajakarzy i pływaków. Najpierw wszyscy zawodnicy i trenerzy, którzy wrócili ze zgrupowań zagranicznych, odbyli dwutygodniową kwarantannę. Później zostali poddani testom genetycznym na obecność koronawirusa (wszystkie wyniki były negatywne). Wioślarska reprezentacja skoszarowana w Wałczu liczyła 41 osób (łącznie z trenerami, masażystami i lekarzem).

– Każda z ekip zamieszkała w innym budynku. Wszystkie pokoje ośrodka zamieniono na jedynki. Sportowcy nie mają kontaktu z pracownikami ośrodka, nawet podczas procedury meldowania. Nie mogą też odwiedzać pobliskiej miejscowości – mówi Bogdan Gryczuk, dyrektor sportowy w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich.

Wioślarze korzystali z osobnej siłowni i osobnej sali z ergometrami. Wyżywienie początkowo dostarczano pod drzwi pokojów hotelowych, później rozpoczęto porcjowanie na stołówce (zrezygnowano z tzw. szwedzkiego stołu). Zawodnicy, którzy nie są członkami olimpijskiej elity, trenowali w klubach (z zachowaniem przepisów sanitarnych – bez dostępu do szatni i innych obiektów zamkniętych).

Ponieważ odwołano wiosenne regaty i uzupełniające kwalifikacje olimpijskie, a igrzyska przesunięto o rok, wioślarze przygotowują się do mistrzostw Polski, które mają być rozgrywane 19 i 20 września oraz do mistrzostw Europy zaplanowanych na 10 i 11 października. Obie imprezy będą się odbywać na poznańskim torze regatowym Malta. Od kilu miesięcy trwają tam prace remontowe – największe zmiany widać w okazałej wieży sędziowskiej.

Wioślarze wierzą, że jesienią i zimą powrócą do normalnego cyklu zgrupowań przygotowawczych, oraz że znów pojadą do swego ośrodka w Portugalii, by ponownie przygotować się do wiosennych regat oraz uzupełniających kwalifikacji olimpijskich przed igrzyskami Tokio 2021. – Ponieważ w wyczynowym sporcie rok to mnóstwo czasu, można się spodziewać pewnych roszad w składach naszych osad. Być może do niektórych ekip zaczną się przebijać młodsi zawodnicy. Natomiast po igrzyskach w Tokio możemy się spodziewać wymiany nawet 20, 30 proc. wioślarzy. Tym bardziej, że niektórzy zawodnicy planowali zakończenie kariery już w tym roku, z końcem odwołanych igrzysk – dodaje Bogdan Gryczuk. ■

Czwórka podwójna mężczyzn: Dominik Czaja, Wiktor Chabel, Szymon Pośnik i Fabian Barański. Fot. Julia Kowacic

„Generał Zaruski” zasłużył na solidny remont. Teraz wyzwanie: rejs na Islandię

„Generał Zaruski” w stoczni Szkuner. Część podwodna oczyszczona do surowego drewna. Fot. Krzysztof Dębski (2)

Wiosenna aura sprzyjała pracom remontowym.

Ponad sześć tygodni trwał generalny remont części podwodnej poszycia żaglowca „Generał Zaruski”. Była to pierwsza tak szeroko zakrojona renowacja kadłuba od pamiętnej odbudowy jachtu ukończonej w 2012 roku. Remont przeprowadziła kilkuosobowa załoga szkieletowa (kapitan, bosman i oficer wachtowy), przy wsparciu szkutników z Jacht Klubu im. Conrada oraz fachowców ze stoczni Szkuner z Władysławowa. Prace ukończono pod koniec kwietnia. Kosztowały około 25 tys. zł. Po zwodowaniu „Zaruski” zawinął do Mariny Sienna Grobla na Motławie w Gdańsku (300 metrów przed zwodzoną kładką prowadzącą na Ołowiankę). To kameralne miejsce jest jego przystanią techniczną. Później wrócił na swą macierzystą keję, czyli na nabrzeże przy Narodowym Muzeum Morskim (stoi przed dziobem statku „Sołdek”).

– Po siedmiu sezonach morskiej służby „Zaruskiemu” należał się remont – mówi Krzysztof Dębski, kierownik biura armatorskiego przy Gdańskim Ośrodku Sportu. – Dotąd co rok wyciągaliśmy jacht z wody, by sprawdzić część podwodną i wykonać doraźne naprawy drobnych uszkodzeń i ubytków. Nigdy jednak nie było czasu na poważniejsze kompleksowe remonty, gdyż harmonogram rejsów był napięty i „Zaruski” rozpoczynał morską służbę wczesną wiosną. W tym roku, w okresie pandemii koronawirusa, skorzystaliśmy z opóźnienia sezonu, a także z doskonałej wiosennej aury, która sprzyjała pracom remontowym prowadzonym na wolnym powietrzu. Chyba nigdy wcześniej nie mieliśmy tak dobrego okna pogodowego na prace szkutnicze – świeciło słońce, a delikatny wiatr lekko podsuszał kadłub. Śmiem twierdzić, że ostatnie prace malarskie wykonano lepiej, dokładniej i z większą dbałością o reżim technologiczny, niż podczas pamiętnej odbudowy żaglowca. Nowe zabezpieczenie kadłuba

Szlifowanie nierówności powstałych po piaskowaniu drewna. Fot. Krzysztof Dębski (2)

Szpachlowanie po nałożeniu pierwszej warstwy podkładu.

będzie służyć „Zaruskiemu” kolejne siedem sezonów, a być może nawet dłużej – dodaje Krzysztof Dębski.

Od początku zakładano, że należy zdjąć wszystkie warstwy farb – do surowego drewna. Korzystając z rekomendacji armatorów innych drewnianych jednostek oraz wiedzy fachowców ze stoczni Szkuner, armator postawił na wypiaskowanie kadłuba. Aby ta operacja przebiegła możliwie delikatnie i nie zniszczyła poszycia, zakupiono piasek o specjalnej gramaturze. Na początku wykonano próbę na małym fragmencie. A później wszystko poszło niezwykle sprawnie.

Piaskowanie jest metodą o wiele szybszą i skuteczniejszą od tradycyjnego szlifowania. W doskonały sposób obnaża wszystkie wady poszycia. Gdyby się pokazało zbutwiałe drewno – od razu zostałoby usunięte, a gdyby natrafiono na luźny kołek, natychmiast by wyleciał. Poza tym, ekipa nie musiała mozolnie skrobać szlifierkami kadłuba metr po metrze i co chwilę wymieniać zużytych arkuszy papierów ściernych. Zaoszczędzono więc zdrowie i czas – cała operacja oczyszczania trwała zaledwie kilka godzin. Po piaskowaniu ukazała się powierzchnia lekko żłobkowana, przypominająca szczotkowane drewno. Dopiero w tym momencie w ruch poszły szlifierki i rozpoczęło się wyrównywanie.

– Kadłub zaskoczył nas swym doskonałym stanem – mówi Krzysztof Dębski. – Spodziewaliśmy się większych uszkodzeń i ubytków. A tu nawet tradycyjny olejowany dychtunek konopny, wypełniający przestrzenie między plankami, okazał się nienaruszony. Wystarczyło więc starannie wyszpachlować drobne pęknięcia i uszkodzenia. Przy okazji dokonaliśmy niewielkiej modernizacji szkutniczej na dziobnicy, wstawiając dwie dębowe deski przykrywające łączenia elementów po obu stronach poszycia. Wypiaskowano też stalowy balast – tu już nie trzeba było działać z jakąś szczególną ostrożnością.

Po wyszlifowaniu powierzchni kadłuba, nałożono pierwszą warstwę farby podkładowej Seajet 015 Underwater Primer. Zgodnie z zaleceniami producenta, podkład rozcieńczono w odpowiedniej proporcji zalecanym rozcieńczalnikiem (dla lepszego wsiąknięcia we wszystkie najmniejsze szczeliny drewna). Seajet 015 bazuje na specjalnej żywicy akrylowej stanowiącej barierę ochronną. Jest szybkoschnący, przyczepny, tworzy twardy, ale zarazem elastyczny film (do stosowania także na czysty laminat oraz stal). Po nałożeniu tej pierwszej warstwy, rozpoczęto szpachlowanie nierówności. Następnie przeprowadzono kolejne szlifowanie. Na to przyszły dwie następne warstwy farby podkładowej Seajet 015 Underwater Primer (tym razem już bez rozcieńczania). Na koniec naniesiono dwie warstwy dwusezonowej farby przeciwporostowej do łodzi żaglowych Seajet 033 Shogun. To jeden z najskuteczniejszych antifoulingów na rynku – zawiera dwa rodzaje biocydów. Powstał na bazie tlenku miedzi o wydłużonym działaniu (nie zawiera związków cyny). Zapewnia skuteczną ochronę przed porastaniem. Aplikując poszczególne warstwy, przestrzegano odpowiednich przerw – nie mogą być one ani zbyt krótkie, ani zbyt długie (by uniknąć konieczności kolejnego szlifowania powierzchni). Jak co rok przed sezonem, ekipa remontowa odnowiła także burty, wykorzystując białą farbę marki Epifanes (farby dla „Zaruskiego” dostarczyła szczecińska firma CMS – farbyjachtowe.pl).

Linia wodna, jak nowa. Fot. Krzysztof Dębski

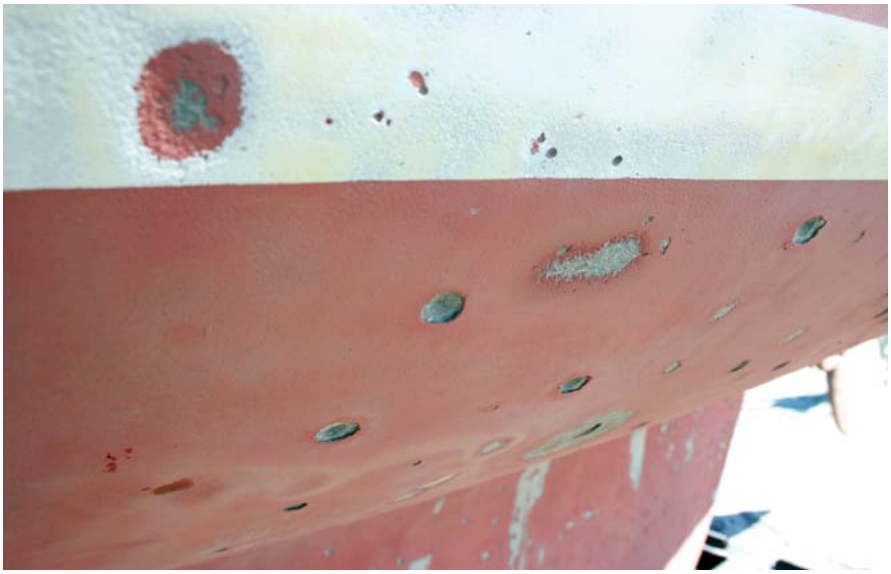
Z uwagi na pandemię koronawirusa, decyzją władz Gdańskiego Ośrodka Sportu odwołano w tym roku rejsy majowe i czerwcowe. Wszyscy wierzą, że w wakacje „Zaruski” wreszcie wyruszy w morze. Przed nim między innymi największe wyzwanie – wielki rejs na Islandię (start 11 lipca). Będzie to najdłuższa i najdroższa wyprawa „Zaruskiego” po odbudowie sprzed ośmiu lat. ■

Burzliwe dzieje „Zaruskiego”

Budowę żaglowca zainicjował w 1938 roku generał Mariusz Zaruski, miłośnik żeglarstwa, wychowawca młodzieży, taternik i założyciel Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Ze składek członków Ligii Morskiej i Kolonialnej budowę przeprowadzono w szwedzkiej stoczni. Planowano zamówienie dziesięciu takich jachtów dla ZHP. Niestety, wybuch II wojny światowej pokrzyżował plany. Generał Zaruski zmarł w 1941 roku w więzieniu NKWD w Chersoniu, nie doczekawszy przekazania żaglowca Polsce. Do 1945 roku jacht służył w Szwecji pod nazwą „Kryssaren”. Od 1946 roku rozpoczęły się jego burzliwe losy pod polską banderą. W latach 50. ówczesne władze przekazały żaglowiec Lidze Przyjaciół Żołnierza (późniejszej Lidze Obrony Kraju). Jednostka odbyła sporo dalekich rejsów, w tym do Narwiku i na Spitsbergen. Służyła aż do 2003 roku, kiedy utraciła klasę Polskiego Rejestru Statków, co było jednoznaczne z wyłączeniem z eksploatacji. „Zaruski” zacumował w Jastarni, gdzie niszczejąc, spędził dwa lata. W 2005 roku przetransportowano go do Władysławowa w nadziei na solidny remont. Niestety, rok później wycofał się sponsor i remont przerwano. Dopiero w 2008 roku trafił do Gdańska. Miasto kupiło go za 150 tys. zł. Odbudowany kadłub zwodowano w grudniu 2011 roku. Później zabudowywano wnętrze i montowano urządzenia pokładowe. Banderę podniesiono 30 października 2012 roku. Od sezonu 2013 „Zaruski” rozpoczął służbę w barwach Gdańska. Aktualnych informacji o rejsach szukajcie na stronie www.zaruski.pl.

Koniec remontu. „Zaruski” opuszcza Władysławowo i wraca do Gdańska. Fot. Krzysztof Dębski

Jak zapobiegać osmozie i jak skutecznie usuwać ogniska osmotyczne



Osmoza to podstępny wróg – powoli i w ukryciu niszczy struktury laminatów. Fot. Sea-Line (2)

Osmoza niszczy kadłuby z laminatów i może znacznie obniżać ich wartość – to właśnie bowiem ocena stanu kadłuba jest jednym z najistotniejszych elementów mających wpływ na cenę jednostki. Poza tym, stopniowe niszczenie struktury laminatu zwiększa ciężar kadłuba, co wpływa na głębokość zanurzenia, zdolności manewrowe, prędkość oraz zużycie paliwa. Jak rozpoznać to zjawisko i jak z nim walczyć?

Co to za diabeł i jak powstaje

Woda przenika przez warstwę żelkotu do laminatu. Tam reaguje z substancjami pozostałymi po produkcji, tworząc roztwory soli. Nawet najlepszy laminat nie jest strukturą jednolitą. Pojawiają się w nim pęcherzyki powietrza oraz mikropęknięcia – zarówno w żywicy, jak i na styku żywicy i szkła. Żywica poliestrowa zawiera związki, które reagując z wodą, tworzą kwasy octowy i solny oraz glikol. Ponieważ glikol jest substancją silnie higroskopijną, zwiększa się ilość wchłanianej do kadłuba wody. Jej cząsteczki wnikają do laminatu bez przeszkód, ale molekuły związków powstałych w wyniku hydrolizy są zbyt duże, by przeniknąć przez żelkot z powrotem na zewnątrz.

Hydroliza przebiega intensywniej w wodzie morskiej, która ma odczyn zasadowy (8-8,5 pH). Niszczone są połączenia między włóknami zbrojenia szklanego a lepiszczem. Woda rozprzestrzenia się wzdłuż włókien zbrojenia, oddzielając je od lepiszcza. Efektem jest stopniowa degradacja laminatu – powstają pęcherze osmotyczne wypełnione kwaśną cieczą o odczynie pH od 0 do 6,5. Mogą mieć różną średnicę – od kilku minimetrów do 10 cm. Powstawanie osmozy jest procesem rozłożonym w czasie, a pozbycie się jej skutków jest trudne, długotrwałe i kosztowne.

Ogniska osmotyczne trzeba starannie oczyścić.

Jak chronić zdrowy laminat

Lepiej zapobiegać niż leczyć. Do ochrony nie stosujemy jednak ani żelkotów, ani topkotów poliestrowych. Ich użycie nie powstrzyma przenikania wody, choć właśnie z tych produktów zbudowana jest łódź. Warto pamiętać, że żelkot poliestrowy jest produktem do budowy na bazie form – użyty do naprawy nie utwardzi się do tzw. pyłosuchości. Natomiast topkot, czyli żelkot z korektorem parafinowym, służy do wypełniania rys oraz drobnych ubytków powyżej linii wodnej (nie zapobiega osmozie i nie nadaje się do usuwania jej skutków).

Najlepszymi parametrami i niską przepuszczalnością wilgoci charakteryzują się farby dwuskładnikowe i to one powinny być stosowane do ochrony kadłuba. Idealnie sprawdzą się powłoki oparte na żywicach epoksydowych. Używając farb dwuskładnikowych, należy zachować proporcje zalecane przez producentów. Trzeba również stosować odpowiednie rozcieńczalniki. Ważne jest także zachowanie wskazanych przerw pomiędzy nakładaniem kolejnych warstw (szczegółowe informacje znajdziecie na kartach technicznych produktów).

W których miejscach kadłuba nanosić warstwy antyosmotyczne

Warstwę zabezpieczającą z farby epoksydowej możemy nałożyć zarówno na kilkuletni jacht (uprzednio osuszony), który nie ma jeszcze śladów osmozy, jak i na nową jednostkę. Środki przeciw osmozie stosujemy poniżej linii wodnej, czyli w miejscach mających stały kontakt z wodą. Zabezpieczenie nanosimy także w pasie 15 cm nad linią wody, ponieważ musimy pamiętać, że zmienia się obciążenie jednostki oraz zafalowanie. Możemy też zabezpieczyć wewnętrzną stronę laminatu (zęzę), która także ma kontakt z wodą i wilgocią.

Jak stworzyć skuteczną barierę przeciw osmozie

Na czysty zmatowiony żelkot nakładamy podkład epoksydowy (na przykład Lightprimer GFK Sea-Line), który zapewnia dobre przyleganie farby barierowej. Następnie nakładamy dwie warstwy farby antyosmotycznej, a później ponownie farbę kontaktową, która będzie znakomitym podkładem dla antifoulingu. Można też nałożyć pięć warstw podkładu epoksydowego, uzyskując grubość 300 mikronów. Ta metoda jest prostsza do realizacji w warunkach amatorskich, ponieważ Lightprimer GFK Sea-Line utwardza się szybciej i nie ma tak dużych wymagań, jak farby bezrozpuszczalnikowe (bezwzględnie zalecane do prac związanych z naprawami skutków osmozy). Ważna jest grubość powłoki ochronnej. Aby bariera epoksydowa była nieprzenikliwa, powinna mieć około 300 mikronów. Warstwa podkładu epoksydowego nałożonego wałkiem to około 60 mikronów, natomiast utwardzona warstwa farby antyosmotycznej (na przykład Epoxy Primer Antiosmotic HS Sea-Line) to 100, 150 mikronów.

Jak likwidować ogniska osmozy

Naprawa kadłuba wymaga cierpliwości. Pracę dzielimy na etapy: usunięcie starych warstw, rozwiercenie pęcherzy osmotycznych, osuszenie kadłuba i aplikacja farb oraz szpachlówek.

Etap pierwszy to usunięcie wszystkich starych warstw lakierów i farb. Na oczyszczonej do żelkotu powierzchni dostrzeżemy wszystkie ogniska osmozy. Każde uszkodzenie trzeba rozwiercić, a następnie zeszlifować to miejsce, redukując warstwę żelkotu mniej więcej do dwóch trzecich początkowej grubości. Całość, także zęzę i w miarę możliwości wewnętrzną stronę laminatu, wielokrotnie myjemy za pomocą pary lub słodkiej ciepłej wody. Mycie pomaga usunąć szkodzące laminatom związki chemiczne.

Kolejny etap to bardzo dokładne suszenie kadłuba. W trakcie suszenia warto kilka razy powtórzyć mycie ciepłą wodą oraz dogrzać wnętrze. Osuszony kadłub przemywamy zmywaczem. Następnie na czystą powierzchnię nanosimy warstwę podkładu epoksydowego. Rozwiercone otwory i inne ubytki pokrywamy szpachlem epoksydowym. Duże ubytki można wypełnić szpachlem epoksydowym z włóknem szklanym, a pozostałe miejsca i większe powierzchnie – szpachlem epoksydowym lekkim. Po utwardzeniu masy szlifujemy nadmiar materiału, aby powierzchnia była idealnie równa. Najpierw można szlifować papierami o gradacji P80-P120, a następnie wykańczać powierzchnię papierami P120-P240. Na tak przygotowane dno nakładamy farbę antyosmotyczną (od dwóch do czterech warstw).

Epoksydy bezrozpuszczalnikowe po utwardzeniu tworzą powierzchnię przypominającą polerowane szkło. Aby zapewnić przyczepność kolejnej warstwie, nie należy jej nakładać wcześniej niż zaleca producent. Jeśli maksymalny czas do nałożenia kolejnej warstwy zostanie przekroczony, powierzchnia musi być dokładnie zmatowiona (zalecane papiery: P240-P400).

W jakich warunkach wykonywać prace naprawcze

Należy pamiętać, że większość produktów epoksydowych dostępnych na rynku wymaga odpowiednich warunków i nie utwardzi się w temperaturze poniżej 10°C. Niektóre epoksydy mogą wiązać w temperaturze około 5°C, jednak większość farb i szpachlówek epoksydowych wymaga, aby wszystkie prace były wykonywane w środowisku ciepłym i suchym. Niewłaściwe utwardzenie możemy rozpoznać po tym, że warstwa pozostaje miękka mimo upływu czasu. Może też przybrać matowy wygląd.

Właściwie nałożony i utwardzony system naprawczy, oparty na bezrozpuszczalnikowym epoksydzie grubopowłokowym, pokrywamy jeszcze jedną warstwą farby kontaktowej, by zwiększyć przyczepność farby poliuretanowej lub przeciwporostowej. Dobrze wykonana naprawa chroni kadłub przez wiele lat. Przed kolejnymi sezonami pozostanie nam jedynie nanoszenie warstw antyporostowych.

Joanna Janiak-Frais

Joanna Janiak-Frais jest szefem działu produktów jachtowych w firmie Troton z Ząbrowa (województwo zachodniopomorskie) i odpowiada za rozwój marki Sea-Line oferującej kompletny system szpachli, farb, kosmetyków i akcesoriów do budowy i naprawy łodzi z laminatów, stali i drewna. Informacji o przygotowaniu powierzchni, malowaniu, laminowaniu, szpachlowaniu, polerowaniu i walce z osmozą szukajcie na stronie: www.jachtowe.com.pl.

Nowe receptury szpachlówek epoksydowych Sea-Line

Marka Sea-Line zmodyfikowała receptury szpachlówek epoksydowych. Zmiany są podyktowane dbałością o bezpieczeństwo użytkowania produktów chemicznych, są też odpowiedzią na restrykcyjne przepisy o ochronie środowiska. Wzięto również pod uwagę potrzeby użytkowników oczekujących między innymi łatwych proporcji mieszania oraz komfortowego czasu pracy z przygotowaną mieszaniną. Na opakowaniach nowych szpachlówek szukajcie oznaczeń NEW.

Szpachlówka epoksydowa lekka NEW nadaje się do szlifowania szybciej niż jej poprzedniczka. W starej recepturze czas utwardzania wynosił 24 godziny, w nowej potrzebujemy tylko 20 godzin (przy temperaturze 20 stopni C). Mamy też łatwiejsze proporcje mieszania składników: 100:100 wagowo oraz 1:1 objętościowo. Kolejną zaletą jest niższa waga: zamiast 850 gramów, 700 gramów (dla objętości 1 litra).

Szpachlówka epoksydowa uniwersalna NEW ma jaśniejszy kolor. Czas pracy (tzw. pot life) wydłużono z 10 do 40 minut. Nieznacznie zmniejszyła się waga produktu. Poza tym zaokrąglono proporcje wagowe mieszania składników (bazy oraz utwardzacza) – nowe proporcje wynoszą 100:50 gramów.

Szpachlówka epoksydowa z włóknem szklanym NEW zmieniła kolor z jasnej zieleni na jasny odcień szarości. Czas pracy wydłużono o 25 minut (do 50 minut), natomiast czas utwardzania skrócono aż o osiem godzin (z 24 do 16 godzin). Mamy też niższą wagę: zamiast 1800 gramów, 1550 gramów (dla objętości 1 litra). Poza tym ujednolicono proporcje mieszania wagowego i objętościowego – teraz wynoszą one 2:1.

Szczegółowe opisy produktów, karty techniczne oraz charakterystyki są dostępne na stronie producenta www.sea-line.eu. ■

Łatwe proporcje mieszania i komfortowy czas pracy. Na opakowaniach szukajcie oznaczeń NEW. Fot. Sea-Line

Nord Cup Gdańsk 2019. W baksztagu wiatr pozorny na górze jest pełniejszy i silniejszy, a na dole – ostrzejszy i słabszy. Dlatego genaker powinien być skręcony. Fot. Bartosz Modelski

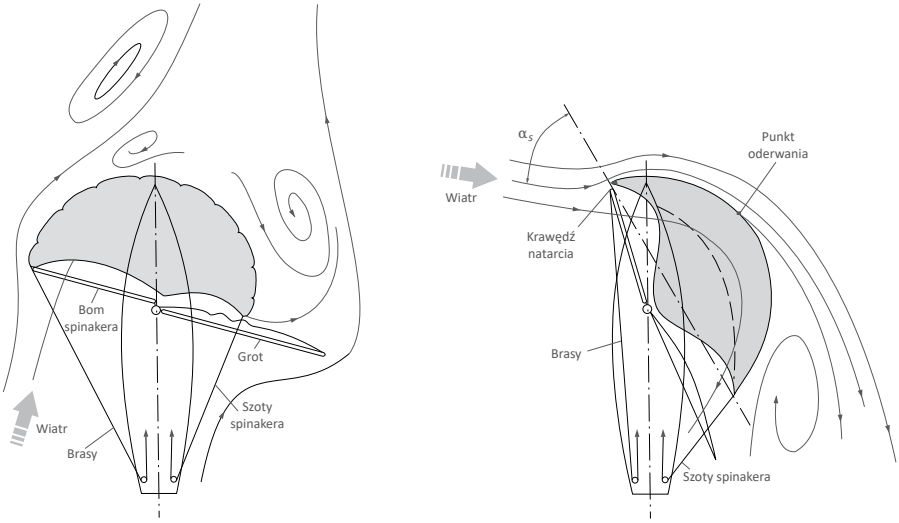
Jak ujarzmić genaker, czyli odkrywanie żeglarstwa od nowa

Genaker uchodzi za żagiel trudny w obsłudze i nawet potencjalnie niebezpieczny. Jednak gdy poznamy zasady jego działania i odpowiednio dobierzemy powierzchnię (do aktualnych warunków pogodowych), genaker uczyni żeglugę ciekawszą i przyjemniejszą. Jeśli masz odrobinę cierpliwości, by przeczytać ten artykuł, oraz odwagi, by spróbować czegoś nowego – twój jacht niedługo będzie bić swoje rekordy prędkości, a ty poczujesz nową jakość żeglugi. Ciekawiło mnie, jak dokładnie działają żagle tego typu, więc wykonałam pierwsze w Polsce badania genakera w tunelu aerodynamicznym. Opowiem wam o tym, ale najpierw krótki wstęp.

Standardowy zestaw żagli to grot i fok. Ich projektowanie opanowano do perfekcji. Znamy pewne optymalne kształty, których używamy jako szablonu do tworzenia nowych modeli. Genaker to żagiel dodatkowy, a jego optymalny kształt nie jest już tak oczywisty i zależy od wielu czynników: od charakterystyki oporowej jachtu, kursu, zakresu kierunków wiatru i umiejętności załogi. Gdy podczas regat zawodnicy używają standardowego zestawu, szanse zwykle są wyrównane. Dopiero w szczególnych przypadkach, gdy można użyć genakera, przewagę zyskuje załoga, której żagiel jest lepiej zaprojektowany (przy zachowaniu równej powierzchni). Poza tym, genakery wymagają większych umiejętności technicznych. Załogant operujący takim żaglem, musi dynamicznie reagować na każdą zmianę kierunku wiatru. To ciężka praca wymagająca siły, skupienia i refleksu.

Czy zatem takie żagle są odpowiednie na niedzielne pływanie – na jeziorze lub w zatoce, z rodziną i przyjaciółmi? Jeżeli już przyzwyczailiście się do standardowego zestawu, genaker na wszystkich zrobi wrażenie i nada żegludze nowego wymiaru. Jednak w zależności od jego powierzchni, potrzebujemy jednej lub dwóch osób (oprócz sternika), które wiedzą, jak nim operować i jak go zrzucić. Można się tego nauczyć i warto podjąć to wyzwanie, choćby dla frajdy. Najlepiej spróbować przy słabych wiatrach, o sile do dwóch stopni w skali Beauforta.

Zacznijmy od definicji. Genaker (spinaker asymetryczny) to żagiel na pełne wiatry. W stosunku do pozostałych żagli, charakteryzuje się dużą powierzchnią – około trzy razy większą od powierzchni grota. Genakerów używamy

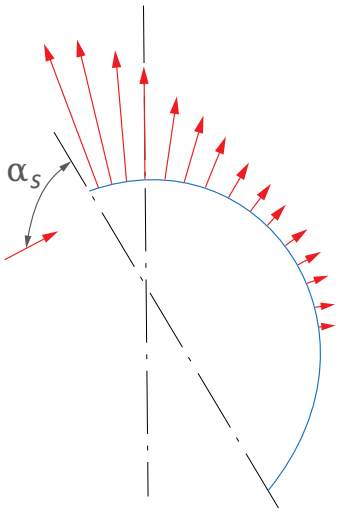


Z lewej oderwanie przepływu jest na likach. Z prawej punkt oderwania jest przesunięty.
Grafiki są wiernymi kopiami rysunków, które Czesław Marchaj przedstawił w książce „Teoria żeglowania".

najczęściej przy słabych wiatrach, do czterech stopni w skali Beauforta. Należy pamiętać, że przy silniejszych podmuchach siła powstająca na tym żaglu gwałtownie wzrasta (proporcjonalnie do kwadratu prędkości wiatru) i może prowadzić do niebezpiecznego przechyłu, a nawet do wywrotki jednostek mieczowych.

Gdy rodziły się spinakery, zastosowano prostą zasadę: wiatr napiera na żagle i popycha jacht do przodu. Im większa powierzchnia, tym większa siła i tak właśnie powstał duży „worek" rozpięty między masztem a brasami (odpowiedniki szotów). W takiej sytuacji siła ciągu jest równa oporowi żagla. Genakery natomiast pozwalają na żeglugę w większym zakresie kątów wiatru pozornego (od 60 do 160 stopni). Są prostsze w obsłudze, bo nie mają dodatkowego bomu, który trzeba przepinać na drugą burtę przy każdym zwrocie przez rufę. Poza tym, lik przedni nie jest przyczepiony do sztagu, więc możemy przenosić żagiel za sztag, na stronę nawietrzną, by złapać więcej wiatru. Gdy jednak zaczynamy płynąć ostrzej i wybieramy brasy, oprócz częściowego oporu, na żaglu powstaje również siła nośna – podobnie, jak na skrzydle samolotu. Pojawia się ona w okolicy liku przedniego, a następnie, w pewnej odległości od niego, następuje oderwanie przepływu i za żaglem powstaje tak zwany ślad (ślad obrazuje na przykład kula zanurzona w poruszającym się płynie). Miejsce oderwania zależy od kąta żeglugi względem wiatru i kształtu żagla. Wielkość śladu, a dokładniej jego powierzchnia na płaszczyźnie prostopadłej do kierunku przepływu, jest proporcjonalna do siły oporu powstającej na żaglu. Na fordewindzie punkty oderwania to lik wolny i lik przedni żagla. W miarę ostrzenia, punkt ten odsuwa się od liku przedniego.

Dlaczego pojęcia punktu oderwania, siły nośnej i oporu są tu istotne? Powinniśmy wiedzieć, że siła oporu jest skierowana zawsze równolegle do przepływu, a więc płynąc pod kątem 120 stopni do wiatru pozornego, jacht będzie bardziej popychany tą siłą w bok niż do przodu. Na szczęście na przedniej części żagla powstaje



Rozkład sił na genakerze. Rys. Czesław Marchaj

Czasem siła jest tak duża, że trymer musi odpuścić. Fot. Bartosz Modelski

Badania w tunelu aerodynamicznym CTO w Gdańsku.

również siła nośna skierowana prostopadle do przepływu. Jest znacznie większa od siły oporu na jednostkę powierzchni, więc dostajemy znacznie więcej siły na kierunek żeglugi. Genaker ma tak zaprojektowany kształt liku przedniego, aby właśnie umożliwiać powstawanie siły nośnej przy ostrzejszych kursach.

By dokładnie przeanalizować rozkład sił na genakerze, wykonałam badania w tunelu aerodynamicznym w Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku. Wyznaczono siły powstające na żaglu przy różnych kątach napływu. Okazuje się, że przy pełniejszych kursach na żaglu powstaje również siła unosząca jacht. Dzięki temu dziób wychodzi z wody, rufa się zanurza i niektóre jednostki mogą płynąć w ślizgu. To dodatkowy atut genakerów.

Istotne znaczenie ma również skręt żagla. Powietrze przemieszczające się nad powierzchnią wody jest przez nią spowolnione. A więc im wyżej, tym silniejszy wiatr. Jeśli dodamy do tego jacht, który się przemieszcza z daną prędkości, pod pewnym kątem do wiatru rzeczywistego, to wiatr pozorny nie będzie już działał pod tym samym kątem i z tą samą siłą na każdej wysokości. W baksztagu wiatr pozorny na górze będzie pełniejszy i silniejszy, a na dole – ostrzejszy i słabszy. Z tego powodu genaker powinien być skręcony: duża czasza na górze, by umożliwić ślizg i wytwarzać maksymalny opór, natomiast na dole żagiel węższy i skręcony za pomocą brasu. Ponieważ badany żagiel był regulowany brasem, mogliśmy zmierzyć wpływ tej regulacji na siłę na żaglu. Okazuje się, że minimalne zmiany kąta natarcia, przy danym kursie do wiatru pozornego, powodują duże zmiany w uzyskiwanej sile ciągu oraz sile nośnej.

Podsumowując, genaker jest prostszą w obsłudze wersją spinakera. Pozwala na większą elastyczność w wyborze kąta żeglugi, więc unikamy częstej zmiany żagli. Początkująca załoga powinna rozpocząć treningi w słabych wiatrach i postawić genaker na kursie pełnym, tak aby grot zasłaniał wiatr (aż do chwili, w której róg fałowy osiągnie top masztu). Później można wybrać brasy i podostrzyć. Trymowanie polega na wypuszczaniu żagla, czyli luzowaniu brasów aż do delikatnego załamania na górnej części liku przedniego. Wtedy należy lekko podebrać i znowu powtórzyć luzowanie. Dzięki takiej pracy mamy pewność, że żagiel jest ustawiony optymalnie i daje największą siłę ciągu. Sterowanie może sprawiać pewne trudności, szczególnie na zafalowanym akwenie. Jednak dzięki dobrej współpracy trymera i sternika, szybko nabierzecie wprawy.

Czasem mogą się zdarzyć trudne sytuacje, na przykład owinięcie żagla wokół sztagu przy rosnącej sile wiatru. Może wówczas powstać balon ciągnący łódź, na przykład w kierunku lądu. Trzeba też pamiętać o wyczuciu prędkości wiatru. Gdy płyniemy pełnym kursem, wydaje się, że nie wieje zbyt mocno. Jednak w pewnym momencie może być już za późno, by zapanować nad jachtem i ściągnąć żagiel. Dzieje się tak za sprawą ogromnej powierzchni genakera. Pamiętajmy zatem o tych zagrożeniach, ale nie rezygnujmy z użycia dodatkowego żagla. Żegluga z genakerem to odkrywanie żeglarstwa od nowa. Nie ma nic przyjemniejszego niż ślizg z wiatrem pod ogromnym lekkim żaglem.

Agnieszka Piekło

Silniki Suzuki. Innowacje, nowe modele i systemy kontroli

Pandemia koronawirusa nie zatrzymała inżynierów Suzuki, ani prężnie działającego segmentu marine. W nowy sezon marka weszła z impetem i nowościami. Na co warto zwrócić uwagę?

Suzuki Marine ma w ofercie tak szeroką gamę silników, że każdy znajdzie odpowiedni model do swojej łodzi. Najniższą moc 2,5 KM oferuje silnik DF2.5. Najmocniejszy motor w rodzinie to DF350A o imponującej mocy 350 KM. Jednak rynkowa walka o klientów nie jest oparta w Suzuki na poszukiwaniach coraz większych mocy, ale na budowie motorów coraz bardziej zaawansowanych technologicznie, ekonomicznych, cichych i przyjaznych środowisku. W tym sezonie nowością jest DF300B.

DF300B jest kolejnym silnikiem (po DF350A i DF325A) wykorzystującym szeroki wachlarz rozwiązań oferowanych przez inżynierów Suzuki. Na przykład innowacyjną w silnikach zaburtowych technologię Dual Prop, czyli system dwóch przeciwnie obracających się śrub. Silnik powstał na bazie DF325A. Ma takie same wymiary i tę samą pojemność skokową, co wspomniane dwie mocniejsze jednostki. Podobnie jak DF325A, ma bardzo małe wymagania co do paliwa – wystarczy 91-oktanowe. Dzięki temu silnik sprawdza się także w zastosowaniach komercyjnych. W ofercie Suzuki jest też starszy model DF300AP o mocy 300 KM charakteryzujący się mniejszą pojemnością skokową i możliwością zmiany kierunku obrotu śruby napędowej.

Duże łodzie wymagają dużych silników, ale Suzuki nie zapomina o armatorach poszukujących mniejszych jednostek. W ubiegłym sezonie na rynku zadebiutował silnik DF150A o mocy 150 KM, z mechanicznym systemem sterowania, stanowiący alternatywę dla mode-

Model Suzuki DF175AP na niedużej łodzi wędkarskiej.

Dwa silniki DF350A...

...to najmocniejsza para w rodzinie zaburtowych jednostek Suzuki.

lu DF150AP z elektronicznym sterowaniem. Wcześniej klienci poszukujący jednostek z mechanicznym systemem sterowania decydowali się na silnik nieco słabszej mocy DF140A.

Niezależnie od mocy silnika, każdy model ma najnowsze rozwiązania opracowane przez inżynierów firmy. Które z nich w szczególny sposób wyróżniają markę? Wspomniałem już o systemie Dual Prop. Warto też zwrócić uwagę na Lean Burn Control System, który dopasowuje mieszankę paliwa i powietrza do warunków pracy, skutecznie obniżając zużycie paliwa. A także na dwustopniową redukcję przełożenia, odsunięty wał napędowy, bezobsługowy łańcuch rozrządu, system podwójnych wtryskiwaczy Dual Injector System, rezonator – system tłumienia hałasu i wibracji zamontowany na kolektorze dolotowym, czy podwójny system wlotu wody do chłodzenia. Dual Louver System, przypominający rybie skrzela, to znajdujący się w pokrywie silnika system wlotu powietrza, który całkowicie odseparowuje wodę. Dzięki temu powietrze w silniku jest suche, a jego temperatura jest wyższa od temperatury otoczenia najwyżej o 10 stopni Celsjusza. Wędkarze z pewnością docenią układ wspomagający trałowanie, a wszyscy użytkownicy – system bezkluczykowego rozruchu pełniący również funkcję immobilizera. To właśnie te nowinki techniczne sprawiają, że firma Suzuki jest najczęściej nagradzaną – od 1987 do 2017 roku otrzymała dziewięć nagród przyznanych przez National Marine Manufacturers Association. W tym aż osiem za czterosuwowe silniki zaburtowe.

Ale sam silnik, to jeszcze nie wszystko. Firma nawiązała współpracę z marką Furuno i stworzyła system pozwalający zintegrować zarządzanie wszystkimi urządzeniami w jednym wielofunkcyjnym ploterze. Wyświetlacz dostępny jest w czterech rozmiarach: 7", 9", 12" i 16". Ekran przekazuje informacje, które dotąd były wyświetlane na różnych wskaźnikach. Może być też wykorzystany jako deska rozdzielcza do włączania i wyłączania elektronicznych systemów łodzi.

Użytkownicy mogą też korzystać z mobilnego systemu diagnostycznego SDS Mobile. To bezpłatna aplikacja współpracująca z wielofunkcyjnym wyświetlaczem Suzuki. Podczas pracy silnik wysyła dane do wyświetlacza, który zapisuje je w kodzie QR. Wystarczy zeskanować kod, by wysłać dane do autoryzowanego dealera. Przekażemy w ten sposób numer silnika, motogodziny oraz szczegółowe informacje o pracy naszej jednostki. To rozwiązanie znacznie przyspieszy diagnostykę i usunięcie ewentualnej usterki.

Arek Rejs

Nowość sezonu 2020: Suzuki DF300B.

Suzuki oferuje szeroki wachlarz nowoczesnych rozwiązań.

Candela unosi się metr nad wodą. Prędkość: 30 węzłów.

RIB Zodiac 5.5. Prędkości: 25 węzłów. Fot. Salty Dingo

Foiler ma dwa silniki Diesla V8 (każdy o mocy 370 KM). Maksymalna prędkość: 40 węzłów.

Skrzydła wodne w łodziach motorowych. Jak będzie wyglądać przyszłość?

Konstruktorzy rekreacyjnych łodzi motorowych pozazdrościli projektantom jachtów i też się zabrali za tworzenie kadłubów z foilami. Skrzydła wodne zmniejszają opory i zużycie paliwa oraz powiększają zasięgi jednostek. Poza tym ograniczają hałas i sprawiają, że podróż staje się bardziej komfortowa. Niekiedy wadą jest dosyć skomplikowana obsługa foili, ale projektanci dwoją się i troją, by to zmienić. Oto kilka przykładów udanych prób zastosowania skrzydeł w rekreacyjnych konstrukcjach. Wszystkie przedstawione łodzie przeszły testy, były prezentowane na targach i są dostępne dla klientów.

Przegląd rozpoczynamy od rynkowej nowości, czyli od jachtu Candella 7 powstającego w niewielkiej szwedzkiej stoczni z Lidingö. Można właściwie powiedzieć, że to bardziej ośrodek badawczy skupiający pasjonatów wypoczynku na wodzie – inżynierów z przemysłu lotniczego i branży IT. Candela (cena: od 245 tys. euro netto) to motorówka typu bowrider z otwartym pokładem, o długości 7,7 metra, napędzana silnikiem elektrycznym o mocy 55 kW, unosząca się metr nad wodą. Na pokładzie jest zestaw akumulatorów litowo-jonowych o pojemności 40 kWh. Kadłub wykonano z włókien węglowych. Maksymalna prędkość: 30 węzłów. Zasięg: 50 mil morskich (przy prędkości 22 węzłów). Skrzydła obsługujemy automatycznie, a łódź zaczyna się unosić przy prędkości 17 węzłów. Kadłub ma dość nietypowe foile: skrzydło w kształcie odwróconej litery Pi oraz dodatkowe w kształcie odwróconej litery T na rufie. Na czas postoju w marinie oraz do transportu foile możemy podnieść. Te innowacyjne rozwiązania zaciekawiły jurorów nagrody Best of Boats, którzy w ostatniej edycji konkursu przyznali łodzi Candela 7 główną nagrodę w kategorii Best for Future.

Bodaj największą i najbardziej luksusową motorówką z foilami jest model Foiler – jednostka o długości 9,8 metra z otwartym pokładem, budowana w Zjednoczonych Emiratach Arabskich przez niewielką stocznię należącą do koncernu specjalizującego się w architekturze i przemyśle lotniczym. Jacht powstaje z włókien węglowych, aluminium, stali nierdzewnej, ma też elementy tytanowe. Jednostka napędzana jest dwoma silnikami Diesla V8 (każdy motor o mocy 370 KM). Foiler osiąga maksymalną prędkość 40 węzłów. Może też pływać bez foili – maksymalna prędkość wynosi wtedy 35 węzłów. Chcąc skorzystać ze skrzydeł, musimy się rozpędzić do 18 węzłów i wcisnąć przycisk *fly mode*. Foile ustawiają się automatycznie, a łódź unosi się na wysokość około 1,5 m. Zasięg przy prędkości 30 węzłów wynosi aż 150 mil morskich. Jacht dostępny jest w pięciu wersjach zabudowy pokładu, w tym z niewielką kabiną w części dziobowej. Cena zwala z nóg: od 764 tys. euro netto.

Foile można też stosować w łodziach typu RIB. Takie jednostki oferuje francuska firma SEAir specjalizująca się przede wszystkim w budowie skrzydeł wodnych. W ofercie ma zarówno jachty żaglowe, jak i motorowe. Uwagę branży zwróciła foilami przygotowanymi do klasycznej łodzi RIB Zodiac 5.5. Dwa ruchome skrzydła montuje się po obu stronach kadłuba. Łódź nieznacznie unosi się nad wodą, ale dzięki temu osiąga większą prędkość, zużywa mniej paliwa, a żegluga jest przyjemniejsza. Jak informuje producent łodzi, przy prędkości 25 węzłów i obrotach 4600 rpm, spalanie wynosi około 21,8 l/h. Ta sam jednostka ze skrzydłami zmniejszy obroty do 4300 rpm i spalanie do 16,5 l/h. SEAir oferuje łodzie RIB w rozmiarach od 5,5 m i 7,65 m. Napędzane są silnikami przyczepnymi o mocach od 80 KM. Przedstawiciele firmy chcą w przyszłości opracować foile, które będziemy mogli dopasować niemal do każdej jednostki.

Dość ciekawą konstrukcję zaproponowali Słowacy. Quadrofoil wykonany z laminatu, o długości 3,5 metra i szerokości 2,6 metra, ma cztery skrzydła w kształcie litery C umieszczone z przodu i z tyłu kadłuba. Ta jednostka to coś pośredniego między łodzią a skuterem. Podróżować mogą dwie osoby siedzące jedna za drugą. Firma oferuje dwa modele: Q2A i Q2S. Różnią się przede wszystkim mocą napędów. Oba mają silniki elektryczne: Q2A silnik o mocy 3,7 kW i baterie o pojemności 5,2 kWh (prędkość maksymalna: 21 węzłów), natomiast Q2S – silnik o mocy 5,5 kW i baterie o pojemności 5,2 kWh (prędkość: do 42 węzłów). Maksymalna waga załogi: 170 kg. Cena: od 25 980 euro netto.

Oczywiście wciąż pojawiają się na rynku nowe konstrukcje i pomysły na zastosowanie foili w łodziach motorowych. Na przykład australijska firma Electro Nautic, współpracująca z University of Western Australia, opracowała prototyp skutera Wave Flyer napędzanego silnikiem elektrycznym. Z pewnością za rok lista latających łodzi będzie zdecydowanie dłuższa, a do jednostek elektrycznych dołączą także te z napędem wodorowym. Miejmy tylko nadzieję, że z czasem ceny staną się bardziej przystępne.

Arek Rejs

Karawaning na wodzie. Spacerowa łódź z tarasami na dachu, na dziobie i w rufowej części. Fot. Balt-Yacht

SunCamper 35. Luksusowy dom na kwarantannę i bezpieczne wakacje

Augustowska stocznia Balt-Yacht, jedna z najstarszych polskich stoczni jachtowych, obchodzi w tym roku 30. rocznicę powstania. Firma nie tylko buduje łodzie dla największych światowych marek, ale rozwija też własne modele, między innymi jachty spacerowe. Przebojem ostatnich dwóch sezonów jest SunCamper 35, flagowa jednostka Balt-Yacht będąca niezwykle udanym rozwinięciem jachtu SunCamper 30. Ta elegancka i luksusowa łódź to idealny dom na długie i bezpieczne wakacje – wspaniały azyl na dzisiejsze czasy.

Łódź zaprojektowano w biurze Centkowski & Denert Design Studio. Łączy elementy jachtu motorowego, łodzi typu houseboat i luksusowego pływającego kampingu z tarasami na dachu, na dziobie i w rufowej części. Ma wysoki kielichowaty dziób z niewielką furtką wejściową i wygodną ławką z oparciem. Na rufie jest spora platforma kąpielowa z drabinką. W kokpicie – siedziska i stół. Na prawej burcie – wygodne przejście. Natomiast na górnym pokładzie mamy drugą sterówkę i szeroki dwuosobowy materac (w łatwy sposób przekształcamy go w siedzisko z oparciem). Wnętrze kryje dwie łazienki i dwie kabiny. W dziobowej mogą mieszkać aż trzy osoby. Poza tradycyjnym dwuosobowym łóżkiem, jest tam dodatkowe mniejsze łóżko na lewej burcie. Druga kabina jest w rufowej części. W razie potrzeby można przygotować dwa dodatkowe miejsca do spania – wystarczy obniżyć stół w salonie i rozłożyć materac. Mamy więc siedem miejsc noclegowych. Całą prawą stronę salonu zajmuje kambuz z dużym blatem, lodówką, zlewozmywakiem i kuchenką.

O stateczność kursową i ograniczenie dryfu dbają kile denne, które jednocześnie chronią dno i śrubę. Dziobowy ster strumieniowy ułatwia manewry portowe. Duże solidne koło sterowe pracuje lekko i płynnie. Na prawo od fotela zamontowano przesuwane drzwi – w dowolnym momencie możemy sprawdzić, co się dzieje przed dziobem i za rufą.

SunCamper 35 może być napędzany zaburtowymi silnikami uciągowymi (rekomendacja) o mocach od 25 do 115 KM. Na spokojne akweny jeziorowe wystarczy silnik uciągowy o mocy 25 lub 30 KM – pozwala on osiągać prędkości do 13 km/h. Bez uprawnień można pływać z silnikami o mocy do 50 KM (gdy prędkości nie przekraczają 15 km/h). Przy ekonomicznej prędkości 10 km/h zużycie paliwa wyniesie wtedy od 2,5 do 3 litrów na godzinę. Z mocnymi silnikami od 100 do 115 KM łódź osiąga prędkości półślizgowe od 20 do 25 km/h. Stocznia zaleca stosowanie silników do 100 KM (75 kW), gdyż powyżej tej mocy wymagane są obowiązkowe przeglądy techniczne łodzi i wyposażenia. SunCamper 35 może mieć także stacjonarny zespół sail-drive z silnikiem Diesla o mocy do 60 KM, a także napęd elektryczny lub hybrydowy. ■

Energy 28C.
Nowa odsłona elegancji i komfortu

Energy 28C może mieć laminatowy dach opuszczany zdalnie pilotem. Fot. Alfastreet Marine

Wersje cabin i open mają taką samą aranżację kokpitu. Różnią się jedynie pokładami dziobowymi.

Gdyńska firma Skeiron, dystrybutor jachtów ze słoweńskiej stoczni Alfastreet Marine, przedstawia nową ciekawą jednostkę Energy 28. Producent, wzorem swych poprzednich konstrukcji, oferuje łódź z różnymi rodzajami napędów – od tradycyjnego, przez hybrydowy, po elektryczny.

Markę Energy poznaliśmy w 2018 roku. Na łamach „Wiatru" przedstawiliśmy wtedy relację z testowego rejsu łodzią Energy 23C Electric Semi Hybrid (wydanie X-XI 2018). Nową jednostkę, największą z oferty Alfastreet Marine, zaprezentowano na styczniowych targach w Düsseldorfie. Dostępna jest ze stacjonarnym lub przyczepnym silnikiem spalinowym (wersja Power), z silnikiem elektrycznym (Electric) oraz z silnikiem elektrycznym, którego akumulatory mogą być ładowane wbudowanym generatorem (Electric Semi Hybrid). Myślę, że ten ostatni system może być ciekawym rozwiązaniem na polskie akweny ze strefami ciszy, na których armatorom szczególnie mocno doskwiera brak dostępu do wydajnych źródeł zasilania. Korzystając z łodzi semi hybrid będziemy niemal całkowicie niezależni.

Zasięg łodzi 28C z napędem elektrycznym Semi Hybrid: płynąc z prędkością 6 do 8 km/h (3,2 kn do 4,2 kn) jest ograniczony tylko pojemnością zbiornika paliwa. Zasięg łodzi 28C z napędem elektrycznym: płynąc z prędkością 6 km/h (3,2 kn), w 12 h pokonamy 72 km a z maksymalną prędkością – 12 km/h (6,5 kn), podróż będzie trwać około 1 h i pokonamy 12 km. Różnicę w zasięgu obu jednostek najlepiej widać, gdy porównamy zasięgi przy prędkości 10 km/h (5,4 kn). Łódź Semi Hybrid przepłynie 100 km, a elektryczna przepłynie 30 km.

W kadłubie zastosowano bardzo cichy system wydechowy Halyard oraz oszczędny generator. Prędkość maksymalna jednostek z napędem elektrycznym wynosi 12 km/h (6,5 węzła). Miłośnicy większych emocji będą musieli wybrać łódź z silnikiem spalinowym – prędkość maksymalna przekroczy wtedy 85 km/h (45 węzłów). Osiągi są oczywiście uzależnione o rodzaju i mocy jednostek napędowych oraz od warunków panujących na akwenie.

Łódź Energy 28 może mieć zabudowę typu cabin lub open. Obie wersje mają taką samą aranżację kokpitu i rufy oraz kabinę sypialną o zbliżonych rozmiarach. Jednostki różnią się jedynie pokładami dziobowymi. W wersji cabin mamy klasyczny płaski pokład, natomiast w open – wgłębienie z kanapami (jak na łodzi typu bowrider). Dzięki takiemu rozwiązaniu jacht zyskuje dodatkową przestrzeń wypoczynkową, kosztem wysokości w kabinie sypialnej.

Na rufie jest platforma kąpielowa, a w tylnej części kokpitu – duże łóżko. Pod otwieranym blatem znajdujemy zlewozmywak, dwupalnikową kuchenkę i lodówkę. Wzdłuż burt zamontowano szerokie kanapy, zaś pośrodku – długi składany stół. W osi jachtu są stopnie prowadzące na pokład dziobowy. Do kabiny wchodzimy przez zejściówkę znajdującą się po lewej stronie, przed stanowiskiem nawigatora. Wewnątrz jest duże łóżko w kształcie litery V, szafka ubraniowa oraz osobne pomieszczenie z toaletą. Centralną część zajmuje składany stół (możemy go obniżyć i powiększyć koję). Testując prawie dwa lata temu mniejszą łódź Energy 23, zachwycałem się opuszczanym na pilota laminatowym dachem, który zabezpiecza łódź w porcie. Takie rozwiązanie dostępne jest także w modelu Energy 28C. Mam nadzieję, że wkrótce uda nam się sprawdzić, jak się spisuje na wodzie największa łódź ze słoweńskiej stoczni.

Arek Rejs

ENERGY 28 CABIN / OPEN	
Długość	9,79 m
Szerokość	2,97 m
Zanurzenie	0,75 m
Waga	3400 kg
Zbiornik paliwa (Power)	430 l + 150 l (opcja)
Zbiornik wody (Electric)	117 l
Zbiornik wody (Power)	150 l
Załoga	10 / 12
Cena bez napędu	od 78 500 euro netto

Parker 760 Quest. Trzecia łódź z nowej linii rodzinnych cruiserów

Parker 760 Quest ma spory kokpit. Możemy w nim zamontować dodatkowe stanowisko sterowania. Fot. Parker Poland

Parker 760 Quest to najnowsza jednostka ze stoczni Parker Poland. Jest trzecią konstrukcją z nowej linii cruiserów. Pierwszą (Parker 790 Explorer, cena: od 244 500 zł brutto bez silnika) prezentowaliśmy na łamach „Wiatru" jesienią ubiegłego roku – wrażenia z prób testowych publikowałem w wydaniu X-XI 2019. Drugą (Parker 920 Explorer Max, cena: od 291 700 zł) przedstawiliśmy w marcu, w wydaniu II-III 2020. Teraz zaglądamy na pokład najmniejszej łodzi Parker 760 Quest (cena: od 221 300 zł).

Wszystkie trzy konstrukcje łączą wygody jachtów rodzinnych i zalety roboczych wędkarskich jednostek typu pilothouse. Są szybkie, łatwe w prowadzeniu i bezpieczne.

PARKER 760 QUEST	
Długość	7,99 m
Szerokość	2,54 m
Zanurzenie (bez silnika)	0,26 m
Waga (bez silnika)	1800 kg
Zbiornik paliwa	230 l
Zbiornik wody	40 l
Załoga	7 osób
Kategoria CE	C

Poza tym mają wygodne kabiny mieszkalne z przestronnymi salonami, toaletami i kambuzami. Parker 760 Quest, najmłodszy w rodzinie, jest krótszy o 45 cm i węższy o 33 cm od mniejszego explorera. Linie obu jednostek są jednak bardzo zbliżone. Jedynie nadbudówka w nowszej konstrukcji nie jest osadzona aż tak głęboko, ale różnicę zobaczymy dopiero wtedy, gdy łodzie zacumują obok siebie przy kei. Obie jednostki mają platformy kąpielowe, duże kokpity, sporo miejsca na pokładach dziobowych oraz charakterystyczną przednią szybę nadbudówki z wysuniętą do przodu górną krawędzią – to rozwiązanie, typowe dla konstrukcji pilothouse, znamy z wielu poprzednich łodzi marki Parker. Czym zatem różnią się te jachty poza wielkością? Kształtem okien w kadłubie i maksymalną mocą silników.

Quest ma spory kokpit ze składanym stołem i kanapą w kształcie litery L. W salonie, na prawej burcie, zaplanowano niewielki kambuz i stanowisko sternika, a na lewej – stół z dwoma kanapami. Armator może też zamówić dodatkowe stanowisko sterowania w kokpicie. Natomiast w dziobie mamy całkiem sporą kabinę oraz osobne pomieszczenie z toaletą. Możemy się spodziewać, że łódź także na wodzie nie będzie ustępować dwóm większym modelom. Na rufie możemy zamontować motor o mocy 300 KM. Podczas pierwszych fabrycznych testów, łódź z silnikiem Mercury 200 V6 Verado osiągnęła maksymalną prędkość 36,6 węzła. Jak na rodzinny wygodny jacht – całkiem niezły rezultat.

Arek Rejs

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

KONTAKT:
Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny
tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl
Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy
tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr" magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring

„WIATR" MAGAZINE IS THE WINNER OF POLISH YACHTING ASSOCIATION'S GOLDEN BELL AWARD 2013

seajet

Wybierz najlepsze zabezpieczenie łodzi przed porastaniem!

CMP CHUGOKU

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

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

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

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

PRZEBÓJ SEZONU. NIEMIECKI SILNIK TORQEEDO TRAVEL 1103

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ – MAJ 2020

torqeedo

Czytaj w WEB KIOSKU wiatr.pl/archiwum
lub w aplikacji WIATR

ELEKTRYCZNE SILNIKI TORQEEDO

Do jachtów żaglowych, łodzi, pontonów, motorówek i houseboatów

TORQEEDO CRUISE 10.0
Silnik do łodzi o masie do 10 ton

SILNIKI DEEP BLUE
Niech moc będzie z wami

Silniki Deep Blue. Elektryczne potwory ze stajni Torqeedo

Zaburtowe silniki Deep Blue możemy łączyć w pary. Te jednostki, ważące 139 kg, mają moc znamionową 25 kW lub 50 kW. Są wydajne i trwałe – z powodzeniem zastępują mocne silniki spalinowe.

Lekki silnik stacjonarny 25/50i (moc 25 kW lub 50 kW).

Deep Blue do układu ze sterociągami.

Deep Blue z rumplem.

Silniki Deep Blue to innowacyjne jednostki elektryczne – najmocniejsza gama na rynku i oczywiście najmocniejsza seria w rodzinie niemieckiej marki Torqeedo. Ich wyjątkowość polega przede wszystkim na dużej mocy znamionowej – z powodzeniem zastępują mocne silniki spalinowe. Są wydajne, trwałe, wodoodporne (klasa wodoodporności IP 67) i przystosowane do pracy w słonej wodzie. Poza tym, zapewniają niskie koszty eksploatacji.

Klienci oczekujący niezwykłych osiągów mają do wyboru kilka rodzajów Deep Blue. W ofercie znajdziecie zaburtowe silniki z rumplem i zaburtowe bez rumpla (do montażu ze sterociągami i kierownicą, także do łączenia w pary). Te jednostki, ważące 139 kg, mają moc znamionową 25 kW lub 50 kW. Są też lekkie jednostki stacjonarne 25/50i o tych samych mocach – oba modele ważą 89 kg.

Większe silniki stacjonarne Deep Blue 100i 900, ważące 465 kg, o mocy 100 kW, przeznaczone są do jachtów o długościach do 120 stóp. Silniki stacjonarne 100i 2500, ważące 95 kg, mają moc znamionową 100 kW i najwyższe obroty na minutę (rpm) – te modele przeznaczone są do szybkich łodzi motorowych. Z kolei armatorzy okazałych jachtów żaglowych mogą wybrać Deep Blue 25 SD (Saildrive) o mocy 25 kW i wadze 125 kg (główne zalety: brak wałów napędowych, prosta instalacja, składane śruby).

Firma Torqeedo oferuje do silników Deep Blue dwie baterie – obie są bardzo wydajne i mają dziewięcioletnią gwarancję żywotności. Bateria typu i3, o mocy 40 kWh, waży 278 kg i jest najmocniejszym samodzielnym źródłem energii. Z kolei bateria typu i8, o pojemności 10 kWh, waży 97 kg – jest mniejsza i nadaje się do jednostek oferujących instalatorom ograniczoną powierzchnię. ■

Deep Blue 100i 2500 (najwyższe obroty).

Stacjonarny Deep Blue 100i 900 (moc 100 kW).

	BATERIE DO SILNIKÓW DEEP BLUE	
	Bateria i3	Bateria i8
Napięcie	360 V	355 V
Moc	55 kW	25 kW
Pojemność	40 kWh	10 kWh
Waga	278 kg	97 kg
Wymiary	1660 x 964 x 174 mm	1460 x 305 (240) x 330 mm

Manetka twin top-mount do dwóch silników.

Bateria typu i3 – pojemność 40 kWh, waga 278 kg.

Bateria typu i8 – pojemności 10 kWh, waga 97 kg.

ZDJĘCIA: WWW.TORQEEDO.COM

Delphia Nano z silnikiem Torqeedo Cruise 10.0 R gotowa do wodowania.

Manetka z trymem do montażu na ścianie.

Nautika 830 Soley. Silnik ważący 60 kg może mieć sterowanie hydrauliczne, ale wystarczą też zwykłe cięgna.

Na dachu zamontowano panele fotowoltaiczne.

Mocny silnik Torqeedo Cruise 10.0.

Nie tylko na akweny ze strefami ciszy

Czyste, ciche, solidne, niemal bezobsługowe i mocne – oto silniki Torqeedo Cruise 10.0 o masie około 60 kg. Drzemie w nich moc 10 kW (porównywalna z mocą motorów spalinowych 20 KM). Przeznaczone są do jednostek żaglowych i motorowych o masie do 10 ton. Cruise 10.0 występuje z rumplem lub bez (wersja z trymem). Oferowany jest z trzema kolumnami: short (38,5 cm), long (51,2 cm) i extra long (63,9 cm). Może rozpędzić łódź nawet do 30 km/h. Nic dziwnego, że Cruise 10.0 jest jednym z rynkowych przebojów marki Torqeedo.

Silnik przystosowano do pracy w słonej wodzie. Ma aluminiową wodoodporną obudowę, solidną kolumnę, wzmocnioną płetwę i śrubę o dużej sprawności. A także zintegrowany komputer pokładowy, wbudowany GPS oraz wyświetlacz informujący o prędkości, stanie naładowania baterii i dostępnym zasięgu. W zestawie otrzymujemy także kable z bezpiecznikiem i włącznikiem głównym.

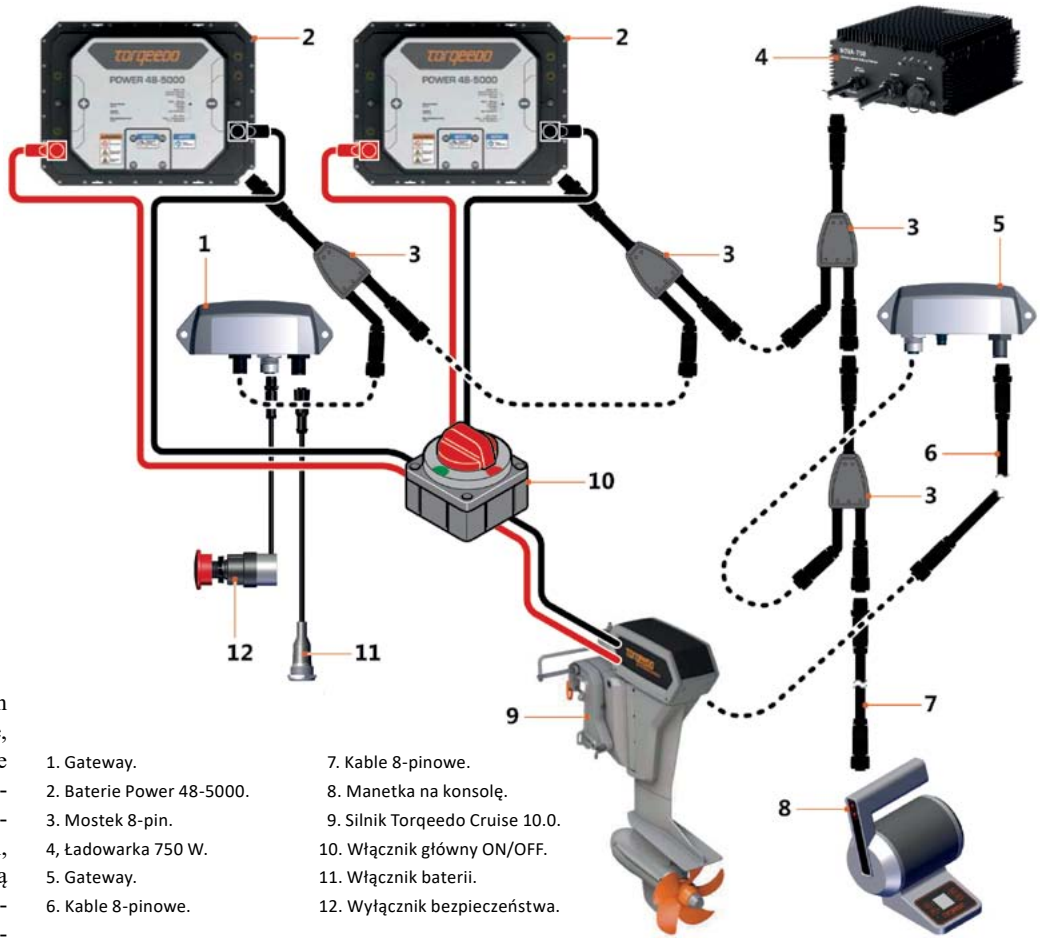
Silnik współpracuje z bateriami Power 24-3500 i bateriami Power 48-5000. Gdy na pokładzie zamontujemy Cruise 10.0 zasilany dwoma bateriami Power 48-5000 (2 x 5000 Wh) i rozpoczniemy żeglugę ze średnią prędkością 4,2 węzła, zestaw napędowy pozwoli nam pokonać około 32 mile morskie (czas podróży: sześć godzin). Gdy zechcemy płynąć z prędkością 14 węzłów, pokonamy około 14 mil (czas podróży: godzina). Oczywiście, osiągi zależą od rodzaju łodzi, śruby, obciążenia, stylu żeglugi i warunków panujących na akwenie. Szybka ładowarka Torqeedo pozwoli nam naładować baterie zaledwie w dwie godziny.

Instalacje z silnikami Cruise 10.0 zamontowano między innymi na spacerowych jednostkach typu Nano i Nautika 830 Soley.

Ładowarka 750 W do baterii Power 48-5000.

Nowoczesna bateria Power 48-5000.

Obie łodzie pływają po akwenach objętych strefami ciszy – pierwsza w Wielkopolsce, druga – na Jeziorze Solińskim. Instalacje składają się z silnika ważącego 60 kg, czterech ładowarek oraz czterech baterii. Mniejsza jednostka, płynąc z prędkością 5 km/h, może pokonać nawet 200 km. Z prędkością 8 km/h – ponad 60 km. Maksymalna prędkość to 13 km/h. Pełne ładowanie akumulatorów zwykłą ładowarką Torqeedo trwa 12 godzin – wystarczy na noc podłączyć instalację do gniazda 230 V. Większa jednostka, zbudowana na półślizgowym kadłubie o wadze ponad dwóch ton, także radzi sobie doskonale, może pływać z prędkością 10 km/h. Nawet wysoka burta nie przeszkadza w sprawnej i stabilnej żegludze bez dryfu – także w silniejszym wietrze. ■



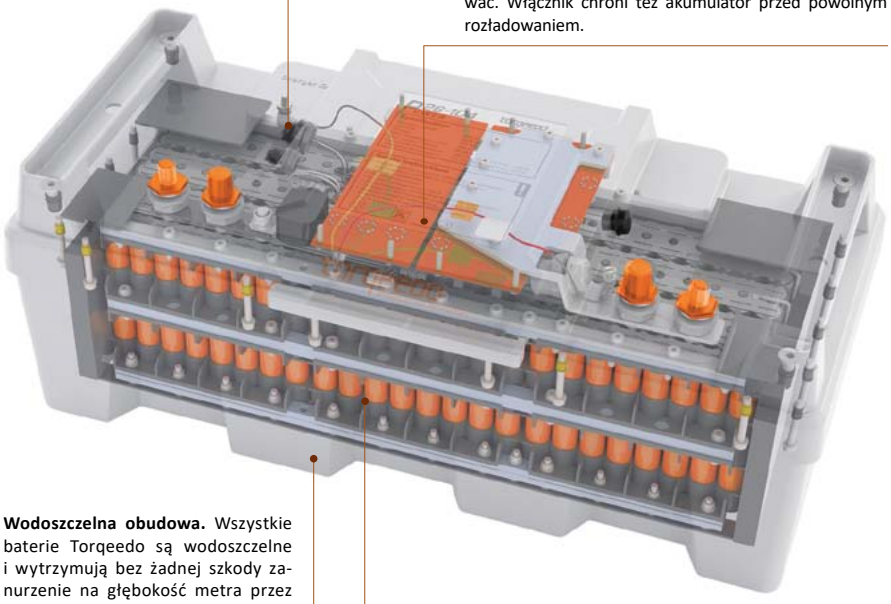
1. Gateway.
2. Baterie Power 48-5000.
3. Mostek 8-pin.
4, Ładowarka 750 W.
5. Gateway.
6. Kable 8-pinowe.
7. Kable 8-pinowe.
8. Manetka na konsolę.
9. Silnik Torqeedo Cruise 10.0.
10. Włącznik główny ON/OFF.
11. Włącznik baterii.
12. Wyłącznik bezpieczeństwa.

Ładowarka 350 W do baterii Power 24-3500.

Ładowarka 1700 W do szybkiego ładowania baterii Power 24-3500. Od 0 do 100 proc. ładuje w mniej niż dwie godziny.

Bateria Power 24-3500 ma wodoszczelne połączenia przewodu przesyłowego. Wtyczka i gniazdo są wodoszczelne w stanie połączonym i rozłączonym.

Elektroniczny system sterujący baterią z ponadprzeciętnymi zabezpieczeniami. Baterie Power są chronione przed przeładowaniem, zbyt wysokim napięciem i natężeniem prądu, głębokim rozładowaniem, spięciem i przegrzaniem. System podaje też szczegółowe informacje o stanie baterii. Bateria posiada włącznik zewnętrzny Switch On/Off, więc można ją bezpiecznie transportować i instalować. Włącznik chroni też akumulator przed powolnym rozładowaniem.



Wodoszczelna obudowa. Wszystkie baterie Torqeedo są wodoszczelne i wytrzymują bez żadnej szkody zanurzenie na głębokość metra przez 30 minut (standard IP 67). Wodoszczelność każdego akumulatora jest sprawdzana przed sprzedażą.

Litowo-jonowe bezpieczne ogniwa produkowane są w Japonii. Mają wysoką pojemność i dużą moc. W każdym pojedynczym ogniwie są potrójne urządzenia zabezpieczające.

Cruise 2.0 i Cruise 4.0. Który silnik Torqeedo do małej i średniej łodzi?

Cruise 2.0 i 4.0 występują z rumplem oraz bez rumpla.

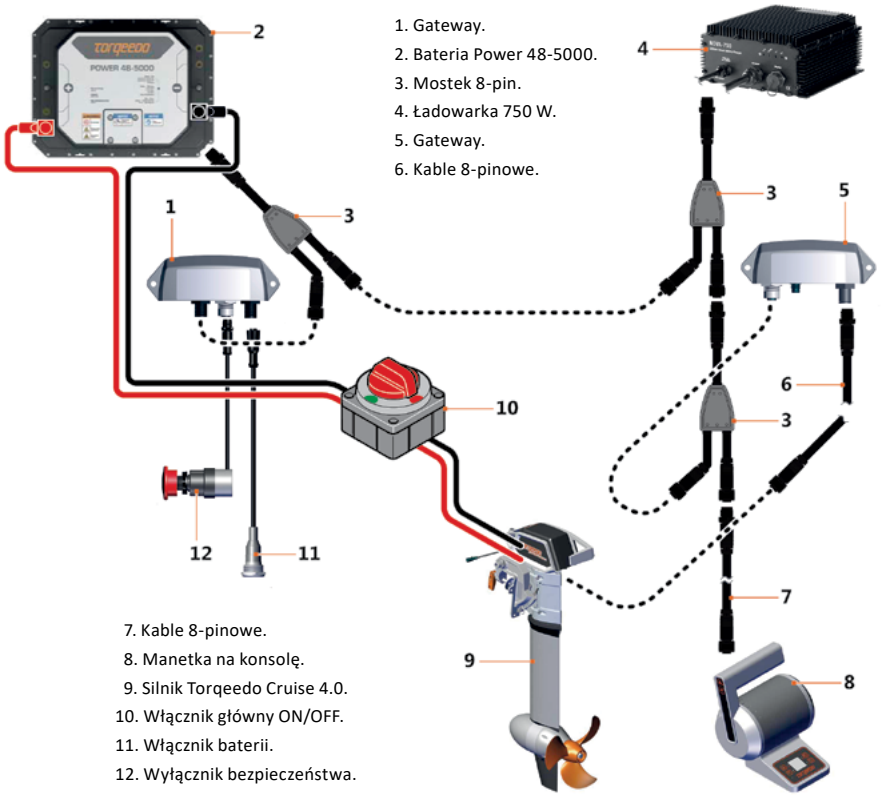
Torqeedo Cruise 4.0 bez rumpla zasilany baterią Power 24-3500. Zasięg: nawet 50 km.

Silniki Torqeedo Cruise 2.0 oraz Cruise 4.0 to pośrednie modele – mocniejsze od jednostek napędowych z linii Travel i zarazem słabsze od silników Torqeedo Cruise 10.0. Silnik Cruise 2.0 (2 kW) z powodzeniem zastąpi motor spalinowy o mocy 5 KM i posłuży do napędu łodzi o masie do trzech ton. Z kolei Cruise 4.0 (4 kW) odpowiada silnikowi spalinowemu o mocy 8 KM i może być wykorzystany do jachtu o masie do czterech ton. Oba napędy ważą około 17 kg. Występują z długą (L) i krótką (S) kolumną. Możemy wybrać silnik z rumplem (oznaczenie T) lub bez rumpla (oznaczenie R). Te drugie egzemplarze możemy dodatkowo łączyć w pary (Twin Cruise).

Silniki Cruise 2.0 i Cruise 4.0 z rumplem mają wyświetlacz informujący o prędkości, mocy zasilania, stanie naładowania baterii i zasięgu. Użytkownicy modeli bez rumpla te same informacje znajdą na elektronicznej manetce. Zestawy napędowe powinny zawierać także baterie Power (jedną lub dwie), kontrolkę ładowania, kable, włącznik oraz ładowarki Torqeedo 350W (jedną lub dwie).

Jeśli na naszej łodzi będziemy mieć silnik Cruise 2.0 z jedną baterią Power 24-3500 i rozpoczniemy żeglugę spokojnym tempem z prędkością 5 km/h, pokonamy około 40 km. Gdy zechcemy płynąć z maksymalną prędkością 11 km/h, pokonamy około 19 km. Jeśli natomiast zamontujemy silnik Cruise 4.0 z jedną baterią Power 48-5000, spokojnym tempem przepłyniemy około 50 km, a z maksymalną prędkością 13 km/h – około 16 km. Zasięgi zależą oczywiście od typu łodzi, obciążenia, śruby i warunków panujących na akwenie. ■

Cruise z rumplem i bateria Power 24-3500.



1. Gateway.
2. Bateria Power 48-5000.
3. Mostek 8-pin.
4. Ładowarka 750 W.
5. Gateway.
6. Kable 8-pinowe.
7. Kable 8-pinowe.
8. Manetka na konsolę.
9. Silnik Torqeedo Cruise 4.0.
10. Włącznik główny ON/OFF.
11. Włącznik baterii.
12. Wyłącznik bezpieczeństwa.

torqeedo

Toqeedo Travel 1103 także do jachtów żaglowych.

Silnik przeznaczony jest do łodzi o masie do 1,5 tony – to rynkowy przebój marki Torqeedo.

Hit sezonu! Torqeedo Travel 1103 do jachtów żaglowych, pontonów i łodzi wędkarskich

Czysta energia bez paliwa, smarów i spalin. Silnik elektryczny Torqeedo Travel 1103 C S/L składa się trzech podstawowych części: pylona silnika, rumpla z mikrokomputerem oraz zintegrowanej (wpinanej w górny korpus) mocnej baterii litowo-jonowej 915 Wh ważącej zaledwie 5 kg. Silniki mają lekką i wyjątkowo solidną aluminiową konstrukcję, ulepszone mocowanie do pawęży oraz trwałą i mocną śrubę napędową. Charakteryzują się bardzo cichą pracą, a do ładowania służy szybka elektroniczna ładowarka.

Travel jest łatwy w montażu i prosty w obsłudze. Ma elektroniczny wyświetlacz oraz płynną regulację obrotów za pomocą rumpla. Występuje z długą (L) i krótką kolumną wału (S). Przeznaczony jest do jednostek o masie do 1,5 tony. Doskonale się sprawdza na łodziach wędkarskich, tenderach, pontonach i małych jachtach żaglowych typu *daysailer*.

Nowy Travel 1103 C to rynkowy przebój Torqeedo. Ma moc powiększoną o 10 procent (w porównaniu z mocą starego modelu Travel 1003). Po wyjściu z portu lub kanału, załoga łodzi żaglowej może spakować silnik do torby i schować go w bakiście lub pod pokładem. Płynąc ze średnią prędkością dwóch węzłów, zasięg wyniesie około 40 mil morskich. Przyspieszając do trzech węzłów – średni zasięg wyniesie 18 mil. Baterię ładujemy za pomocą małej ładowarki dostarczanej wraz z silnikiem. Możemy też skorzystać z panelu solarnego Sunfold 50 wpinanego bezpośrednio do baterii 915 Wh.

Travel 1103 C waży 17,3 kg (wraz z baterią). Jest najcichszym napędem w swojej klasie (33 dB). Wzorem wszystkich silników marki Torqeedo, Travel 1103 C wyposażono w wbudowany komputer pokładowy z GPS – urządzenie informuje sternika między innymi o stanie naładowania baterii oraz o zasięgu żeglugi. ■

Bateria 915 Wh waży zaledwie 5 kg. Możemy ją ładować także panelem solarnym.

Travel 1103 CS składa się z pylona, rumpla i baterii.

Niemieckie silniki elektryczne

torqeedo

do jachtów motorowych, żaglowych i houseboatów.

- doradztwo
- sprzedaż
- montaż
- serwis

Oficjalny przedstawiciel na Polskę:

profi Shing and Sport

tel. kom.: +48 601 279 805

www.profishing.com.pl