BRANŻA EVENTOWA ODKRYWA POTENCJAŁ SZTYNORTU

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

CZERWIEC – LIPIEC – SIERPIEŃ 2022

NOWOŚĆ! DUFOUR 37

Przestrzeń i światło w nowoczesnej formie

Czytaj e-wydania „Wiatru”

CAROLINE BOULE

Dziewczyna z Polski w klasie Mini

KURS NA DZIWNÓW

Gdzie cumować w ujściu Dziwny

PLAC Unii

SPACEREM NAD MORZE

APARTAMENTY GOTOWE DO ODBIORU!

Plac Unii to kwintesencja nowoczesnego miejskiego życia pełnego energii, dynamizmu i kolorów.

Poznaj uroki mieszkania 650 metrów od plaży, w centrum Gdyni - mieście cenionym za jakość życia i niepowtarzalny, nadmorski klimat!

HOSSA

hossa.gda.pl

Parker 780 Escape.

Powiew wolności w niepewnych czasach.

Live your dream

PARKER

parker@parker.com.pl

www.parkerpoland.com

/ bateauxparker

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

Jestem ZWYCIĘZCĄ

ECLIPSE CROSS
PLUG-IN HYBRID EV

Lider wśród napędów 4x4

Leasing 101%

5 LAT GWARANCJI

8 LAT GWARANCJI NA BATERIĘ

Ponad 50 lat doświadczeń marki Mitsubishi w konstruowaniu pojazdów elektrycznych pozwoliło nam stworzyć kolejną już elektryczną hybrydę z napędem 4x4. Mitsubishi Eclipse Cross 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 SUVa coupe klasy premium łączą się z tradycyjną dla Mitsubishi niezawodnością. Możliwość łatwego ładowania z domowego gniazdka 230V i do 55 km zasięgu w trybie zeroemisyjnym sprawiają, że Mitsubishi Eclipse Cross PHEV to doskonały wybór dla indywidualistów, którzy chcą wyróżnić się w tłumie i poczuć niezrównany komfort podróży.

Przykładowa kalkulacja leasingu MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV 101% dla przedsiębiorców oferowanego przez Santander Consumer Multirent Spółka z o.o. z siedzibą we Wrocławiu: cena zakupu pojazdu 163 406,50 zł netto, opłata wstępna 40%, czas obowiązywania umowy 35 miesięcy, produkt zawiera kartę paliwową. Niniejsza propozycja nie jest ofertą w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Przykładowa kalkulacja została przygotowana w oparciu o zmienną stawkę WIBOR 1M dla PLN w wysokości 6,53 % obowiązującą na dzień przygotowania oferty tj. 24.06.2022r. Wysokość miesięcznych rat leasingowych może się różnić w zależności od daty przygotowania oferty i obowiązującej stawki Wibor 1M. Szczegóły u Doradcy.

Informacje na temat złomowania samochodów Mitsubishi oraz przydatności do recyklingu dostępne są 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.

Targi jachtowe 2022: festiwal na wodzie w Gdyni i wystawa w halach w Nadarzynie

Polboat Yachting Festival w Marinie Yacht Park w Gdyni (lipiec) oraz Poland Boat Show w Nadarzynie pod Warszawą (listopad). Pandemia przeorała rynek branżowych targów – mieliśmy cztery imprezy, dziś mamy dwie: letnią na wodzie i jesienną w halach. Pierwszą organizuje załoga Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty. Drugą – firma Ptak Warsaw Expo dysponująca największym w kraju centrum targowym o łącznej powierzchni 143 000 m kw. Organizatorzy łódzkiej wystawy Boatshow (listopad) po dwóch dekadach pracy przekazali swoje doświadczenia i know-how firmie z Nadarzyna. Z kolei tradycyjny termin wiosennych targów Wiatr i Woda (marzec) od trzech lat leży odłogiem i na razie nie może wrócić do łask.

Podczas Polboat Yachting Festival (zapraszamy od 21 do 24 lipca) wystawcy zaprezentują prawie 100 jednostek pływających. Kilkanaście konstrukcji zadebiutuje na rynku. Segment łodzi żaglowych będą reprezentować marki Bavaria, Dehler, Maxus, Hanse, Vico i Jacht2020. Flota jachtów motorowych to przede wszystkim okazałe jednostki ze stoczni Sunreef, Galeon, Parker Poland, Alfastreet Marine, Balt Yacht i Northman. Będzie też sporo mniejszych łodzi z silnikami zaburtowymi – ten segment rynku jest specjalnością polskiego przemysłu jachtowego. Wstęp na wystawę jest bezpłatny, ale pierwszeństwo podczas odwiedzania pokładów będą mieć goście, którzy wcześniej umówią się na spotkania z wystawcami. Kontakty do poszczególnych firm i stoczni znajdziecie na stronie www.yachtingfestival.pl.

Ponieważ czas pędzi nieubłaganie, już dziś zapraszamy was także na Poland Boat Show w Nadarzynie (od 3 do 6 listopada). Na cztery miesiące przed imprezą udział potwierdziło już 180 firm. Targi będą trwać cztery dni – czwartek i piątek to w Nadarzynie dni branżowe. Osoby zawodowo związane z przemysłem jachtowym mogą się zarejestrować przez stronę internetową i odebrać bezpłatny bilet branżowy. Można też kupować bilety na sobotę i niedzielę w przedsprzedaży (więcej o jesiennej wystawie w tym wydaniu oraz na www.boatshow.pl).

Być może na kolejnych wystawach, nie tylko zagranicznych, ale także krajowych, będziemy mogli oglądać na wodzie jacht, który dziś prezentujemy na okładce „Wiatru". Wydawało się, że w segmencie niedużych łodzi żaglowych, mających kadłub o długości około 10 metrów, trudno dziś zaskoczyć klientów. A jednak debiutujący Dufour 37 zaskakuje. Światłem, przestrzenią, aranżacją wnętrza oraz odważną stylistyką burt i nadbudówki. Pokazuje też, że stosunkowo nieduża łódź może mieć rozwiązania i udogodnienia, które dotąd oglądaliśmy raczej na większych i droższych jednostkach: szeroką platformę kąpielową, grill ukryty na rufie, czy też koła sterowe na smukłych podporach wychylonych ku burtom. Wyścig designerów trwa, a nowy Dufour 37 z pewnością będzie w gronie zwycięzców i stanie się rynkowym przebojem.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: JACHT DUFOUR 37, FOT. JEAN-MARIE LIOT / DUFOUR YACHTS

12 386 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 – XII-I 2022, II-III 2022, IV-V 2022).

DYNA**COOK**

CAMPER & YACHT

Odkrywaj świat i ciesz się komfortem podróży w Twoim własnym stylu.

Odwiedź nas na targach Polboat Yachting Festival.

Gdynia, Marina Yacht Park, stoisko nr 29,
od 21 do 24 lipca 2022.

GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ
KLASA PREMIUM

Poznaj nowość - **X2 mini!**

Gotuj wygodnie na gazowej płycie ceramicznej w technologii **„gaz pod szkłem”.**

DYNACOOK X2 mini to nowy design, funkcje i możliwości.
Jej jeszcze bardziej kompaktowe wymiary sprawiają, że jest doskonałą alternatywą dla klasycznych kuchenek gazowych - zarówno na jachcie jak i w kamperze.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

Gazowa płyta ceramiczna DYNACOOK X2 w kambuzie jachtu Delphia 11 Electric. Fot. Virginie Pelagalli

Gaz pod szkłem. Nowe aranżacje i nowe modele płyt ceramicznych DynaCook

Techniczne aspekty montażu gazowych płyt ceramicznych DynaCook Camping & Yacht omawialiśmy na łamach „Wiatru" w marcowym wydaniu. Nowy polski produkt, elegancki i prosty w obsłudze, który na rynku jachtowym zadebiutował latem ubiegłego roku, trafia dziś na pokłady łodzi renomowanych marek, z miesiąca na miesiąc zdobywając uznanie kolejnych producentów i armatorów. Płyty DynaCook spotkacie między innymi na wybranych egzemplarzach łodzi Nimbus, a także na premierowym jachcie Delphia 11 Electric, który zaprezentowano wiosną tego roku. – Na tej jednostce możemy zamontować tradycyjną kuchenkę gazową z otwartymi palnikami lub kuchnię gazową z płytą ceramiczną – mówi Dawid Krupiński, kierownik działu konstrukcyjnego w Stoczni Jachtowej Delphia (Grupa Beneteau). – Do egzemplarza z silnikiem elektrycznym wybraliśmy model DynaCook X2 z dwoma palnikami umieszczonymi pod szkłem. Z uwagi na aranżację wnętrza i projekt kambuza, płyta firmy Dynaxo była jedyną, która spełniała nasze oczekiwania – przede wszystkim z uwagi na kompaktowe rozmiary, które pozwoliły zaoszczędzić odpowiednią przestrzeń w zabudowie. Montaż płyty DynaCook właściwie nie różni się od montażu tradycyjnych kuchenek. Komponenty niezbędne do wykonania instalacji i połączeń są jednakowe. W obu przypadkach trzeba też doprowadzić prąd zapewniający sterowanie i sprawną obsługę – dodaje Dawid Krupiński.

W Stoczni Jachtowej Delphia różnice zaobserwowano dopiero po wykonaniu montażu płyty i przeprowadzeniu testu nagrzewania powietrza w najbliższym otoczeniu. – Takie doświadczenie wykonujemy po zamontowaniu każdej kuchni gazowej. Polega ono na maksymalnym otwarciu wszystkich palników i kontroli temperatury otoczenia po upływie 10 minut. Ku naszemu zaskoczeniu, podczas pracy płyty DynaCook X2 temperatura nie przekroczyła 30 stopni Celsjusza. Dzięki temu mogliśmy zrezygnować z montażu osłon termicznych na tylnej ścianie kambuza. W trakcie pracy tradycyjnych kuchenek z otwartymi płomieniami temperatura otoczenia zwykle rośnie nawet do 75 stopni Celsjusza – dodaje Dawid Krupiński.

Oprócz modeli X2 i X3, firma Dynaxo zaoferuje wkrótce klientom trzeci produkt z linii Camping & Yacht: model X2 mini o zewnętrznych wymiarach 460/280 mm, wykonany w eleganckiej czerni. W porównaniu z płytą X2 jest on węższy o 85 mm i płytszy o 170 mm. To nowatorski pomysł na zamknięcie dużej mocy w niewielkiej obudowie. Pod względem gabarytów model mini jest bezkonkurencyjny – płytę można zamontować nawet 20 mm od ściany. Co ciekawe, X2 mini możemy zasilać gazem z niewielkich kartuszy (standardowe przyłącze kempingowe o średnicy 8 mm, ciśnienie: 30 mbar, praca na paliwach gazowych typu G30 (propan/butan) i G31 (propan) bez konieczności przezbrajania płyty). Na jednostkach żaglowych można dodatkowo zastosować uchwyty przytrzymujące naczynia w odpowiednim miejscu.

Nowa płyta DYNACOOK X2 mini.

Płytę X2 mini wyposażono w nowe intuicyjne sterowanie dotykowe z trzema trybami timera (jest nawet budzik, który przypomni załodze o zmianie wachty). Elektroniczne sterowanie zapewnia ciągłą kontrolę procesu spalania i bezpieczeństwo. Wysoka temperatura pochodząca z palników katalitycznych powoduje szybkie nagrzanie garnka i daje możliwość wcześniejszego przełączenia na niższy oszczędniejszy poziom mocy. Z kolei podczas długiego gotowania na niskich stopniach, mniejsze zużycie gazu uzyskujemy dzięki akumulacji ciepła.

Płyty DynaCook Camping & Yacht są funkcjonalne i łatwe w czyszczeniu. Wykorzystują zamkniętą komorę spalania, nie kopcą, nie dymią, nie zostawiają tłustego nalotu na meblach i są bardzo oszczędne (zużywają mniej gazu niż tradycyjne kuchenki z otwartym płomieniem). Działają w systemie włącz, nagrzej, wyłącz – ta cykliczność pracy palników, w połączeniu z opatentowaną precyzyjną regulacją elektroniczną i systemem akumulacji ciepła, gwarantuje bezobsługową i niezawodną pracę oraz trwałość i bezawaryjne działanie przez lata. Brak otwartego płomienia gwarantuje też bezpieczeństwo w małej przestrzeni jachtu lub kampera. Poza tym mamy sygnalizację wypływu gazu, sygnalizację braku dopływu gazu, wskaźnik ciepła resztkowego oraz blokadę panelu sterowania. Co ważne, na płytach DynaCook możemy używać wszystkich standardowych naczyń kuchennych.

Szczegóły techniczne instalacji płyt DynaCook znajdziecie w instrukcji montażu. Wszelkie pytania można kierować do serwisu producenta: 606 649 549, serwis@dynaxo.pl. ■

Delphia 11 Electric podczas pierwszych testów. Fot. Virginie Pelagalli

Nowość! Dufour 37, czyli mnóstwo przestrzeni na niedużym jachcie

Francuska stocznia Dufour Yachts zaprezentowała nową łódź Dufour 37, następcę modelu 360. To jednostka kategorii A, typu *performance cruiser*, zaprojektowana przez zespół Felci Yacht Design. Oficjalną światową premierę będzie mieć na wrześniowych targach w Cannes, ale my już dziś możemy wam przedstawić kilka szczegółów.

W kadłubie, wykonanym w technologii infuzji, szczególną uwagę zwracają duże okna zakończone ostrymi pazurami. Ta łódź nawet gdy stoi na kotwicowisku nie traci swego drapieżnego charakteru. Ma też sporo ciekawych elementów, które zwykle znajdujemy na dużo większych jednostkach. Warto zwrócić uwagę na pionową dziobnicę, kotwicę zawieszoną na dziobowym delfiniaku, przedni pokład plażowy z materacami, szerokie półpokłady, bardzo obszerny kokpit (większy niż w innych łodziach tej wielkości), dwa koła sterowe na nowoczesnych wychylonych ku burtom postumentach, otwieraną platformę kąpielową oraz rufowy grill schowany pod bakistą, która w trakcie żeglugi pełni funkcję siedziska. Smukły sportowy kadłub ma lekko zaokrągloną część denną, co ma ułatwić sternikowi prowadzenie łodzi. Jak powstawał nowy Dufour? „Chcieliśmy niemal od nowa przemyśleć i zaprojektować kadłub oraz wnętrze nowoczesnego jachtu o długości 10 metrów" – przekonują przedstawiciele stoczni.

Dufour 37 występuje w wersji z dwoma lub trzema kabinami. Może zabrać w rejs nawet ośmioosobową załogę. Dziobowa kabina armatorska ma podwójne szerokie drzwi – gdy je uchylimy, przestrzeń szerokiej dziobówki połączy się z salonem i kambuzem. Przez sufitowe okna wpada do środka mnóstwo światła. Stolik nawigacyjny jest niewielki, ale na jednostkach tej wielkości to obecnie typowe rozwiązanie. Łódź będzie dostępna w konfiguracji podstawowej, z rozbudowanym osprzętem pokładowym oraz w wersji *performance*.

Polskim przedstawicielem marki Dufour Yachts jest sopocka firma Yachts & Yachting (yachtsandyachting.pl), która oferuje również łodzie marek Bavaria, Nautitech, Fountaine Pajot, Grand Soleil i Greenline. ■

Dufour 37 ma duże okna zakończone ostrymi pazurami – nadają one łodzi drapieżnego charakteru. Kadłub ma pionową dziobnicę, przedni pokład plażowy z materacami, szerokie półpokłady i obszerny kokpit.

Fot. Jean-Marie Liot

DUFOUR 37	
Długość całkowita	10,77 m
Długość kadłuba	9,99 m
Długość linii wodnej	9,31 m
Szerokość	3,8 m
Wyporność	6747 kg
Kil	1860 kg
Zanurzenie	1,90 m
Zbiornik paliwa	160 l
Zbiornik wody	180 l
Silnik	18,8 KM
Grot	33 m²
Genua	25,9 m²
Projekt	Felci Yacht Design

W salonie jest dużo światła i przestrzeni. Do dziobówki prowadzą podwójne drzwi. Fot. Jean-Marie Liot

Dufour 37 z przednim żaglem dodatkowym.

Tratwę umieszczono w schowku na pawęży.

Grill schowano pod rufowym siedziskiem. Fot. Jean-Marie Liot (3)

Firma Liberty Marine została polskim dystrybutorem jachtów klasy premium włoskiej marki Cranchi. Na zdjęciu model E52S Evoluzione o długości niespełna 16 metrów. Fot. Cranchi Yachts

Liberty Marine. Nowe oblicza salonów z łodziami renomowanych marek

Firma Liberty Motors, działająca w ramach grupy Liberty Corp., przez kilkanaście lat rozwijała się przede wszystkim w branży motocyklowej, tworząc portfolio znanych marek i stając się krajowym liderem rynku. Przedsiębiorstwo jest generalnym importerem pięciu włoskich producentów motocykli i skuterów (Ducati, Piaggio, Aprilia, Vespa i Moto Guzzi) oraz dealerem pięciu kolejnych marek równie słynnych w świecie jednośladów (BMW, Harley-Davidson, KTM, Yanaha i Husqvarna). Klienci Liberty Motors odwiedzają cztery firmowe salony zlokalizowane w Łodzi, Wrocławiu, Warszawie oraz flagowy punkt w Piasecznie, o powierzchni 3000 metrów kwadratowych, którego załoga sprzedaje około 1500 pojazdów rocznie. Od kilku lat w ramach Liberty Corp. rozwija się także Liberty Marine, dział oferujący skutery, pontony, łodzie motorowe, jachty oraz silniki przyczepne. – Najpierw osiągaliśmy sukcesy w sprzedaży skuterów i silników. Później sprzedaliśmy dwie łodzie marki Jeanneau, w kolejnym roku sześć, aż wreszcie nadszedł sezon 2021, w którym sprzedaliśmy prawie 20 jednostek tej marki. Był to dla nas impuls, by jeszcze mocniej rozwijać ten segment biznesu, czerpiąc z doświadczeń, które zdobyliśmy na rynku motocyklowym – mówi Michał Zoll, członek zarządu spółki Liberty Corp.

Cranchi 60 HT z częściowo zadaszonym kokpitem i rozsuwanym dachem w salonie. Fot. Cranchi Yachts

Dziś oferta Liberty Marine dostępna jest w firmowych salonach we Wrocławiu, Piasecznie oraz w Łodzi, gdzie przygotowano duży plac wystawowy – będą na nim prezentowane jednostki dostępne od ręki oraz egzemplarze testowe i demonstracyjne. Wraz z rozwojem firmy, kolejne punkty Liberty Marine pojawią się w Trójmieście, na Śląsku, a później być może także w Poznaniu. W planach jest również tworzenie centrów testowych: nad Zalewem Zegrzyńskim, na wybrzeżu oraz na Mazurach.

Oprócz skuterów, pontonów i silników przyczepnych marki Yamaha, firma oferuje obecnie łodzie Jeanneau (modele z linii Merry Fisher i Cap Camarat), luksusowe jachty norweskiej marki Marex, fińskie łodzie Yamarin,

aluminiowe jednostki fińskiej marki Buster oraz ciekawe francuskie konstrukcje Sealver napędzane skuterami dokowanymi w rufach kadłubów. Wisienką na torcie są luksusowe jachty klasy premium włoskiej marki Cranchi – z tej floty od ręki dostępne są w Polsce dwa modele: rodzinny cruiser T36 Crossover oraz sportowy bolid stylizowany na wzór klasycznych łodzi z włoskich wybrzeży Cranchi E26 Classic.

– W Liberty Marine stawiamy na rozbudowaną i wszechstronną ofertę oraz na staranną opiekę posprzedażową i serwis – mówi Michał Zoll. – Miłośnicy łodzi motorowych mogą z nami przejść całą ścieżkę przygody armatorskiej – od debiutu na niewielkiej jednostce, po zakup jachtu marzeń. Pokazujemy, że skuter może być źródłem frajdy i adrenaliny dla indywidualistów i zarazem napędem dla nieco większej jednostki z otwartym pokładem. Dzięki naszym kontaktom i umowom, możemy dziś oferować łodzie dla każdego i na każdą kieszeń: od pontonów za 2,6 tys. zł po luksusowe jachty warte 30 mln zł. Aby skrócić czas oczekiwania na zamówione jednostki, niektóre egzemplarze sprowadzamy do kraju z podstawowym wyposażeniem, a później własnymi siłami doposażamy je w akcesoria, klimatyzację, ogrzewanie, czy też w system audio. To pomysł na przeciwdziałanie zrywanym łańcuchom dostaw niektórych komponentów. Chcemy również, by naszą wizytówką był solidny serwis. Sprzedaż jachtu nie jest ostatnim, ale pierwszym krokiem w naszej współpracy z klientem. Oprócz serwisów stacjonarnych, zapewniamy

Sportowy model Cranchi Z35 z całkowicie otwartym kokpitem. Fot. Cranchi Yachts

również serwis mobilny w oparciu o specjalistyczny bus, który dotrze w każdy zakątek na Mazurach, nad Zatoką Gdańską, czy nawet w Chorwacji.

Na stronie www.libertymarine.pl znajdziecie więcej informacji o ofercie firmy. Szczególną uwagę warto zwrócić na zakładkę „Dostępne od ręki" – w tym miejscu prezentowane są łodzie, które armatorzy mogą odbierać niezwłocznie po zawarciu umowy i dopełnieniu formalności, są też przybliżone daty dostaw kolejnych modeli z portfolio Liberty Marine. ■

LIBERTY MARINE

Trawler T43. Luksusowy krążownik na długie i dalekie rejsy. Fot. Cranchi Yachts

Luxury. Freedom. Life.

Patented hydraulic hardtop with opening cabrio feature

passionautica.pl

Alfastreet marine

21'

23'-25'

28'-32'

PASSIONAUTICA™
MOTORBOATS & WATERSPORT

Projekt „Magnolia”. Jak żeglarze z YKP Szczecin ratują zasłużonego oldtimera

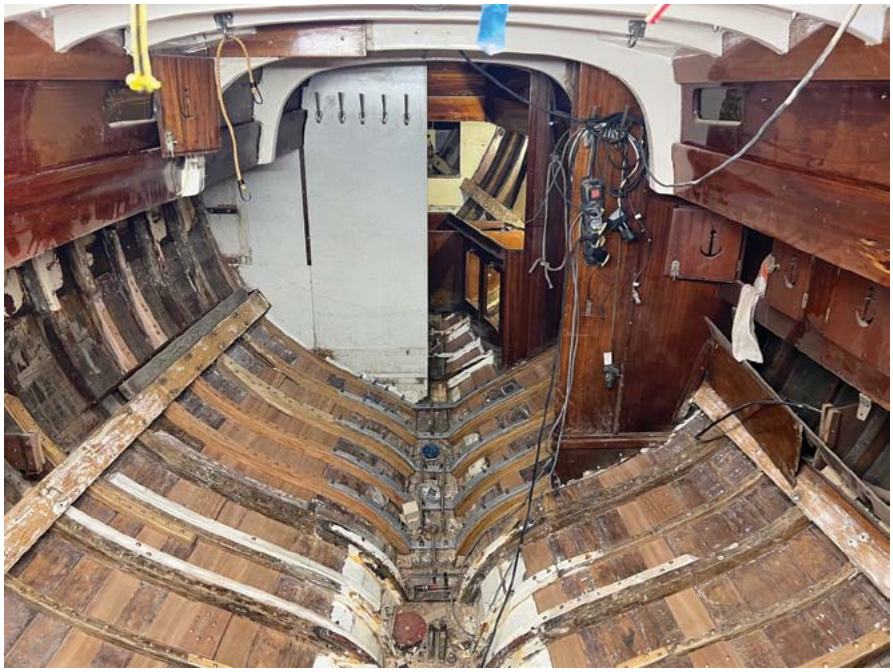
„Magnolia” nie zostanie eksponatem w muzeum. Wraca na wodę i do służby. Fot. Planker Yacht Service

Znany jacht „Magnolia”, zbudowany w Morskiej Stoczni Jachtowej w Szczecinie w 1965 roku, miał zostać rozcięty na pół i powieszony jako eksponat na ścianie Morskiego Centrum Nauki w Szczecinie (muzeum powstało na Łasztowni i zostanie otwarte jesienią tego roku). Choć należąca do miasta jednostka była utrzymywana w dobrym stanie, konieczny okazał się generalny remont kadłuba i pokładu. Eksperci oszacowali, że pełna renowacja jachtu może kosztować nawet 800 tys. zł – w tej sytuacji wodowanie „Magnolii” na muzealnej ekspozycji wydawało się nieuniknione. Wówczas jednak nastąpił niespodziewany zwrot akcji. Ekipa pasjonatów z YKP Szczecin zwróciła się do miasta z propozycją przekazania historycznej jednostki klubowi. Władze wyraziły zgodę, ale jednocześnie postawiły twardy warunek: jacht ma zostać odnowiony i przywrócony do pełnej sprawności, by mógł służyć kolejnemu pokoleniu szczecińskiej młodzieży. Projekt „Magnolia” wystartował jesienią ubiegłego roku w hangarze YKP Szczecin, czyli w miejscu, w którym łódź zbudowano przed 57 laty.

„Magnolia” to slup typu Vega o długości całkowitej niespełna 12 metrów. Kadłub ma dębowy szkielet i mahoniowe poszycie. Powierzchnia żagli wynosi 54,6 m kw. W morski rejs może na tym jachcie wyruszyć osiem osób. Niespełna dekadę po zwodowaniu, „Magnolia” pod dowództwem Zdzisława Paska odbyła pamiętną wyprawę do rosyjskiego Archangielska – miasta leżącego nad Morzem Białym. Było to ponoć pierwsze zawinięcie zagranicznego jachtu do tego portu od 1917 roku. Z kolei w 1978 roku „Magnolia” opłynęła bez silnika Islandię. Brała też udział w wielu regatach i uczestniczyła w zlotach, między innymi w The Tall Ships Races. Przez prawie sześć dekad jacht odbył setki rejsów ze szczecińskimi żeglarzami na pokładzie. Dziś wszyscy wierzą, że wkrótce wróci do służby w pełnym wymiarze.

Na przystani YKP Szczecin funkcjonuje maszoperia nastolatków, którzy pracowali przy jachcie od jesieni do wiosny. Rękawy zakasali też starsi doświadczeni żeglarze – w hangarze remontowym spędzili nie jeden weekend. Obie ekipy otrzymały niezbędne wsparcie profesjonalistów z firmy Planker Yacht Service, którzy w dorobku mają między innymi dwa remonty „Poloneza”, odbudowę „Marii”, klasycznej włoskiej motorówki marki Riva, oldtimera typu Colin Archer i jachtu ze słynnej stoczni Abeking & Rasmussen. Odbudowano tu również dwie drewniane łodzie klasy Star. Jeszcze niedawno wydawało się, że ten znany i zasłużony zakład szkutniczy trafi śladem „Magnolii” do muzealnej gabloty, a kunszt jego załogi odejdzie do lamusa. Witomierz Witkowski, pracownik dawnej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi, a później wieloletni szef Planker Yacht Service, postanowił na emeryturze zwolnić obroty, więc wydawało się, że nadchodzi kres pięknej historii. Na szczęcie Witomierz znalazł osobę, której mógł przekazać pałeczkę. Daleko nie musiał szukać. Paweł Ryżewski, wicekomandor YKP Szczecin i szef firmy CMS Farbyjachtowe.pl mieszczącej się pod tym samym adresem przy ul. Przestrzennej, podjął wyzwanie i włączył zakład szkutniczy w struktury organizacyjne dystrybutora i sklepu oferującego chemię jachtową. Tym samym został kapitanem nowego projektu biznesowego. Witomierz Witkowski pełni na mostku funkcję doradcy technicznego i mentora. A kilkuosobowa ekipa fachowców znów może się skupić na tradycyjnej robocie szkutniczej. W ten sposób uratowano coś więcej niż zwykłą firmę z branży jachtowej. Ocalono tradycję i załogę dysponującą unikatowymi umiejętnościami. Niewielu bowiem mamy dziś w Polsce fachowców potrafiących dychtować lub układać i nitować planki. Co więcej, Planker Yacht Service planuje roz-

reklama



Remont wymagał demontażu większości elementów wnętrza. Fot. Planker Yacht Service

wijać działalność, więc poszukuje młodych pasjonatów zainteresowanych tradycyjnym rzemiosłem. Nie trzeba być fachowcem, by znaleźć ciekawą robotę. Wystarczą chęci, determinacja i dwie ręce. Jeśli chcecie dołączyć do ekipy, piszcie (kontakt@planker.pl), dzwońcie (795 574 152) lub odwiedzajcie hangar przy ul. Przestrzennej.

Wróćmy do „Magnolii". Remont podzielono na trzy etapy. Zaplanowano go w taki sposób, by po każdej zimie jacht wracał na wodę i żeglował po najbliższych akwenach. W ostatnich miesiącach wykonano najpilniejsze prace w części podwodnej kadłuba: wymieniono kilkanaście planek i wręg, wykonano też nowe uszczelnienia. To około 30 proc. wszystkich zaplanowanych robót. W lipcu „Magnolia" została zwodowana, otaklowana i przygotowana do letniego sezonu. Jesienią wróci do hangaru, gdzie rozpocznie się drugi etap: ekipy zajmą się renowacją pokładu i nadbudówki. Jednym z kluczowych zadań będzie naprawa i wzmocnienie podwięzi wantowych. Ostatni trzeci etap remontu obejmie balast i stępkę. Po trzech sezonach remontowych „Magnolia" znów będzie mogą wyruszyć w dalsze rejsy morskie, zabierając na pokład miłośników tradycyjnych konstrukcji jachtowych i historycznych jednostek, w pierwszej kolejności oczywiście członków maszoperii, którzy na prace renowacyjne poświęcają najwięcej czasu. W oparciu o „Magnolię" działacze YKP Szczecin planują rozwijać młodzieżową sekcję morską, która dla swych członków będzie oknem na Bałtyk i prawdziwym przewodnikiem wprowadzającym w żeglarski świat.

Newsy z pokładu jachtu także na Facebooku „S/y Magnolia". O pracach prowadzonych przez Planker Yacht Service przeczytacie na facebookowym profilu „Planker". Z kolei informacje o działalności klubu znajdziecie na stronie www.ykp.szczecin.pl. ■

„Magnolia". Piękna sylwetka klasycznego slupa typu Vega.

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!

NOWA OFERTA
na sezon 2021
ubezpieczenie czarterów
na wodach śródlądowych RP

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski

www.yacht-pool.pl | Tel. +48 884 835 888

Puchar Gryfa Pomorskiego
reaktywowano po ośmiu latach

MIĘDZYNARODOWE REGATY GRYFA POMORSKIEGO

Uczestnicy 33. wyścigu o Puchar Gryfa Pomorskiego. Fot. Marek Wilczek

Na trasie o długości około 300 mil (Świnoujście, Arkona, Falsterborev, Christiansø, Świnoujście) rozegrano w czerwcu 33. wyścig o Puchar Gryfa Pomorskiego. Po ośmiu latach od ostatniej edycji imprezę reaktywował Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski. Patronat honorowy objął Olgierd Geblewicz, marszałek województwa zachodniopomorskiego, który był także jednym z uczestników regat. Emocje związane z rywalizacją na wodach Bałtyku udzielały się także kibicom, którzy śledzili zawody na internetowym trackingu.

Na starcie stanęło 16 załóg, które rywalizowały w trzech grupach (ORC, ORC załóg dwuosobowych oraz open). Wszystkie ekipy pokonały wymagającą trasę i szczęśliwie dotarły do mety. Zgodnie z regulaminem, główne trofeum zdobywają triumfatorzy z floty ORC (pełna załoga lub załoga dwuosobowa) – tym razem Puchar Gryfa Pomorskiego odebrali Tomasz Odzioba i Wojciech Danowski (jacht „Black Caravela"), którzy wygrali także klasyfikację ORC double handed. Wśród pełnych załóg rywalizujących w kategorii ORC, pierwsze miejsce zajęła ekipa Władysława Chmielewskiego (jacht „Bindi"). Najszybciej trasę regat pokonała załoga Stanisława Lenkiewicza („Fujimo 4"), która sięgnęła po zwycięstwo w grupie open (czas: 48 godzin, 55 minut i 51 sekund).

Pierwsze zmagania o Puchar Gryfa Pomorskiego zorganizowano w 1958 roku – były to wówczas pierwsze powojenne polskie regaty morskie. Stały się festiwalem żeglarstwa w różnych klasach. Rywalizacja miała miejsce nie tylko na Bałtyku (wyścig główny), ale także w Zatoce Pomorskiej i na wodach Zalewu Szczecińskiego. W imprezie uczestniczyli zawodnicy z Czechosłowacji, Danii, NRD, RFN, Polski, Szwecji, Węgier i ZSRR, w tym przedstawiciele nadbałtyckich republik: Litwy, Łotwy i Estonii. W najlepszym okresie startowało około 300 jachtów – były to wówczas największe regaty w Polsce i jedne z największych na południowym Bałtyku.

Pomysłodawcą Międzynarodowych Regat o Puchar Gryfa Pomorskiego był Kazimierz Haska (1912-1976), jachtowy kapitan żeglugi wielkiej, pierwszy prezes ZOŻŻ. Z zawodu artysta rzeźbiarz, plastyk i konserwator zabytków. Przy organizacji regat łączył swoje pasje, tworząc nie tylko wyjątkową imprezę, ale także projektując puchar będący główną nagrodą dla zwycięskiej załogi oraz medale i plakaty. Ostatnią edycję zorganizowano w 2014 roku w ramach II Regat Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego Bakista Cup (wyścig na trasie Darłowo – Świnoujście z okrążeniem duńskiej wyspy Christiansø). W kolejnych latach, ze względu na kłopoty finansowe, organizacja regat była zawieszona.

Partner główny regat: Akademia Morska w Szczecinie. Sponsorzy: Pomorze Zachodnie, Narwal Sails, Marina Developer, Yacht Paradise, Prime Consulting, Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów. Więcej o regatach na stronie www.regatygryfa.pl. ■

Etapowe Regaty Turystyczne 2022

Prawie 60 załóg zgłosiło swój udział w Etapowych Regatach Turystycznych, które na wodach Pomorza Zachodniego rozgrywane będą od 23 do 31 lipca. To już 58. edycja tej popularnej wakacyjnej imprezy zapewniającej nie tylko rywalizację sportową, ale także świetną atmosferę i wspólną zabawę na szlaku. Start i meta w Trzebieży. Porty etapowe w Nowym Warpnie, Wolinie, Świnoujściu, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim i Stepnicy. Uczestnicy przemierzą Zalew Szczeciński, Zatokę Pomorską od Świnoujścia do Dziwnowa (w obie strony), Zalew Kamieński oraz Roztokę Odrzańską.

Organizatorem regat jest Zachodniopomorski OZŻ. Organizację wspierają burmistrzowie gmin Police, Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin, Nowe Warpno, Stepnica oraz prezydent Świnoujścia. Współorganizatorzy: Miejski Ośrodek Sportu i Kultury w Dziwnowie, Port Morski Wolin, Marina Wolin, Gminny Ośrodek Kultury w Stepnicy, Starostwo Polickie, Marina Trzebież, OSIR Wyspiarz i Marina Kamień Pomorski.

Partner główny: Pomorze Zachodnie. Patronat honorowy: Olgierd Geblewicz, marszałek województwa zachodniopomorskiego. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020. Partnerzy wspierający: Pantaenius, Marina Developer, Skaut, SaliStore.pl, Urząd Morski Szczecin. Program regat oraz dodatkowe informacje znajdziecie na stronie www.zozz.org/ert oraz na Facebooku. ■

DOTĄD W CZERNI, TERAZ W PEŁNYM KOLORZE

ZACHOWAJ WIDOK W CIEMNOŚCI Z KOLOROWĄ TERMOWIZJĄ FLIR I WSKAŹNIKIEM AXIOM®

Nawigacja w nocy jest teraz bezpieczniejsza dzięki serii M300 i Raymarine Axiom. Z technologią termowizji FLIR Colour Thermal Vision (CTV), kapitanowie mogą widzieć wyraźnie w całkowitej ciemności, przy rażącym świetle i w jasnej mgle. Kamery FLIR używane są przez tysiące armii, czołowych reporterów i przemysłowych profesjonalistów każdego dnia w celu nawigacji, zapobiegania kolizjom, wykrywania zagrożeń oraz podczas misji ratowniczych.

Raymarine

#FindYourSea

więcej na www.eljacht.pl

Puchar Polski Jachtów Kabinowych już na półmetku sezonu

Piękna sceneria regat Anwil Cup na Zalewie Włocławskim. Fot. Tomasz Kwiatkowski

Pierwszą tegoroczną eliminację PPJK, Żeglarskie Grand Prix Mrągowa, rozegrano pod koniec maja na jeziorze Czos. Rywalizowało 19 załóg. Kilka jednostek zadebiutowało w nowych klasach, które od tego sezonu włączono do cyklu (klasy T-Sport i Open 6,3). Mimo trudnych warunków, rozegrano sześć wyścigów, w tym wyścig długodystansowy poświęcony pamięci Macieja Majaka, który przedwcześnie odszedł na wieczną wachtę. Po sobotnich wyścigach uczestnicy spotkali się na pierwszych zajęciach Letniej Szkoły Regatowej PPJK, które poprowadził trener Andrzej Piasecki (omówiono zagadnienia związane z techniką startu i rozgrywaniem pierwszego halsu).

W grupie T1 pierwsze miejsce zajęli Maciej Jaskuła i Mariusz Baczyński (jacht „Pani Gertruda"). W T2 zwyciężyli Piotr Adamowicz i Marek Świeca. Z kolei w grupie T3 triumfowali Michał Brzozowski, Andrzej Brzozowski, Jarosław Florczak, Marek Bubiak i Maciek Wierzbicki (jacht „Legenda"). W nowej klasie T-Sport pierwsze regaty wygrali Łukasz Dakszewicz, Jakub Jurkiewicz, Sebastian Jurkiewicz i Bartosz Bogucki. Warto zwrócić uwagę, że całe podium w tej grupie zajęły załogi żeglujące na jachtach typu Delphia 24. Z kolei w klasie Open 6,3 zwyciężyli Krzysztof Łazarski, Bartosz Hajdukiewicz i Lidia Kowal.

Załoga Piotra Mańczaka zwyciężyła na Zalewie Włocławskim w klasie Micro. Fot. Tomasz Kwiatkowski

Drugą tegoroczną imprezą były Długodystansowe Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych Anwil Cup rozegrane na Zalewie Włocławskim w połowie czerwca. Do regat zgłosiło się ponad 100 zawodników tworzących 39 załóg. Przez trzy dni rozegrano 10 wyścigów. Uczestnicy, organizatorzy oraz członkowie komisji mieli początkowo trudne zadanie, bo wiatr wiał w poprzek wąskiego akwenu – ze zmiennych kierunków oraz ze zmienną siłą. Pierwszego dnia rozegrano zaledwie dwa wyścigi na dość krótkiej trasie. W drugim dniu było już lepiej – z godziny na godzinę wiatr przybierał na sile i się stabilizował. Rozegrano pięć wyścigów. Nie obyło się bez strat: dwa złamane maszty po gwałtownym uderzeniu szkwału, było też kilka wywrotek mniejszych jednostek. Trzeciego dnia rozegrano trzy kolejne wyścigi. Wiatr pokazał prawdziwą siłę – aż 10 załóg postanowiło zrezygnować ze startu w ostatnim biegu, nie miało to jednak wpływu na końcową klasyfikację.

W grupie T1 pierwsze miejsce zajął Maciej Jaskuła (jacht „Pani Gertruda"). W T2 zwyciężył Jacek Olubiński (Calibra 21). Z kolei w grupie T3 triumfował Mirosław Sztuba („Black & White"). W klasie T-Sport pierwsze miejsce zajął Jakub Malicki („Drewsmol"), a w Open 6,3 – Łukasz Kałamarz żeglujący na jachcie typu Shot 16, który zaledwie jednym punktem pokonał ekipę Roberta Sobocińskiego na łodzi Preste 18. W klasie Micro triumfowała załoga Piotra Mańczaka (Regalux Sailing Team). Medal memoriałowy im. Jerzego Fijki, byłego redaktora naczelnego „Żagli", pomysłodawcy długodystansowych mistrzostw na Zalewie Włocławskim, odebrał Jacek Olubiński.

Doskonała letnia aura towarzyszyła uczestnikom regat „Na Powitanie Wakacji" o Puchar Starosty Słupeckiego. Na wodach Jeziora Powidzkiego startowało 51 załóg. Rozegrano siedem wyścigów. Po raz pierwszy na tę imprezę zawitali zawodnicy z klas OK Dinghy

(17 jachtów) i Korsarz (9). Pierwszego dnia w klasach T oraz w klasie Open 6,3 wyłonili się liderzy, których pozycja w czołówce była na tyle mocna, że w niedzielę mogli już kontrolować sytuację. W grupie T1 pewnie zwyciężyli Maciej Jaskuła i Mariusz Baczyński (jacht „Pani Gertruda"). Załoga zdobyła też Puchar Starosty Słupeckiego przyznawany za najlepszy wynik punktowy w klasach T. W grupie T2 triumfowali Jacek Olubiński, Natalia Olubińska i Piotr Woźniak (Calibra 21). W T3 pierwsze miejsce zajęli Michał Brzozowski, Arkadiusz Rożek i Maja Antos („Legenda"). W klasie Open 5,3 najszybciej żeglowali Krzysztof Łazarski, Marcin Piątek, Szymon Woźniak i Bartosz Kwaśny („Szopeneria"). Na okeju wygrał Łukasz Zakrzewski z MKŻ Mikołajki, a na korsarzu – Michał Dominiak i Tomasz Wysocki.

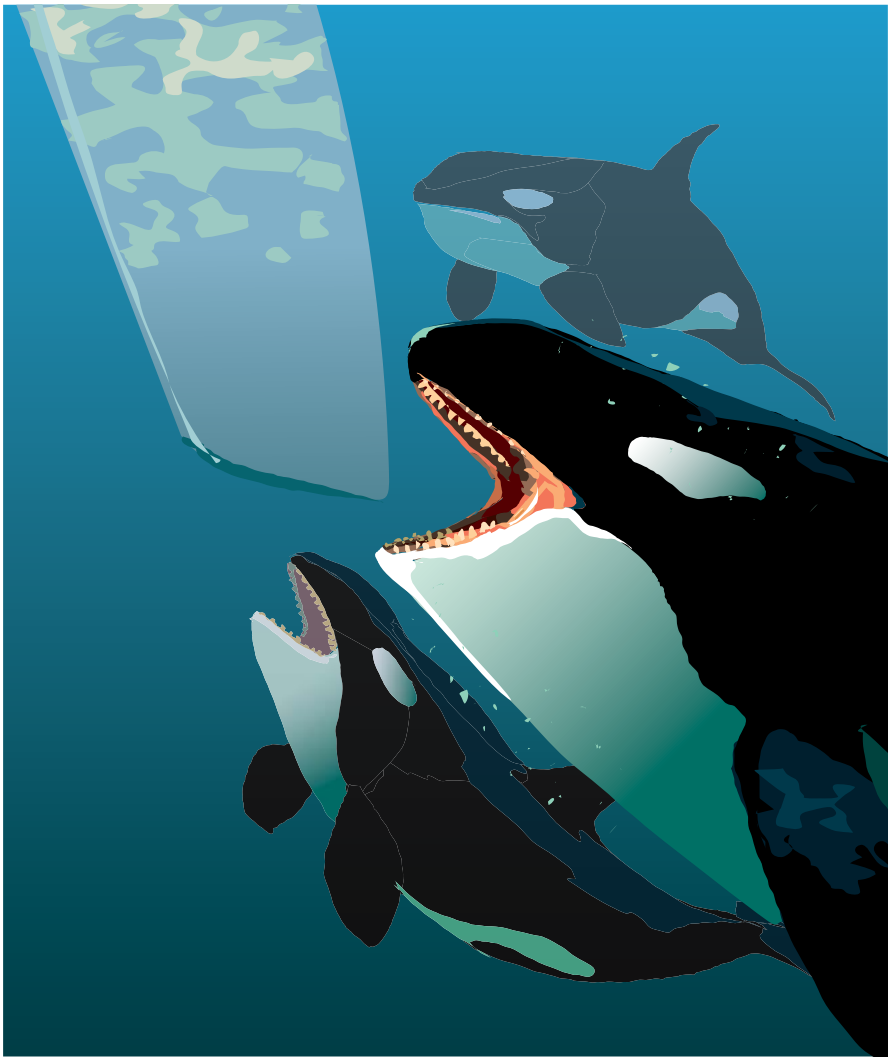
Pierwszą lipcową imprezą cyklu PPJK były regaty Chem-Line Cup Płock rozegrane na wodach Wisły. Uczestników przywitała wietrzna aura, więc mogliśmy się spodziewać emocji i szybkich regat. Niestety, w niedzielę wiatr ucichł i drugiego dnia imprezy nie udało się już rozegrać wyścigów. W grupie T1 ponownie wygrał Maciej Jaskuła na jachcie „Pani Gertruda". W T2 zwyciężył Maciej Kalinowski na jachcie „Wir". Warto zwrócić uwagę, że w tej klasie wszystkie trzy pierwsze załogi zgromadziły tę samą liczbę punktów. W T3 triumfował Michał Brzozowski („Legenda"), w klasie Open 6,3 – Mateusz Manecki żeglujący na 470, natomiast w klasie T-Sport: Jakub Malicki („Drewsmol"). W Płocku była też grupa T-Slow, w której pierwsze miejsce zajął Dariusz Szabat („Faza").

W połowie lipca uczestnicy cyklu PPJK spotkali się w Mielnie (jezioro Jamno), natomiast na sierpień zaplanowano kolejne dwie imprezy: w Augustowie (jezioro Necko) oraz Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych w Giżycku (Niegocin). ■

Regaty Chem-Line Cup Płock. Groźnie chmury i szkwalisty wiatr na wodach Wisły.

Uczestnicy regat Grand Prix Mrągowa.

Orki budzą postrach. Kolejni żeglarze zaatakowani przez agresywne ssaki



Rys. Hinnerk Bodendieck

Sporym echem wśród czytelników odbił się artykuł z poprzedniego wydania „Wiatru" o nietypowych zachowaniach orek, które u zachodnich wybrzeży Hiszpanii i Portugalii atakują jachty (materiał przygotowaliśmy wspólnie z firmą Pantaenius). Przypomnijmy: na szlaku z Gibraltaru do A Coruñy zanotowano w ostatnich dwóch sezonach kilkadziesiąt poważnych incydentów z udziałem agresywnych ssaków. Orki atakują kadłuby łodzi, zwykle uszkadzając lub całkowicie niszcząc płetwy sterowe. W jednym regionie, u wrót Cieśniny Gibraltarskiej, tylko w lipcu ubiegłego roku zanotowano 27 ataków. Nikt nie wie, dlaczego orki to robią. Naukowcy przywołują różne hipotezy. Jedni podejrzewają, że walczą w ten sposób z konkurencją o dostęp do ławic tuńczyków. Inni zwracają uwagę, że może to być forma zabawy lub treningu mającego wyćwiczyć w młodych osobnikach umiejętność polowania. Są też tacy, którzy wskazują na zemstę za zranienie członka rodziny. Całkiem prawdopodobna wydaje się hipoteza zakładająca, że zachowanie orek jest reakcją na stres wywołany dużym ruchem statków i tzw. hałasem antropogenicznym generowanym przez silniki, sonary i echosondy.

O spotkaniu z orkami na łamach „Wiatru" opowiadał polski podróżnik i żeglarz Maciej Adam Gumkowski, który w ubiegłym roku przez cztery miesiące płynął swym Carterem 30 „RockAndRoll" z Górek Zachodnich do Chorwacji, a spotkanie z orkami miał w pobliżu Cieśniny Gibraltarskiej. Tematem zajęła się także redakcja brytyjskiego pisma „Practical Boat Owner". W maju opublikowała na swym portalu relację Zoe Barlow, żeglarki, która wraz z mężem pływa na jachcie Sun Odyssey 40. Ich łódź orki zaatakowały w tej samej okolicy, podczas rejsu z Hiszpanii do Maroka.

„Obudził mnie głośny huk. Orki atakowały ster, a koło kręciło się jak szalone. Wcześniej słyszeliśmy, że dobrą metodą obrony jest żegluga na biegu wstecznym. Zataczaliśmy więc koła wciąż w tym samym miejscu. Ta metoda działa, ale gdy tylko zaczynasz płynąć do przodu, orki znów dosięgają steru" – relacjonowała Zoe na portalu „Practical Boat Owner".

Załoga postanowiła wezwać pomoc na kanale 16. Byli wtedy około dziewięć mil od Barbate na południu Hiszpanii, u wrót Cieśniny Gibraltarskiej. „Nie mogłam uzyskać odpowiedzi od hiszpańskiej, gibraltarskiej czy marokańskiej straży wybrzeża. Ponieważ nie groziło nam bezpośrednie niebezpieczeństwo, nie chciałam wysyłać sygnału Mayday. Chciałam tylko, by ktoś wiedział co się z nami dzieje". W końcu Zoe złapała zasięg GSM i dodzwoniła się do Tarifa Traffic, biura zarządzającego ruchem na zachód od Cieśniny Gibraltarskiej oraz koordynującego akcje poszukiwawcze i ratownicze. Polecili jej wyłączyli silnik i wszystkie urządzenia z wyjątkiem nadajnika AIS i radia. Orki po chwili oddaliły się i zapanował spokój.

„Zastanawialiśmy się, co robić, bo nadal mieliśmy sterowność i mogliśmy kontynuować żeglugę" – relacjonowała Zoe. „Do kontynentalnej Hiszpanii mieliśmy prawie tak daleko, jak do Tangeru w Maroku. Udało nam się przebić przez tor wodny, po którym ogromne tankowce śmigają z prędkością 18 węzłów – to także było dość duże wyzwanie. Wtedy orki wróciły i znów zaczęły ponawiać ataki. Wyłączyliśmy silnik. Zadzwonili do nas z Tarifa Traffic, bo na odbiorniku AIS spostrzegli, że się zatrzymaliśmy. Polecili kontakt z biurem Tanger Traffic, bo byliśmy już w ich strefie (kanał 69). W pewnej chwili jedna z orek się wynurzyła, trzymając w szczękach kawałek naszej płetwy sterowej. Czuliśmy się bezsilni, a ludzie z Tanger Traffic mówili to samo, co ich koledzy z Hiszpanii: „Jedyne co możecie zrobić, to czekać". Gdy byliśmy już blisko portu, poprosiliśmy o asystę, bo nie byliśmy pewni, czy mamy odpowiednią sterowność, by bezpiecznie manewrować. Nigdy wcześniej tak bardzo nie ucieszył mnie widok lądu".

Całą relację Zoe Barlow znajdziecie na portalu pisma „Practical Boat Owner" (www.pbo.co.uk). Planując żeglugę w kierunku Cieśniny Gibraltarskiej zaglądajcie na stronę organizacji Atlantic Orca Working Group (www.orcaiberica.org). ■

SEA Light
MARINE SAFETY & SERVICES

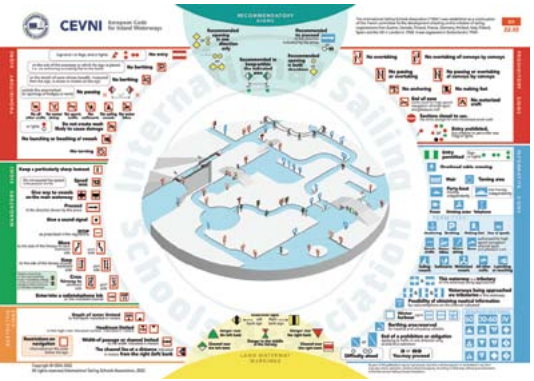
SEA Light Sklep żeglarski
ul. Droszyńskiego 15A
80-381 Gdańsk
- wyposażenie jachtowe i ratunkowe
- serwis i atestacja sprzętu ratunkowego
- elektronika morska
www.sealight.pl ww.sklepzeglarski365.pl
polub nas na FB/sealight.serwis

Materiały edukacyjne ISSA. Świetne do nauki i niezawodne w utrwalaniu wiedzy

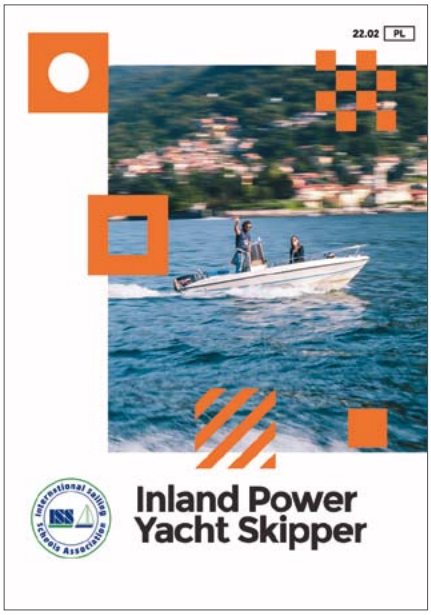
Proste, uniwersalne, ujednolicone i zrozumiałe dla kursantów w każdym zakątku świata – takie są materiały szkoleniowe tworzone przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Szkół Żeglarskich (ISSA). Zawierają czytelne autorskie grafiki z opisami oraz rysunki i schematy, które ułatwiają przyswajanie wiedzy i powtarzanie wiadomości, stanowią też doskonałą pomoc dydaktyczną dla instruktorów. W zbiorze federacji jest już kilkanaście pozycji opublikowanych w wersjach elektronicznych lub drukowanych. Powstają w języku angielskim i są tłumaczone na języki narodowe. – Te publikacje oczywiście nie zastąpią szkolenia i kontaktu instruktora z załogą, ale z pewnością ułatwią i przyspieszą proces nauki oraz pozwolą utrwalać wiedzę – mówi Tomasz Lipski, przewodniczący International Sailing Schools Association.

Docelowo każdy kursant zgłaszający się na zajęcia w szkole zrzeszonej w ISSA będzie otrzymywać odpowiedni pakiet materiałów w formie elektronicznej lub drukowanej, w języku polskim lub angielskim – zawsze będą to publikacje przygotowane do wybranego kursu. Obecnie ISSA oferuje pięć patentów żeglarskich (od Yacht Crew do Master of Yacht), pięć patentów motorowodnych (od Power Yacht Crew do Power Master of Yacht), do tego mamy także pięć patentów dziecięcych i młodzieżowych. Najnowszą publikacją edukacyjną, promowaną obecnie przez struktury ISSA w Polsce, jest wydawnictwo drukowane „Inland Power Yacht Skipper".

Misją Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarskich jest standaryzacja szkoleń na całym świecie oraz wspieranie szkół zrzeszonych w ISSA w utrzymywaniu wysokich standardów edukacji. Obecnie 25 polskich szkół naucza według programów federacji i wydaje patenty ISSA. ■



Graficzna prezentacja znaków śródlądowych.



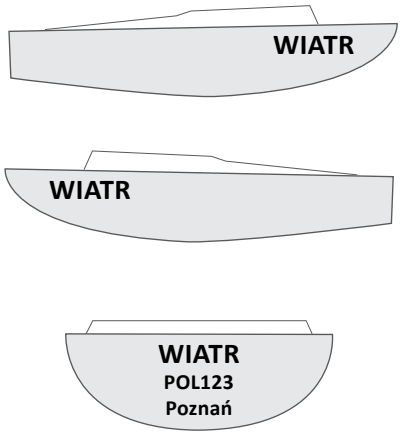
Podręcznik ISSA dla sterników motorowodnych.

Podręcznik ISSA dla operatorów radiowych.

Jak oznaczać jachty morskie i śródlądowe w świetle aktualnych przepisów

Zgodnie z artykułem 12. Kodeksu Morskiego, jednostki polskiej przynależności oznaczamy nazwą na dziobie (na obu burtach) oraz na rufie. Pod nazwą na rufie należy umieścić nazwę portu macierzystego, np. „Dar Szczecina", Szczecin. Jeśli jacht o długości do 24 metrów, używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, posiada numer rejestracyjny (np. POL 608), także powinien być on naniesiony na rufie (pod nazwą). Kodeks Morski nie podaje ani wymiarów oznaczeń, ani sposobu ich wykonania. Co ważne, w świetle aktualnych przepisów nazwa statku morskiego o długości do 24 metrów, używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych, nie musi być unikatowa i nie podlega zatwierdzeniu. Możemy więc spotkać dwa jachty „Szkwał", pięć jachtów „Wiatr" lub nawet dziesięć jednostek o nazwie „Bryza".

Sposób oznaczania jednostek śródlądowych reguluje rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Jachty żaglowe i motorowe muszą być oznakowane numerem rejestracyjnym. Jeśli rejestracja jednostki nie jest wymagana, oznaczeniem może być nazwa, nazwa i port macierzysty lub nazwa armatora (np. Czarterownia Niegocin). Rozporządzenie



Prawidłowe oznaczenia na jachcie morskim.

informuje, że napisy powinny być widoczne „na zewnątrz statku". Muszą być czytelne i trwałe, z literami o wysokości co najmniej 10 cm.

Aby zarejestrować jacht, należy złożyć wniosek o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wybranym organie rejestrującym (do wyboru mamy 382 organy rejestrujące), czyli w starostwie, we właściwym polskim związku sportowym (PZŻ lub PZMiNW) lub elektronicznie przez serwis Reja24.gov.pl. Rejestracji dokonujemy na podstawie dowodu własności (faktura VAT, umowa sprzedaży, umowa zamiany lub darowizny) albo pisemnego oświadczenia budowniczego (w przypadku jednostek budowanych systemem gospodarczym).

Obowiązkowi rejestracji podlegają:
- jachty o długości większej niż 7,5 metra lub z napędem o mocy powyżej 15 kW,
- jednostki o długości większej niż 7,5 metra lub z napędem o mocy powyżej 15 kW, używane do amatorskiego połowu ryb,
- jednostki używane do połowów rybackich,
- jednostki uprawiające żeglugę poza terytorium RP.

Obowiązkowi rejestracji nie podlegają:
- jednostki pływające przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych (posiadające klasę regatową i ważny certyfikat),
- jednostki pływające napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni,
- deski surfingowe, deski z żaglem lub inne podobne jednostki pływające.

Konsultacja: Dawid Hałoń

Zespół inspektorów PZŻ zmienił nazwę i zwiększył zakres działalności

Zespół Nadzoru Technicznego skupia inspektorów-rzeczoznawców oraz konsultantów-rzeczoznawców.

Morski Zespół Techniczny, działający w ramach Polskiego Związku Żeglarskiego, z początkiem stycznia został przemianowany na Zespół Nadzoru Technicznego, a więc powrócił do nazwy sprzed 2012 roku. Przywrócono również zakres obowiązków i odpowiedzialności zespołu – po rozwiązaniu Śródlądowego Zespołu Technicznego jest teraz jedynym zespołem technicznym PZŻ prowadzącym nadzór nad jachtami żeglującymi zarówno po wodach morskich, jak i śródlądowych.

Zespół Nadzoru Technicznego PZŻ funkcjonuje od 1949 roku. Został utworzony po wypadku jachtu „Poświst" w którym zginęło czterech członków załogi (od drewnianego kadłuba urwał się fragment kila z balastem). Władze uznały wówczas, że dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi konieczny jest techniczny nadzór nad jachtami (przez pierwsze lata zespół działał pod nazwą Komisja Nadzoru Technicznego).

FOT. SHUTTERSTOCK.COM (2)

Inspektorzy realizują wyceny jachtów, remontów oraz oceny stanu technicznego.

Obecnie ZNT skupia inspektorów-rzeczoznawców oraz konsultantów-rzeczoznawców. Pracami zespołu kieruje pięcioosobowa rada, której przewodniczącym jest Dawid Hałoń. Rada koordynuje prace związane z opracowywaniem i aktualizacją przepisów technicznych, koordynuje też organizację szkoleń dla inspektorów ZNT, a także nadaje, przedłuża, przywraca, zawiesza oraz odwiesza uprawnienia inspektorów i konsultantów ZNT.

Działalność zespołu bazuje przede wszystkim na posiadanym przez PZŻ upoważnieniu ministerialnym. Sprawowanie nadzoru technicznego wiąże się z przeprowadzaniem przeglądów technicznych, zatwierdzaniem dokumentacji, dokonywaniem pomiarów, identyfikacji, badaniem stateczności oraz prowadzeniem nadzorów nad budową, przebudową lub naprawą jednostek pływających. W ramach indywidualnych działalności inspektorzy realizują również wyceny jachtów, form, napraw i remontów, przeprowadzają ekspertyzy szkodowe oraz oceny stanu technicznego. Odbiorcami ich usług są armatorzy, firmy ubezpieczeniowe i leasingodawcy. Wśród inspektorów są też osoby zaprzysiężone na biegłych sądowych.

Aby zostać inspektorem-rzeczoznawcą trzeba mieć wyższe wykształcenie techniczne w dziedzinie oceanotechniki (lub pokrewne) oraz udokumentowaną, co najmniej trzyletnią, praktykę zawodową w branży związanej z morską techniką jachtową. Kandydat musi przedstawić patenty jachtowego sternika morskiego i motorowodnego oraz żeglarskie dossier. W szczególności liczy się praktyczne i bezpośrednie doświadczenie związane z eksploatacją i użytkowaniem jednostek pływających. Przed uzyskaniem tytułu inspektora, kandydat musi też zaliczyć staż. Usługi może świadczyć po odbyciu praktyki techniczno-rzeczoznawczej i zaliczeniu weryfikacji praktycznej oraz teoretycznej. ■

System ostrzegania: „Człowiek za burtą”

OLAS to nowoczesny system ostrzegania „człowiek za burtą”. Może zapewniać bezpieczeństwo członkom załogi, zwierzętom domowym i przedmiotom. OLAS tworzy wirtualną smycz i wyzwala alarm, gdy zostanie ona przerwana. System stale sprawdza, czy cała załoga jest w zasięgu. W przypadku zerwania wirtualnej uwięzi między odbiornikiem a nadajnikiem, odbiornik uruchamia alarm, światło awaryjne i aplikację mobilną OLAS, która rejestruje współrzędne geograficzne zdarzenia dzięki wbudowanemu GPS. Natychmiastowe powiadomienie o wypadku umożliwia szybkie podjęcie działań. Niewielkie urządzenie ma silikonowy pasek ze sprzączką ze stali nierdzewnej i fabrycznie zainstalowaną baterię CR2477 (wymienianą przez użytkownika). Użytkownik aplikacji może śledzić sześć różnych nadajników w jednym telefonie, a każdy nadajnik może być śledzony przez nieograniczoną liczbę telefonów. Dostępny jest także tryb solo dla żeglarzy pływających samotnie. Wodoodporność IP67. Cena: 542 zł. Więcej informacji uzyskacie w firmie SEA Light, która jest przedstawiciela ACR Electronics. Źródło: www.sklepzeglarski365.pl. ■

I O W silvertex®
srebrna siatka 3D, która chroni wodę i systemy wodne przed skażeniem bakteryjnym
prosty w użyciu! wystarczy włożyć do zbiornika
pasuje do każdego zbiornika!
zaawansowana antybakteryjna ochrona wody pitnej bez użycia chemii!
silvertex.pl
Najprawdopodobniej najlepszy sposób ochrony wody

SOLMARINA
GDAŃSK

ZAMIESZKAJ,
ZAINWESTUJ,
ODKRYJ NOWE MOŻLIWOŚCI...

Condohotel

polecam Mateusz Grzesiowski

dekpol
DEWELOPER

Wraz z tym numerem magazynu przy zakupie specjalny rabat

Na targi w Wenecji możemy dojechać lub dopłynąć – wszystkie drogi prowadzą do Arsenału.

Targi w Wenecji. 300 łodzi i 30 tysięcy zwiedzających w historycznym Arsenale

Dziewięć dni trwała trzecia edycja targów Salone Nautico di Venezia. Wystawa, którą zorganizowano w słynnym Arsenale (dzielnica Castello) przyciągnęła ponad 30 tys. zwiedzających. Zaprezentowano 300 łodzi, z czego aż 240 na wodzie. Wydarzenie okazało się sukcesem biznesowym (zgromadzono 200 wystawców), medialnym (akredytowano 402 dziennikarzy) oraz kulturalnym (zorganizowano ponad 50 wydarzeń towarzyszących). Tematy przewodnie targów to zrównoważony rozwój, ochrona mórz oraz elektryczne i hybrydowe systemy napędowe. Na kolejną edycję Salone Nautico di Venezia zapraszamy u progu następnego sezonu – wystawa będzie się odbywać od 31 maja do 4 czerwca 2023 roku.

Tegoroczne targi w Wenecji otrzymały wsparcie włoskiego rządu oraz władz regionu Wenecja Euganejska. Wystawę uroczyście otworzył Renato Brunetta, minister administracji publicznej. Port odwiedzili też inni członkowie rządu: Giancarlo Giorgetti, minister rozwoju gospodarczego oraz Daniele Franco, minister gospodarki i finansów. Obecni byli także Luca Zaia, gubernator regionu oraz Roberto Luongo, dyrektor generalny Italian Trade Agency.

„Tegoroczna edycja targów była dla nas niezwykle ważna. Utrwaliła wenecką imprezę w kalendarzu wystaw jachtowych i zachęciła nas do jeszcze lepszego działania w przyszłym roku" – mówił Luigi Brugnaro, burmistrz Wenecji. „Nasza linia brzegowa liczy aż 8 tys. km, więc przemysł jachtowy jest dla Włoch strategiczny. Osiągamy w nim światowe sukcesy i cieszymy się, że dzięki Salone Nautico di Venezia sztuka budowy jachtów wróciła do domu".

„Wystawcy są zadowoleni z udziału w targach, niektórzy wyrazili nawet pewne zaskoczenie wynikające z liczby pozyskanych klientów i podpisanych kontraktów" – dodał Alberto Bozzo, kierownik marketingu targów. „Przedstawiciele stoczni już dziś potwierdzają swój udział w przyszłorocznej edycji i zamawiają więcej miejsc do cumowania. Wielu wystawców zwracało uwagę, że liczną i aktywną grupą zwiedzających byli goście z północnej i wschodniej Europy. To między innymi dzięki nim wenecka wystawa przybrała prawdziwie międzynarodowego charakteru.

Więcej o targach jachtowych w Wenecji na stronie www.salonenautico.venezia.it. ■

Areną wystawy jest port w słynnej dzielnicy Castello.

Salone Nautico di Venezia. Prezentacja nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych…

…oraz nowoczesnych systemów nawigacyjnych na łodziach motorowych i żaglowych.

FOT. SALONE NAUTICO DI VENEZIA

Poland Boat Show

Warszawski Salon Jachtowy

MIĘDZYNARODOWE TARGI
JACHTOWE, OSPRZĘTU JACHTOWEGO I SPORTÓW WODNYCH

3 - 6 LISTOPADA 2022

PTAK WARSAW EXPO

ZAREJESTRUJ SIĘ

Zaufali nam:

POWER BOATS POLAND · NAUTICA BOATS SERVICE · PRIME MARINE · ECO MARINE OFFICIAL YACHTS DEALER · vetus WWW.VETUS.COM · PEGAZUS BOATS · SUPER YACHTS

PARKER · SKYBOAT · MARINEworks · GRIFFIN GROUP MARINE · HARKEN PL · Stillo Yachts · naczarter.pl

ESKAPADER · NORTHMASTER · HOLIDAY BOAT · Webasto · LY LAMDO YACHTS · profi Shing and Sport · MARINE TIME · INTER CARS

Aleja Katowicka 62, 05-830 Nadarzyn | info@warsawexpo.eu | www.warsawexpo.eu | / warsawexpo

Poland Boat Show. Nowa odsłona jesiennych targów w Nadarzynie

W wyniku połączenia łódzkich targów Boatshow, mających dwie dekady tradycji, oraz dynamicznie rozwijanego Warszawskiego Salonu Jachtowego firmy Ptak Warsaw Expo, w Nadarzynie zadebiutuje wystawa Poland Boat Show. Będą to jedyne targi branży jachtowej w terminie jesiennym i zarazem jedyne w kraju organizowane w halach. Impreza będzie trwać cztery dni – już dziś zapraszamy od 3 do 6 listopada. Organizatorzy zapowiadają, że Poland Boat Show w kilka lat stanie się największą jachtową wystawą w naszej części Europy. W Nadarzynie prezentowane będą nie tylko jachty i łodzie, ale także, akcesoria oraz drobny sprzęt do sportów wodnych. Dzięki połączeniu know-how dwóch organizatorów, targi mają przyciągnąć gości i wystawców z zagranicy, przybiorą też bardziej wszechstronnego charakteru – trwają między innymi starania o większą obecność segmentu łodzi żaglowych. Także firmy oferujące silniki oraz osprzęt pokładowy będą mieć mocną reprezentację. Pojawi się kilkadziesiąt przedsiębiorstw z branży, które dotąd nie gościły na jachtowych wystawach w Ptak Warsaw Expo – na cztery miesiące przed imprezą udział potwierdziło łącznie 180 firm, więc wystawa zapowiada się rekordowo. Mamy też nowy adres internetowy warszawskich targów – informacji o Poland Boat Show szukajcie teraz na www.boatshow.pl (na stronie dostępny jest między innymi obszerny katalog wystawców).

Czwartek i piątek będą w Nadarzynie dniami branżowymi. Osoby zawodowo związane z przemysłem jachtowym mogą się zarejestrować przez stronę internetową i odebrać bezpłatny bilet branżowy. Można też kupować

Frekwencja dopisuje – targi w Nadarzynie stały się ważnym wydarzeniem branżowym. Fot. Jacek Daszewski

Poland Boat Show

bilety na sobotę i niedzielę w przedsprzedaży za 60 zł. Pamiętajmy, że zakup biletu w kasie tuż przed wejściem na wystawę jest mniej opłacalny (bilet normalny: 150 zł). W przedsprzedaży są również dostępne bilety rodzinne w promocyjnej cenie.

Centrum Ptak Warsaw Expo, największe w Polsce, ma łączną powierzchnię 143 000 m kw. Zlokalizowane jest u zbiegu dróg krajowych S7 i S8 oraz autostrady A2 – zaledwie 20 km od Lotniska im. Fryderyka Chopina i 16 km od dworca PKP Warszawa Zachodnia. Ogromny darmowy parking, wygodne wejścia dla zwiedzających, duże punkty gastronomiczne, stanowisko dla food trucków, przestrzenie wypoczynkowe, doskonałe oświetlenie stoisk i nagłośnienie w halach – wszystkie te elementy tworzą dobry klimat do biznesowych i towarzyskich spotkań. Więcej o targach na stronie www.boatshow.pl. ■

Centrum targowe w Nadarzynie przygotowane na Poland Boat Show. Wystawa zajmie trzy hale: F, E i D. Fot. Ptak Warsaw Expo

Polsko-ukraińska załoga Fundacji Ocean Marzeń na pokładzie „Baltic Beauty”

Najpierw solidna robota przy linach...

...później klar na pokładzie.

Na gościnnym pokładzie „Baltic Beauty”.

Młodzież z polskich i ukraińskich domów dziecka spotkała się wiosną na pokładzie żaglowca „Baltic Beauty” i wyruszyła w pierwszy wspólny rejs po Zatoce Gdańskiej. Mimo bariery językowej i różnic pod względem żeglarskiego doświadczenia, załoga wróciła zadowolona i bogatsza o nowe doświadczenia – zarówno sportowe, jak i społeczne.

Do podopiecznych Fundacji Ocean Marzeń z województw łódzkiego, śląskiego i mazowieckiego dołączyła grupa wychowanków z ukraińskich rodzin zastępczych. Ponieważ kadeci fundacji zdali egzamin na patent żeglarski latem 2021 roku i odbyli już pierwsze rejsy, na pokładzie mogli być przewodnikami gości z Ukrainy, którzy pierwszy raz w życiu pływali na jachcie. – Mamy nadzieję, że to początek nowego rozdziału w przyjaźni polsko-ukraińskiej i wierzymy, że uczestnicy rejsu zechcą kontynuować żeglarską przygodę – mówi Adam Wiśniewski, prezes Fundacji Ocean Marzeń.

– Skorzystaliśmy z naszych doświadczeń zdobytych na pokładzie „Generała Zaruskiego” i litewskiego „Brabandera”. Podzieliliśmy załogę na cztery międzynarodowe wachty – w każdej dwóch naszych kadetów z patentami żeglarskimi miało pod opieką dwóch nastolatków z Ukrainy. Dla naszych wychowanków było to spore wyzwanie, bo musieli znaleźć wspólny język z nowymi kolegami i pokazać im, jak należy pracować na pokładzie. – Początkowo były pewne problemy, ale daliśmy radę. Trochę po polsku, trochę po ukraińsku, trochę po angielsku i nieco przy pomocy internetowego translatora – mówi Krystian z rodzinnego domu dziecka w Łodzi. – Nasi koledzy z Polski byli niesamowici i bardzo zdyscyplinowani. Wyciągali nas z koi, gdy trzeba było iść na nocną wachtę. Wszystko nam pokazywali i byli bardzo pomocni – dodaje Artem z Irpienia.

Ukraińską młodzież włączono do programu żeglarskiego Fundacji Ocean Marzeń. Edukacyjny program opiera się na systemie kształcenia PZŻ, ale obecnie został dostosowany do systemu szkolenia Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarskich ISSA (International Sailing Schools Association). – Chcemy, by młodzież z Ukrainy biorąca udział w szkoleniach, mogła zdobywać certyfikaty ISSA, które są honorowane w ich kraju – mówi Adam Wiśniewski.

Kadeci fundacji oraz załoganci z Ukrainy spotkają się latem na Mazurach, gdzie będą uczestniczyć w rejsach wędrownych. – Mamy nadzieję, że dzięki współpracy z kolegami z Ukrainy, nasi wychowankowie poszerzą horyzonty, zdobędą większe umiejętności komunikacyjne i staną się bardziej wrażliwi na potrzeby zagranicznych gości. A przy okazji będą się świetnie bawić. ■

Jacht „Flot” wróci na morze

Zarząd Fundacji Ocean Marzeń, wspierany przez kapitana Jerzego Jaszczuka, postanowił przywrócić do służby jacht „Flot”, 40-stopową jednostkę morską, którą w latach 80. zbudował na swej posesji w Otwocku Maksymilian Bok. Łódź od wielu lat stała w Marinie Gdynia, na terenie Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Fundacja zakupiła jacht w kwietniu tego roku i niezwłocznie jej kadeci rozpoczęli pierwsze prace remontowe. Będzie w nich uczestniczyć młodzież z domów dziecka z całej Polski. – Pracy jest oczywiście mnóstwo, ale wierzymy, że warto podjąć to wyzwanie, bo jednostka doskonale się nadaje do szkoleń w ramach prowadzonego przez nas Młodzieżowego Programu Edukacji Żeglarskiej – mówi Adam Wiśniewski, prezes Fundacji Ocean Marzeń. ■

Jacht „Flot” w Marinie Gdynia.

Fundację wspiera kapitan Jerzy Jaszczuk.

FOT. FUNDACJA OCEAN MARZEŃ

NOWOŚĆ

PODRĘCZNIK

Zapytaj o egzemplarz w autoryzowanej szkole ISSA

www.issa.com.pl

YACHT PARADISE

PAUL & SHARK yachting

MAGIC MARINE

NORTH SAILS

CODE

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

Półwysep Dziwnów. Tak się zmienia działka numer jeden na polskim wybrzeżu

Ostatnia szansa na rezerwację apartamentu w pierwszym etapie budowy osiedla Półwysep Dziwnów (w sprzedaży pozostało zaledwie kilka lokali). Nad Zatoką Wrzosowską pięknie się prezentuje pięć budynków. Apartamenty z dwóch pierwszych przekazano już właścicielom. W kolejnych trzech trwają ostatnie prace wykończeniowe i przeprowadzane są odbiory. Inwestorzy, którzy zdecydują się na zakup ostatnich lokali, będą mogli odebrać klucze niezwłocznie po podpisaniu umowy i dopełnieniu formalności. Lokale z tej puli dostępne są w kilku ciekawych miejscach w każdym z istniejących budynków. Sprzedaż kolejnych etapów inwestycji rozpocznie się prawdopodobnie dopiero w drugiej połowie roku.

Gdy odwiedziliśmy Półwysep Dziwnów w połowie czerwca, zaskoczył nas porządek panujący w okolicy – zupełnie jak by to nie był plac budowy. Trawniki przystrzyżone, alejki i miejsca parkingowe starannie ułożone, a oświetlenie w gotowości do działania. Świetnie się prezentuje także linia brzegowa, która zatacza szeroki łuk, wcinając się ku wodom Zatoki Wrzosowskiej. Nad zachodnim brzegiem tego akwenu zawisły latawce miłośników kitesurfingu. Co kilka minut szlakiem z Kamienia Pomorskiego przepływał jacht, bo pogoda zachęcała do morskich wędrówek. Niektóre załogi zatrzymywały się tuż za rogiem, czyli w dziwnowskiej przystani sezonowej (jeśli mieszkaniec osiedla przycumuje tu swą łódź, na pokład dojdzie w kilka minut). Inne jednostki zmierzały dalej – w kierunku mostu zwodzonego, głównej mariny i główek portu będących bramą na Zatokę Pomorską i Bałtyk.

Połowa czerwca 2022 roku. Pierwsze budynki Półwyspu Dziwnów – lokatorom zazdrościmy! Fot. Szczecin się zmienia

Na Półwyspie Dziwnów najmniejsze lokale mają 31 metrów kwadratowych powierzchni, największe – 70 metrów kwadratowych. Liczba pokoi: od jednego do trzech. Każdy apartament ma własny ogródek lub balkon. Lokalizacja osiedla jest wyjątkowa. Apartamenty powstają na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, zaledwie kilometr od centrum miasta, 10 km od Kamienia Pomorskiego, 20 km od Wolińskiego Parku Narodowego i 60 km od portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Poza tym w pobliżu jest piękna nadmorska plaża, którą możemy spacerować na wschód do Dziwnówka lub na zachód do Osiedla Rybackiego i umocnień w główkach portu.

Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych miejscowości nadmorskich województwa zachodniopomorskiego, ważne centrum żeglarstwa i sportów wodnych oraz arena ciekawych międzynarodowych imprez. Z kolei deweloper wznoszący osiedle jest historycznie związany z żeglarstwem i szczecińską Mariną Club, więc idealnie się wpisuje w nową tożsamość miasta. – Chcemy, by Półwysep Dziwnów miał charakter osiedla przyjaznego rodzinom z dziećmi, miłośnikom zwierząt, a także pasjonatom sportu. W okolicy można żeglować jachtem, pływać motorówką, uprawiać kitesurfing i windsurfing, a także pływać skuterem wodnym – mówią przedstawiciele dewelopera. Więcej o inwestycji oraz plany apartamentów na stronie internetowej www.marina-developer.pl. ■

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.

Gdzie cumować w Dziwnowie. Wszystkie miejscówki od główek portu do półwyspu

Bosmanat, restauracja i sanitariaty – główny budynek Mariny Dziwnów.

W Dziwnowie wszystkie dogodne miejsca do cumowania znajdują się na prawym (północnym) brzegu Dziwny. Rzeka (lub raczej cieśnina) wije się w kierunku morza szerokim nurtem od Półwyspu Dziwnów, gdzie powstaje nowe osiedle apartamentowe, aż po główki portu. Wracając z morza chowamy się w objęciach solidnych betonowych falochronów. W główkach często tworzą się spore fale, które mogą utrudnić żeglugę małym jednostkom. W sezonie trzeba też uważać na amatorów skuterów wodnych, którzy upodobali sobie tę okolicę. Po przepłynięciu 500 metrów, z lewej strony mijamy keję o długości około 50 metrów, wyposażoną w gumowe odbojnice i polery. Ta niewielka przystań sąsiaduje z budynkiem kapitanatu portu i straży granicznej – w tym miejscu oczywiście nie cumujemy bez wyraźnej konieczności (nabrzeże służy pracownikom Urzędu Morskiego, między innymi do przeprowadzania kontroli). Znaki na lądzie informują nawet o zakazie poruszania się po umocnieniu brzegowym. Tuż za kapitanatem ciągnie się betonowe nabrzeże bez polerów i okładzin zabezpieczających. Kończy się ono dopiero przed wejściem do portu rybackiego – to właśnie pierwsze miejsce w Dziwnowie, w którym znajdziemy wygodną i bezpieczną keję.

Port rybacki podzielony jest na dwie części. W większej zachodniej cumują miejscowe kutry. Są tam też szeregowe budynki gospodarcze, a w sezonie pojawiają się prowizoryczne stragany, na których kupimy ryby prosto z połowu. W nieco mniejszej części wschodniej, w pobliżu największego w okolicy sklepu rybnego, cumują jednostki SAR. Zwykle znajduje się tu kilka wolnych miejsc dla jednostek rekreacyjnych (cumowanie burtą do nabrzeża). Do portu rybackiego wpływają przede wszystkim większe jednostki, których załogi mogłyby mieć kłopoty z manewrowaniem w pobliskiej kameralnej przystani jachtowej.

Wejście do Mariny Dziwnów, zbudowanej na planie podkowy w 2013 roku, znajduje się 150 metrów za portem rybackim. Wewnątrz parkujemy przy odnogach cumowniczych. Można też stanąć burtą do betonowego nabrzeża po zewnętrznej stronie (miejsca dla trzech jednostek). W marinie mamy przyłącza wody i prądu, dwa budynki mieszczące sanitariaty, bosmanat, slipy do wodowania sportowych mieczówek oraz duży betonowy slip dla większych łodzi i pontonów. Jest też restauracja z okazałym tarasem oraz duży hangar miejscowego klubu. Marina pomieści 60 jednostek o maksymalnej długości 12 metrów (głębokość: 3,5 metra). Dostępność miejsc możecie sprawdzać na kamerze internetowej.

Około 400 metrów za mariną znajduje się most zwodzony. Dla żeglugi otwierany jest co dwie godziny (o godzinach parzystych), a w okresie od 15 czerwca do 30 września dodatkowo o 13.00, 17.00, 19.00 i 21.00 (podnoszone przęsło mostu waży 98 ton). Niecałe 600 metrów za mostem jest

Nabrzeże Urzędu Morskiego obok kapitanatu portu i Straży Granicznej.

Wejście do portu rybackiego.

Zachodnią część portu rybackiego zajmują kutry…

…a we wschodniej części jest kilka miejsc dla jachtów.

FOT. MAGAZYN „WIATR"

Budynek przystani sezonowej.

W przystani sezonowej cumujemy przy odnogach.

stacja paliw koncernu Orlen z keją postojową dla jachtów – możemy tu nie tylko uzupełnić zbiornik paliwa, ale także poczekać na otwarcie mostu lub nawet zatrzymać się na nieco dłużej, by na przykład odwiedzić pobliski market lub jedną z okolicznych restauracji (nikt nas z tego miejsca nigdy nie przeganiał).

Tuż za stacją jest długi umocniony brzeg z niską betonową keją – to nabrzeże turystyczne portu rybackiego w Dziwnowie. Ten fragment prawego brzegu rzeki będzie wkrótce remontowany. Zarząd portu podpisał umowę z wykonawcą w połowie czerwca, a zakończenie inwestycji zaplanowano na czerwiec 2023 roku. Inwestycja obejmuje przebudowę nabrzeża o długości 424 metrów, wzniesienie budynku socjalnego i zagospodarowanie przestrzeni w najbliższej okolicy. Powstaną tu kolejne miejsca postojowe, z których będą mogły

W Marinie Dziwnów są też miejsca postojowe na zewnątrz basenu (na zdjęciu po lewej).

Tuż za przystanią sezonową wyrasta osiedle Półwysep Dziwnów.

korzystać załogi przypływające do Dziwnowa (łączny koszt inwestycji: prawie 14,5 mln zł).

Ostatni fragment północnego brzegu, tuż przed Półwyspem Dziwnów, zajmuje tzw. przystań sezonowa (czynna od maja do września). Obok bosmanatu i restauracji znajdziecie odnogi cumownicze, przy których są miejsca dla około 30 jednostek (głębokości: od 2,5 do 3,5 metra). Na kei mamy prąd, wodę, sanitariaty, alejkę spacerową i ławki. Z uwagi na dość bliskie sąsiedztwo drogi, w przystani sezonowej jest większy gwar niż w marinie przed mostem. W pobliżu mamy za to wypożyczalnię rowerów oraz duży park z placem zabaw. Więcej informacji o przystaniach Dziwnowa na internetowej stronie www.dziwnow4sailing.org (zakładka: Żeglarstwo). ■

karos
pomosty pływające
rok założenia 1990

+48 89 762 66 91 11-200 Bartoszyce, Sędławki 9 www.karos.com.pl
projektowanie produkcja budowa

Integracja na Mazurach. Branża eventowa zachwycona ofertą Sztynortu

FOT. BARTKO DĘBKOWSKI / KREATYW-MEDIA.PL

Specjaliści od eventów testowali nowe jachty typu Maxus 34. Nie chcieli wracać do portu…

Nurkowanie, rejsy, regaty, przygody kulinarne, koncerty, rowery, a nawet krajoznawcze wycieczki quadami i gry terenowe – potencjał i bogatą ofertę Sztynortu odkrywają dziś specjalistyczne firmy eventowe i wpisują mazurski port na mapę branżowej ekstraklasy. Załogi Nowego Sztynortu i firmy MeetingPlanner.pl zorganizowały w maju dwie kilkudniowe imprezy studyjne dla specjalistów (tzw. meeting plannerów). Zachwyciła ich nie tylko infrastruktura portu na lądzie i wodzie, ale także atmosfera, kuchnia, ludzie oraz gama aktywności, które są inspiracją do kreślenia scenariuszy wyjątkowych spotkań integracyjnych. Sztynort odsłania dziś potencjał, który na odkrycie czekał od lat.

Do portu dotarło już osiem nowych jachtów regatowych klasy RS21 – monotypowych jednostek przystosowanych do organizacji szkoleń, regat flotowych oraz międzynarodowych imprez rangi mistrzowskiej w *match racingu*. To jedyna taka flota na Mazurach. Uczestnikom eventów pozwoli poczuć nie tylko smak adrenaliny i regatowego żeglarstwa, ale także rywalizacji na jednostkach, na których zazwyczaj ścigają się najlepsi zawodnicy w kraju. Do dyspozycji jest też 18 egzemplarzy nowych luksusowych jachtów typu Maxus 34 o długości 11,34 metra. Ta konstrukcja, wyposażona w dwa koła sterowe, echosondę, oświetlenie nawigacyjne oraz dziobowy ster strumieniowy ułatwiający portowe manewry i cumowanie, jest obecnie królem Mazur i bez wątpienia wyznacza nowe standardy w czarterach. Jachty są nie tylko doskonałymi jednostkami do rejsów w najdalsze zakątki jezior, ale stanowią też wygodną i reprezentacyjną bazę noclegową. Łodzie wyposażono w kuchnie, ogrzewanie oraz łazienki z morskimi toaletami. Do tego dwa prysznice z ciepłą wodą: w toalecie oraz na rufie, a także pościel jak w domu dla wszystkich członków załogi.

Sztynort ma w tym roku aż 47 jednostek czarterowych (37 żaglowych i 10 motorowych). Zdecydowana większość to całkowicie nowe łodzie z rocznika 2022. Poza najnowszymi maxusami mamy dwa luksusowe jachty Northman 1200, pięć łodzi Nexus Revo 870 oraz trzy modele Courier 970. W systemie rezerwacyjnym dostępnym na stronie www.sztynort.pl, tworzonym we współpracy ze Szkołą Żeglarstwa Gertis, znajdziecie także jachty żaglowe Maxus 33.1 RS, Maxus 28, Maxus 26 i Maxus Evo 24.

Poza ofertą żeglarską i motorowodną, ekipa Sztynortu proponuje również gry terenowe z elementami historii, ekspedycje kajakowe, rajdy rowerowe, eksploracje lądowe z cateringiem oraz kuchnię bazująca na lokalnych produktach – w wytwornej formie restauracyjnej lub odmianie plenerowej. Wyjątkowym wydarzaniem może być na przykład wizyta w zaprzyjaźnionej ze Sztynortem restauracji Rybaczówka w Bogaczewie (jezioro Boczne) specjalizującej się w degustacjach potraw ze świeżych ryb. Można także zorganizować krajoznawczą wyprawę na quadach (zawsze z poszanowaniem przyrody i miejsc chronionych).

Nowością są w Sztynorcie propozycje dla osób chcących spróbować nurkowania. – Mamy niezbędny sprzęt, instruktorów oraz łodzie typu RIB. Wytypowaliśmy atrakcyjne miejsca z czy-

Czar Sztynortu po zmroku: ludzie, muzyka, ognisko i uczta.

Fot. Bartko Dębkowski (2)

Pozdrowienia z platformy nowego maxusa.

Okazała flota maxusów ze Sztynortu (18 sztuk).

stą wodą na pobliskich jeziorach Łabap, Kisajno i Dargin – mówi Jacek Książkiewicz z Nowego Sztynortu. Każde spotkanie z nurkowaniem składa się z krótkiego wykładu w formie pogadanki, podczas którego instruktor opowiada o wyposażeniu, omawia zasady bezpieczeństwa i techniki nurkowania oraz precyzyjnie planuje zejście pod wodę. Później nadchodzi czas na część praktyczną, czyli oczekiwane zanurzenie. Na wyprawę nurkową możemy wyruszyć ze Sztynortu, możemy też zamówić ekipę ze sprzętem i instruktorem do miejsca, w którym wypoczywamy stacjonarnie, zatrzymaliśmy się podczas rejsu lub też w trakcie przemierzania okolicznych szlaków lądowych. To świetny pomysł na urozmaicenie wakacji, wypełnienie bezwietrznych dni lub nawet na prezent dla członka załogi (nurkowanie z pełną obsługą, instruktażem i sprzętem kosztuje około 600 zł).

Nowość! Oferta dla wszystkich chcących spróbować nurkowania. Fot. zdjeciaeventowe.pl

Atrakcje, które dziś oferuje Sztynort, możemy łączyć ze sobą niczym klocki Lego. W ten sposób zbudujemy scenariusz eventu trwającego od dwóch do kilku dni. Za każdym razem oferta jest dopasowywana do oczekiwań i możliwości uczestników. Poza tym istniejąca infrastruktura lądowa (pensjonat, restauracje, tawerna) oraz obiekty poddawane rewitalizacji (pomieszczą sale konferencyjne, przestrzeń do pracy zdalnej oraz Centrum Żeglarstwa i Ekologii) pozwolą zbudować w Sztynorcie całoroczną osadę biznesową, wypoczynkową i edukacyjną. Zimą zamienimy tylko rowery na narty biegowe, a jachty na bojery.

Aktualne informacje ze Sztynortu także na stronie www.sztynort.pl oraz w witrynie www.osadawolnosci.pl. ■

„Bonawentura” znów przypłynie na Motławę. Fot. Michał Mazurkiewicz (2)

Święto żagli w Gdańsku przyciąga tłumy widzów.

Baltic Sail Gdańsk. Ostatni weekend wakacji z żaglowcami na Motławie

Międzynarodowy Zlot Żaglowców Baltic Sail Gdańsk startuje w tym roku na Ołowiance i wzdłuż nabrzeży Motławy w piątek 26 sierpnia. Impreza będzie trwać aż do poniedziałku 29 sierpnia. Wizyta w mieście w tych dniach to świetny pomysł na przedłużony weekend wieńczący wakacje.

To już 26. edycja zlotu żaglowców w centrum Gdańska. Przypłyną między innymi „Bonawentura”, „Joanna Saturna”, „Libava”, „Antica” i „Bryza H”. Nie zabraknie muzyki szantowej, atrakcji dla najmłodszych w strefie edukacyjnej oraz inscenizacji historycznych z udziałem rekonstruktorów. Największą atrakcją będą tradycyjnie rejsy po wodach Zatoki Gdańskiej. Każdy będzie się rozpoczynać przy Rybackim Pobrzeżu i będzie trwać około trzy godziny. Pierwsze mile prowadzą przez Kanał Kaszubski i Martwą Wisłę, a po minięciu portowych główek żaglowce wypływają na wody Zatoki Gdańskiej. Uczestnicy poznają historyczne elementy szlaku, a po wyjściu za główki portu zasmakują pływania pod żaglami (trzymajcie kciuki za pogodę i dobre wiatry). Bilety na rejsy będą dostępne na stronie internetowej www.balticsail.pl (zaglądajcie też na Facebooka: @BalticSail).

Muzyczną częścią imprezy będzie 22. edycja festiwalu „Szanty pod Żurawiem”. Ze sceny na Ołowiance usłyszymy szanty klasyczne, koncerty chóralne oraz ballady morskie. Kulminacyjnym momentem Baltic Sail Gdańsk będzie niedzielna parada żaglowców, jachtów żaglowych i motorowych (28 sierpnia, godz. 12.00). Organizatorzy zachęcają do podziwiania jednostek z obu brzegów Motławy. ■

ZLOT ŻAGLOWCÓW
BALTIC SAIL
GDAŃSK
26-29.08.2022
BALTICSAIL.PL
Organizatorzy:
GDAŃSK
FUNDACJA GDAŃSKA

Pława NPA. Ostatni znak na drodze ku ujściu rzeki.

Wpływamy nienawigacyjnym szlakiem w ujście rzeki Pasłęka. Droga tylko dla jachtów mieczowych!

Zalew Wiślany. Jak żeglować do Starej Pasłęki, by nie trafić do ruskiego aresztu

Stara Pasłęka i Nowa Pasłęka, dwie sąsiadujące osady, to ostatnie polskie przyczółki leżące nad Zalewem Wiślanym. Od budynku Morskiego Oddziału Straży Granicznej, wzniesionego tuż obok przystani Stara Pasłęka, do granicy z Obwodem Kaliningradzkim wytyczonej osiemnastoma pławami, mamy w linii prostej zaledwie 1,3 km. Na dodatek wzdłuż całej wodnej granicy przebiega pas zamknięty dla żeglugi o szerokości 600 metrów (strefa S-9). Ma on być obszarem buforowym zapobiegającym nieuprawnionym przekroczeniom granicy, do których dochodziło w tym miejscu stosunkowo często (głównie przez nieuwagę sterników jednostek rekreacyjnych). Linia wyznaczająca strefę jest widoczna na przykład na elektronicznych mapach. Na wodzie nie została jednak wytyczona dodatkowymi bojami. Od pławy PAS, przy której rozpoczyna się tor podejściowy, do przygranicznej strefy zamkniętej jest zaledwie 370 metrów. Bardzo łatwo stracić w tym miejscu orientację. Tym bardziej, że w okolicy jest sporo mielizn i mnóstwo sieci rybackich, a na dodatek granica oraz strefa S-9 nie przebiegają najkrótszą drogą między brzegami zalewu, ale pod wyraźnym ukosem (niemal równoleżnikowo). Omyłkowe wpłynięcie w strefę zamkniętą może skutkować skrupulatną kontrolą jachtu oraz nałożeniem kary grzywny. Natomiast nieuprawnione przekroczenie granicy może być początkiem znacznie większych kłopotów – włączając areszt i wysokie kary, jakie w takich przypadkach zwykła nakładać strona rosyjska. Dlatego nasi pogranicznicy patrolujący okolicę podpływają do jednostek turystycznych, udzielają informacji, ostrzegają przed wpłynięciem w strefę S-9 i nawet przekazują z burty mapy sytuacyjne wraz z przydatnymi numerami telefonów.

Jak zatem żeglować do Starej Pasłęki, by nie zafundować sobie kłopotów? Od pławy PAS kierujemy się na południowy wschód. W tym momencie z lewej strony wyraźnie widać żółtą boję staży granicznej, do której mogą cumować jednostki pograniczników. Po chwili dostrzegamy przed dziobem czerwone i zielone boje wyznaczające tor podejściowy do przystani Nowa Pasłęka (Ujście). Teoretycznie właśnie tym szlakiem powinniśmy żeglować aż do kanału, który okala od południa niewielką wyspę, a na swym wschodnim krańcu łączy się z rzeką Pasłęka. Niestety, ta droga zwykle jest dość trudno dostępna. Co prawda nad kanałem nie ma już linii wysokiego napięcia (została zlikwidowana w 2014 roku), ale mamy tu jeszcze most zwodzony, który w ostatnich latach ulegał awariom i nie był podnoszony (na wyspie znajduje się tylko jedno gospodarstwo). Trwały starania, by tę sytuację rozwiązać i w lipcu tego roku przęsło wreszcie zostało podniesione. Na życzenie żeglarzy przejście ma być otwierane przez operatora przystani w Starej Pasłęce. Jeśli jednak z jakiś powodów most nie zostanie podniesiony, trzeba wybrać szlak zastępczy, czyli naturalne ujście rzeki. Jak do niego trafić?

Przy pierwszej bramce toru podejściowego skręcamy na północny wschód w kierunku pławy NPA. Gdy jest już niemal na wyciągnięcie ręki, ponownie kierujemy się na południowy wschód, w kierunku ujścia rzeki. Początkowo jest ono niewidoczne, nawet przy dobrej pogodzie. Nie ma tu boi torowych, a dno jest muliste i płytkie – należy unieść nie tylko miecz, ale także płetwę sterową. Po chwili przepływamy w pobliżu starego zniszczonego falochronu i uroczej plaży. Tym nienawigacyjnym wejściem mogą się przecisnąć wyłącznie jednostki motorowe oraz jachty mieczowe. Najpierw płyniemy dość blisko plaży (3, 4 metry) i po chwili trafiamy w nurt rzeki. Na południowym brzegu widzimy betonowe umocnienia oraz wspomniany most zwodzony. Do Starej Pasłęki trzeba stąd płynąć rzeką jeszcze kilka minut – nie warto się spieszyć, bo okolica jest wyjątkowo urocza.

Przystań znajduje się na północnym brzegu rzeki, tuż przed mostem (łodzią motorową można płynąć jeszcze dalej, aż do Braniewa). Jachty cumują burtą do kei lub do odnóg cumowniczych ustawionych prostopadle do brzegu. Podczas manewrów należy wziąć poprawkę na dość silny prąd rzeki. Na brzegu mamy wodę, przyłącza prądu oraz sanitariaty (na drzwiach domku bosmańskiego wywieszono numer telefonu do gospodarza portu).

Stara Pasłęka na północnym brzegu rzeki i Nowa Pasłęka na południowym to prawdziwy koniec świata nad Zalewem Wiślanym. Przed szczytem sezonu pustki. Można pójść na spacer do mostu zwodzonego przy wyspie lub do przekopu Pasłęki na tyłach budynku Straży Granicznej. Można też zaplanować wizytę w „Smażalni nad Zalewem" przy moście (budynek z czerwonym dachem) lub w „Starej Smażalni" po drugiej stronie rzeki – w maju tego roku remontowano kameralny taras lokalu, ale prace były na ukończeniu.

Podajemy numery telefonów do Straży Granicznej oraz na pokład jednostki patrolującej wschodnią część Zalewu Wiślanego: (58) 522 83 80, 721 961 632. ■

Most zwodzony łączy ląd z wyspą. Pod mostem przebiega właściwy szlak nawigacyjny.

FOT. MAGAZYN „WIATR"

Tolkmicko. Prawdopodobnie najlepsza baza wypadowa na Zalew Wiślany

Keja firmy MTS Czarter przy zachodniej ostrodze portu.

Tolkmicko ma zabytkowy dworzec kolejowy, ale ostatni pociąg zatrzymał się na nim prawie 10 lat temu. Ma także stację benzynową z poprzedniej epoki, która razem z Kingą Preis zagrała niedawno w filmie „Zupa nic". Miejscowy port rybacki posiada największy basen na Zalewie Wiślanym, ale stacjonuje w nim zaledwie kilkanaście jachtów. Na placu przed czternastowiecznym kościołem Świętego Jakuba Apostoła oraz na okolicznych zabytkowych uliczkach – pustki. Na plaży obok restauracji „Fregata" czujemy się jak na bezludnej wyspie, a spacerując po okolicy mamy wrażenie, że większość mieszkańców gdzieś wyjechała. Tolkmicko oczywiście przebudza się pod koniec czerwca, gdy nad zalew przyjeżdżają urlopowicze z różnych zakątków Polski, ale przed sezonem, kiedy dzień jest najdłuższy, a pogoda zachęca do wypoczynku, jest wyjątkowo spokojnym i sennym miasteczkiem. I właśnie dlatego warte jest odkrycia. Czy żeglarze docenią urok i potencjał tego miejsca?

Z Elbląga jedziemy na północ drogą nr 503, która wspina się na wzniesienia Wysoczyzny Elbląskiej – gdyby nie wody zalewu, wyłaniające się co chwilę zza drzew, moglibyśmy pomyśleć, że jesteśmy gdzieś w górach. Mijamy Kamionek Wielki, Nadbrzeże, Suchacz i Kadyny. W Tolkmicku droga prowadzi wprost do portu. Przy wjeździe bosmanat z sanitariatami i pralnią. Południową keję zajmuje pomost dla rezydentów. Po wschodniej stronie jest duży slip. Tuż za nim dwa okazałe budynki – pierwszy to Stacja Ratownictwa Morskiego, drugi – hangar żeglarski miejscowego klubu. Przy kei wschodniej jest przystań techniczna – mieści się tam zakład szkutniczy, w którym można usunąć usterki. Nieopodal rybacy sprzedają ryby, a kilkadziesiąt metrów dalej jest plaża. Po zachodniej stronie, obok parkingu i betonowej ostrogi, znajdziecie stanowiska firmy MTS Czarter oraz przystanek tramwaju wodnego „Generał Kutrzeba", który kursuje na drugą stronę zalewu do Krynicy Morskiej. W obszernym basenie i awanporcie jest też sporo wolnych miejsc dla jednostek gościnnych.

Tolkmicko to pierwszy duży port na wodnym szlaku prowadzącym z Elbląga, Nogatu i Szkarpawy. Strategiczne położenie miasta wkrótce nabierze jeszcze większego znaczenia. Po otwarciu przekopu Mierzei Wiślanej, miejscowi żeglarze oraz goście będą stąd wy-

Stacja ratownictwa morskiego i hangar miejscowego klubu.

Bosmanat Portu Tolkmicko przy wschodniej kei.

Restauracja „Fregata" przy tolkmickiej plaży.

Czternastowieczny kościół Świętego Jakuba Apostoła.

Na zachód od portu. Podczas silnych wiatrów fale załamują się na okolicznych płyciznach.

Jedyna stacja paliw w Tolkmicku. Działa, ma się dobrze i nawet odgrywa role w filmach o czasach PRL.

ruszać nie tylko na zalew, ale także na Zatokę Gdańską – do Gdyni, Helu, Jastarni i Pucka. Wszystkie jednostki z floty MTS Czarter (cztery jachty typu Antila 27) zostały specjalnie przygotowane do żeglugi po morskich wodach wewnętrznych i zatokowych. Dna kadłubów mają usztywnienia z laminatowych profili. Balasty denne są cięższe o 200 kg, czyli o około 20 proc. (w porównaniu z modelami seryjnymi). Wzmocniono mocowania podwięzi wantowych i wykonano uziemienia zabezpieczające łodzie oraz instalacje przed wyładowaniami elektrostatycznymi. Płetwy sterowe przedłużono o około 30 cm, a stalowe uchylne miecze, ważące około 200 kg, zawieszono na windach z kilkoma przełożeniami (uniesienie miecza nie sprawia żadnego kłopotu). Zaburtowe silniki (10 KM) przymocowano do solidnych pantografów z czterema siłownikami – musicie spróbować jak lekko się unosi i opuszcza taką konstrukcję. Co ciekawe, te niewielkie jednostki mają aż trzy zamykane kabiny, dwie podłużne koje w mesie (łącznie jest osiem miejsc do spania) oraz morskie toalety z elektrycznymi spłuczkami.

Obecnie jachty czarterowe z Tolkmicka mogą żeglować na Zatokę Gdańską przez Szkarpawę. Muszą przepłynąć pod mostami zwodzonymi w Rybinie i Żuławkach, a następnie przeprawić się na Wisłę przez śluzę Gdańska Głowa. Stąd jest już otwarta droga na zatokę przez przekop Wisły. Taka podróż trwa kilka godzin, więc w praktyce poświęcamy na nią cały dzień. Jeśli chcemy odwiedzić Gdańsk i Sopot, a także wyruszyć na Zatokę Pucką, nasz czarter powinien trwać co najmniej tydzień. Po otwarciu przekopu, z Tolkmicka do Helu będziemy mieć zaledwie 33 mile, więc z prędkością pięciu węzłów pokonamy tę drogę w niecałe siedem godzin. Będzie więc można organizować także krótkie weekendowe rejsy.

Tolkmicko odkrywają dziś nie tylko czarterowicze, ale także żeglarze regatowi. Na razie są to ekipy z województwa warmińsko-mazurskiego, które organizują tu krótkie zgrupowania i przyjeżdżają na regaty. Na przykład na majowy Puchar Polskiego Związku Żeglarskiego. Portem tych zawodów jest Krynica Morska, ale Tolkmicko to bardzo ciekawa alternatywa na nocleg i bazę wypadową na akwen (na środek zalewu mamy stąd zaledwie dwie mile morskie). W okolicy można wynająć domki wakacyjne, które zwykle znajdują się w spokojnych i ustronnych miejscach. Takie noclegi oferuje między innymi Tomek Siekierko, miejscowy żeglarz, wiceprezes UKS Tolkmicko i założyciel MTS Czarter (domki znajdują się dwa kilometry od portu). Jeśli ktoś nie tęskni za wakacyjnym zgiełkiem i modnymi restauracjami, kwatera w Tolkmicku z pewnością okaże się ciekawym rozwiązaniem. ■

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

Dorota Gil-Kowalska i Jarek Kowalski na szlaku MDW E70. Czasem słychać tylko ciszę i odgłosy przyrody. Fot. Szalone Walizki

Notecią przez Wielkopolskę, czyli „Szalone Walizki" na kolejnym odcinku MDW E70

Kontynuujemy naszą podróż przez polski fragment Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Naszymi przewodnikami są Dorota Gil-Kowalska i Jarek Kowalski – małżeństwo podróżników z Olsztyna prowadzące popularnego bloga „Szalone Walizki". Załoga w dwa tygodnie przemierzyła cały szlak ze wschodu na zachód. Płynęli w sierpniu i we wrześniu 2021 roku, od granicy polsko-rosyjskiej na Zalewie Wiślanym, po Kostrzyn nad Odrą przy granicy z Niemcami, pokonując 550 km przez pięć województw: warmińsko-mazurskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i lubuskie. W poprzednich trzech wydaniach „Wiatru" odwiedziliśmy trzy pierwsze województwa, poznając Zalew Wiślany i Mierzeję Wiślaną, Elbląg i Kanał Jagielloński, Pętlę Żuławską, Martwą Wisłę, Motławę, Gdańsk, Wisłę od Grudziądza do Bydgoszczy, Kanał Bydgoski i wschodni odcinek Noteci. Dziś zapraszamy was do województwa wielkopolskiego.

Ptasi raj w dolinie Noteci. Fot. Szalone Walizki

Na tym odcinku Noteci mamy do pokonania aż 12 śluz. W miesiącach letnich (od 1 czerwca do 31 sierpnia) są one czynne we wszystkie dni tygodnia od 10.00 do 18.00 (ostatnie śluzowanie rozpoczyna się nie później niż pół godziny przed końcem pracy obiektu). Jeśli wyruszamy na szlak po sezonie i na dodatek w weekend, trzeba starannie zaplanować trasę i zgłosić podróż e-mailem do odpowiedniej placówki Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (co najmniej z dwudniowym wyprzedzeniem). Podajemy daty, imię i nazwisko skippera, numer telefonu oraz orientacyjne godziny śluzowań – te informacje ułatwią kontakt i przyspieszą procedury. Adresy mailowe znajdziecie na stronie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie RZGW Bydgoszcz (bydgoszcz.wody.gov.pl) – w zakładce „Komunikaty nawigacyjne" szukajcie odnośnika „Czas pracy śluz". O śluzach na Noteci

czytajcie też na stronie Wielkiej Pętli Wielkopolski (wielka-petla.pl). W trakcie podróży warto również dzwonić do obsługi, najlepiej kwadrans lub pół godziny przed przybyciem na miejsce. Śluzowi odpowiednio przygotują wówczas obiekty i przeprawy będą przebiegać sprawnie. Poza tym powiadomią obsługi kolejnych przepraw, że się zbliżamy.

Po przekroczeniu granicy województw, Noteć meandruje w kierunku zachodnim. „Szalone Walizki" sprawnie dotarły do Śluzy Krostkowo (nr 11). To unikatowy obiekt o konstrukcji faszynowo-darniowej. Ściany śluzy są umocnione drewnem, a jedynie bramy wejściowe wykonano z betonu. Po kilku kolejnych godzinach spokojnej żeglugi załoga dopłynęła do Ujścia, które jest doskonałym miejscem na pierwszy dłuższy postój (w tej miejscowości do Noteci uchodzi jej prawy dopływ – rzeka Gwda). Zacumować można burtą do małego pomostu kameralnej przystani Binduga Keja. Do miasta mamy stąd zaledwie kilkaset metrów. W Ujściu można zobaczyć między innymi dwa zabytkowe kościoły: ewangelicki o konstrukcji ryglowej wypełnionej cegłami oraz kościół św. Mikołaja.

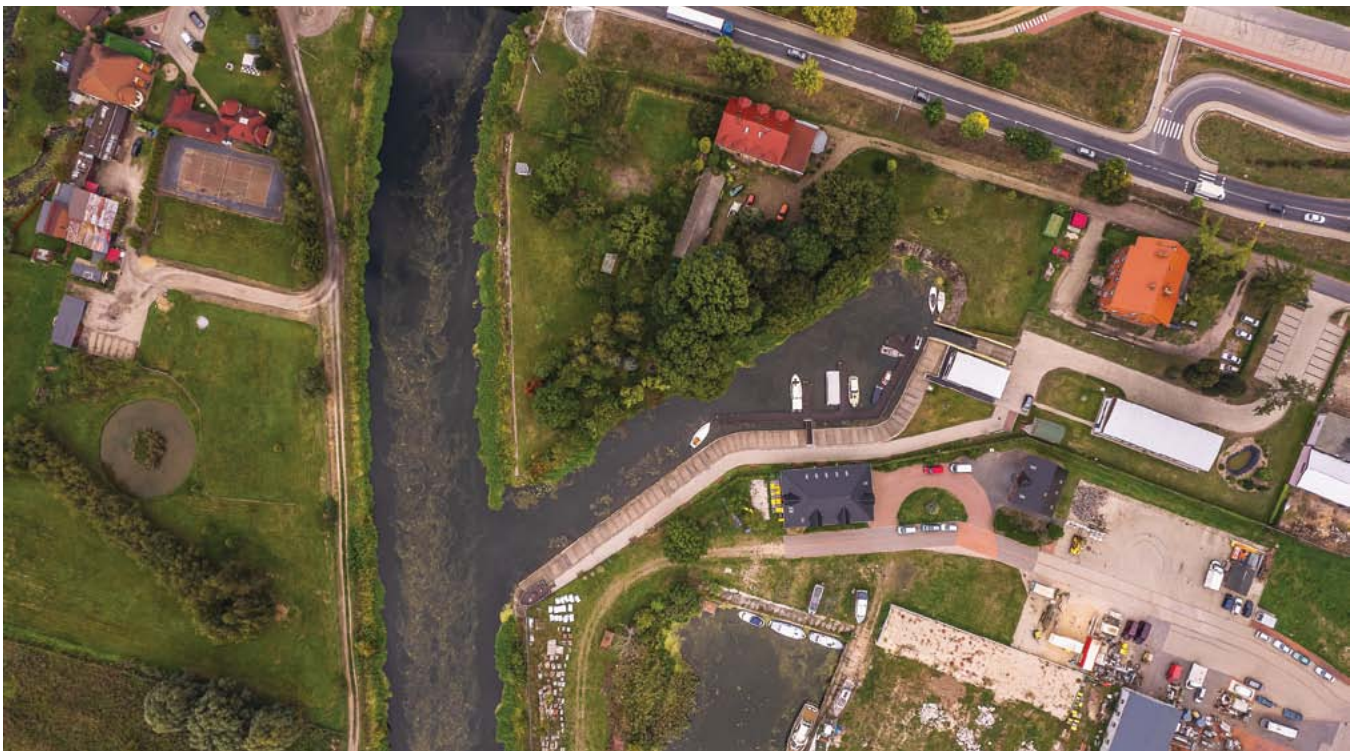
Trzy kilometry za Ujściem znajduje się śluza Nowe (nr 12). Kolejne przeprawy wodne wzniesiono na szlaku niemal w równych odstępach co pięć kilometrów, więc do poszczególnych śluz ekipa podpływała co pół ▶

Takim nurtem rzeka Gwda zbliża się do Noteci w Ujściu. Fot. Szalone Walizki

Binduga Keja na wschód od Ujścia.

Kościół św. Mikołaja w Ujściu.

Śluza numer 20 w Wieleniu. Okolica pięknie się prezentuje szczególnie w zachodzącym słońcu. Tuż za śluzą wpływamy do miasta, gdzie przy brzegu powstały Bulwary Nadnoteckie. Fot. Szalone Walizki



Marina Czarnków (zachodnia część miasta) powstała w miejscu dawnego portu rzecznego. Fot. Szalone Walizki

godziny: Walkowice (13), Romanowo (14), później najstarsza na tym odcinku śluza Lipica pochodząca z 1895 roku (15), a po kolejnych kilometrach zasłużony odpoczynek w Czarnkowie. Działa tam jedna z najciekawszych przystani na całej Pętli Wielkopolski. Powstała w miejscu dawnego portu rzecznego. Ma wygodny slip, pole namiotowe i miejsce na grilla. Z mariny można się wybrać na Stare Miasto w Czarnkowie oraz na morenowe wzgórza Szwajcarii Czarnkowskiej i dominującą nad Notecią Górę Krzyżową, skąd roztacza się panorama na miasto. Niektórzy odwiedzają też pobliski sklep firmowy miejscowego browaru (klimat punktu i piwo jak sprzed lat).

Za Czarnkowem „Szalone Walizki" wróciły do żeglugi, której rytm wyznaczały kolejne śluzy. Najpierw załoga przeprawiła się przez Pianówkę (16), a następnie przez śluzę Mikołajewo (17). Tuż za nią znajduje się kameralny przystanek wodny z niewielkim pomostem – można się zatrzymać na chwilę lub nawet na nocleg. Kolejne przeprawy to Rosko (18) i Wrzeszczyna (19). Kawałek za drugą śluzą, na obszarze chronionym Natura 2000, znajduje się przystanek wodny Wrzeszczyna wyposażony w wiatę z sanitariatami. Mamy tu także dostęp do wody i prądu. Zanim załoga dotarła do Wielenia, musiała przepłynąć jeszcze jedną śluzę (nr 20).

W Wieleniu sporo się zmieniło tuż przy brzegu rzeki, gdzie powstały Bulwary Nadnoteckie. Po dwóch stronach mostu drogowego zbudowano dwa oświetlone i monitorowane nabrzeża o łącznej długości niespełna 180 metrów (koszt przekroczył siedem milionów złotych). Pierwsze nabrzeże, o długości 120 metrów, wyposażono w polery cumownicze,

Umocniony brzeg czarnkowskiej mariny. Fot. Szalone Walizki

Czarnków otaczają zielone wzgórza, więc jest mnóstwo pomysłów na długie spacery. Fot. Szalone Walizki

Zielone dywany na szlaku (rzęsa wodna) towarzyszyły załodze w wielu miejscach. Fot. Szalone

Pianówka. Pierwsza śluza za Czarnkowem Fot. Szalone Walizki

Przystanek wodny między śluzą Wrzeszczyna a Wieleniem. Fot. Szalone Walizki

dystrybutory energii i wody, jest też miejsce przekazywania nieczystości z jachtów. Drugie nabrzeże, o długości 58 metrów, to keja pomocnicza, przede wszystkim dla mniejszych jednostek. Z kolei na brzegu będą tereny rekreacyjne, ścieżka edukacyjna oraz plac zabaw. Uroczyste otwarcie Bulwarów Nadnoteckich w Wieleniu zaplanowano na 13 sierpnia 2022 roku. Tym samym miasto staje się atrakcyjnym portem dla wodniaków przemierzających Noteć w obu kierunkach.

Za Wieleniem rzeka skręca w kierunku południowo-zachodnim. Na kursie śluza Drawsko (21), kawałek za nią miejscowość o tej samej nazwie i kolejny przystanek na szlaku: Przystań Yndzel oferująca wodę, prąd i prysznice. W sezonie to miejsce tętni życiem, a wiosną i wczesną jesienią pustoszeje i staje się oazą spokoju. Z województwem wielkopolskim i systemem śluz Noteci „Szalone Walizki" pożegnały się pokonując ostatni obiekt na tym odcinku: śluzę Krzyż Wielkopolski (22). Przy wyjściu należy płynąć środkiem toru wodnego, bo Noteć jest tu dość płytka. Teraz na kursie województwo lubuskie, ale na ten odcinek zaprosimy was w kolejnym wydaniu „Wiatru".

Podczas rejsu przez cały szlak MDW E70 trzeba mieć przy sobie spis telefonów do śluzowych. Znajdziecie je także na stronie www.mdwe70.pl. Najpierw otwieramy zakładkę „Drogi wodne". Później wybieramy sekcję „Budowle i urządzenia wodne", a następnie klikamy w „Śluzy". Warto też zaglądać na witryny regionalnych zarządów gospodarki wodnej, na których znajdziecie komunikaty oraz informacje o ograniczeniach żeglugowych. Więcej o rejsie „Szalonych Walizek" na stronie www.szalonewalizki.pl. ■

Vendée Globe sprzed 25 lat. Wyścig, który zmienił standardy bezpieczeństwa

Gerry Roufs w kabinie swego jachtu. Fot. Marek Słodownik

Listopad 1996 roku. Dzień przed startem trzeciej edycji wokółziemskich regat samotników Vendée Globe, kanadyjski skipper Gerry Roufs obchodzi swe 43. urodziny. Tego wieczoru lampka szampana musi wystarczyć. Goście zebrani we francuskim porcie Les Sables-d'Olonne, wśród których nie brakuje rywali, są jacyś spięci i nieobecni – myślami pewnie już na trasie regat. Tylko Gerry, dusza towarzystwa, tryska dobrym humorem...

Gdy skończył szósty rok życia, ojciec zbudował mu pierwszą łódź i zapisał do szkółki żeglarskiej. Chłopak, choć drobnej budowy, miał wolę walki i niemały talent. Na optimiście dobrze sobie radził nawet w konfrontacji ze starszymi. Później żeglował na łódkach dwuosobowych, a w 1978 roku sięgnął po srebrny medal mistrzostw świata w klasie 470. Jednak gdy tylko zaczęto mu wróżyć karierę olimpijską, on przesiadł się na jachty morskie. Trafił na pokład katamarana, którym dowodził Mike Birch. Następnie trzy razy żeglował na jachtach, które biły rekord trasy Nowy Jork – Lizard Point. Startował też w Transat Jacques Vabre i Route du Rhum.

W 1995 roku zwodowano jacht „Groupe LG 2", na którym Gerry Roufs miał popłynąć w regatach Vendée Globe. Tylko, że on upatrzył sobie inną łódź – chciał podjąć wyzwanie na starszym, sprawdzonym w boju i zwycięskim jachcie wystawianym do wyścigu przez tego samego sponsora – firmę LG. Na tej jednostce skipperem został jednak Francuz Hervé Laurent. Gerry stawał na głowie, by szefostwo zmieniło decyzję, ale nic nie wskórał – musiał przygotować do regat nową jednostkę.

Przed startem Gerry przyjmował na pokładzie gości.

Uczestnicy trzeciej edycji Vendée Globe.

Jacht „Groupe LG 2" zbudowano w tej samej formie, co słynną łódź „Cacolac d'Aquitaine", najbardziej utytułowaną jednostkę tamtych lat. Więc właściwie można zapytać: „Dlaczego Gerry tak grymasił?". Kanadyjczyk obawiał się przeskalowanych żagli o łącznej powierzchni 650 metrów kw., a tym samym kłopotów z opanowaniem jachtu. Ogromnego grota tej konstrukcji rozpięto na bomie wystającym poza rufę – to musiało budzić respekt nawet u doświadczonych skipperów. Spory o jacht trwały kilka miesięcy i miały wpływ na relacje ze sponsorem oraz między zawodnikami. Poza oficjalnymi spotkaniami Gerry i Hervé unikali się wzajemnie i nie szczędzili sobie złośliwości.

Na kilka dni przed startem na pokładach prowadzone były ostatnie prace przygotowawcze. Jedynie na łodzi Gerry'ego panowała zupełnie inna atmosfera. Siedział spokojnie w kokpicie jakby czekał na kolejnych gości. Dzieci z miejscowej szkoły, przedstawiciele lokalnych organizacji, znajomi – wszyscy bez problemu dostawali się na jego łódź, oglądali wnętrze i gawędzili ze skipperem. Gerry, zawsze skory do żartów, szybko nawiązywał znajomości i dla wszystkich znajdował czas. Gdy zapytałem go, dlaczego nie skupia się na sprzęcie i przygotowaniach, z rozbrajającą szczerością powiedział: „Wszystko jest gotowe, więc teraz tylko czekam na wyścig".

Po starcie żeglował ostrożnie. Po pierwszej dobie był na przedostatnim miejscu. Wkrótce jednak wydobywał z jachtu coraz więcej i przesuwał się do przodu. Hervé, jego konkurent z zespołu i teraz chyba największy rywal na oceanie, wysunął się na czoło stawki i przez kilka dni utrzymywał tę pozycję. To oczywiście musiało budzić u Gerry'ego złość. Wkrótce jednak zdołał wyprzedzić swego rywala. Przed sobą, w odległości około 248 mil, miał wtedy tylko prowadzącą Francuzkę Isabelle Autissier. Po kilku dniach na czoło stawki wysunął się jeden z faworytów: Francuz Christophe Auguin (nie oddał tej pozycji aż do mety). Isabelle straciła płetwę sterową i zawinęła do Kapsztadu w RPA. Francuz Yves Parlier wycofał się po awarii węglowych rolerów. Gerry natomiast utrzymywał pozycję wicelidera.

W drugi dzień świąt Bożego Narodzenia organizatorzy odebrali informację o kłopotach Raphaëla Dinelliego, który wpadł w sidła sztormu z wiatrem przekraczającym 70 węzłów. Żeglarz informował o poważnych uszkodzeniach i nadaniu sygnału SOS. Najbliżej jego pozycji był Brytyjczyk Pete Goss. Choć żeglował na najmniejszym jachcie w stawce, niezwłocznie zadeklarował gotowość do akcji ratunkowej. Aby dotrzeć do rozbitka, musiał pokonać pod wiatr prawie 70

mil. W końcu podjął rywala na pokład, odstawił do Hobart i następnie ruszył w dalszą drogę. Panowie tak bardzo się zaprzyjaźnili, że po powrocie na ląd Pete został świadkiem na ślubie Raphaëla.

W pierwszych dniach stycznia raport z trasy alarmował: „Brytyjczyk Tony Bullimore i Francuz Thierry Dubois w niebezpieczeństwie. Ich jachty wywróciły się podczas sztormu". Łódź „Exide Challenger" straciła kil. Bullimore schronił się wewnątrz kadłuba. W jeszcze gorszej sytuacji znalazł się Dubois, który czekał na ratunek trzymając się kurczowo płetwy sterowej. W tej pozycji, walcząc ze wzburzonym morzem i przenikliwym zimnem, spędził kilka dni. Żywił się suchymi liofilizowanymi daniami z torebek. Na pomoc obu żeglarzom pospieszyła fregata australijskiej marynarki, która pokonała aż 1400 mil. Szczęśliwie podjęła na pokład obu zawodników. Bullimore w wyniku odmrożenia stracił dwa palce. Thierry był tak wycieńczony, że marynarze musieli go siłą odciągać od płetwy sterowej. Nie wiedział, czy to rzeczywistość czy kolejny koszmar. Mimo tak traumatycznych przeżyć, po kilku dniach spędzonych na pokładzie fregaty panowie już planowali budowę kolejnych jachtów, kreśląc szkice na kuchennych serwetkach.

Nie wiemy, czy o kłopotach rywali wiedział Gerry Roufs. W tych dniach jego boja radarowa przestała nadawać sygnał. Ostatnia potwierdzona pozycja na południowym Pacyfiku: 55°01,3'S / 124°22,5'W. Gerry znajdował się wtedy niecałe 400 mil od tzw. Point Nemo, czyli miejsca uznawanego za najbardziej oddalone od wszystkich lądów na ziemskim globie. W ostatniej korespondencji z pokładu pisał: „Fale nie są już falami. Są wysokie jak Alpy". W rejon poszukiwań wysłano statek handlowy i skierowano czterech żeglarzy uczestniczących w wyścigu. Prowadzący Christophe Auguin był z przodu w odległości 1600 mil i zbliżał się do Hornu – on już nic nie mógł zrobić. „Dzieliło nas mniej niż 100 mil" – wspominała Isabelle Autissier, która po wymianie płetwy sterowej w Kapsztadzie wróciła na trasę, by ukończyć wokółziemski rejs poza konkurencją. „Prognoza zapowiadała wiatr o prędkości 40 węzłów. To dla nas nic strasznego, szczególnie gdy płyniemy z wiatrem. Ale w rzeczywistości szkwały miały nawet 87 węzłów".

Na poszukiwania zaginionego żeglarza skierował się także jego rywal z zespołu LG: Hervé Laurent. Zadaniem uczestników było jak najszybsze dotarcie w rejon zaginięcia i przeczesywanie oceanu w poszukiwaniu jachtu, który mógł dryfować bez masztu lub do góry dnem. W tych warunkach to oczywiście zadanie ekstremalnie trudne. Na dodatek kadłub poszukiwanej łodzi miał granatowe burty i zielone dno. Pogoda się nie poprawiała, starania zawodników nie przynosiły rezultatów, więc w końcu postanowiono przerwać poszukiwania. „Moje serce jest złamane, ale

Za sterem Francuz Hervé Laurent, rywal Gerry'ego z zespołu LG.

Hervé Laurent w kabinie nawigacyjnej.

prognozy meteo są złe. Porywisty wiatr nie pozwala mi kontynuować poszukiwań" – pisał Bertrand de Broc.

Zaginionego żeglarza poszukiwał też kanadyjski satelita – bez rezultatu. Wyznaczył jedynie 18 punktów, w których miano zintensyfikować poszukiwania. Tym tropem podążyła załoga statku handlowego – bez powodzenia. Na krótko do akcji włączali się kolejni żeglarze, których trasa przebiegała przez wskazany rejon. Znów nic. Nadzieja wróciła na chwilę, gdy załoga chilijskiej marynarki powiadomiła, że odebrała słaby sygnał niezidentyfikowanej jednostki w rejonie Hornu. Kontakt jednak szybko się urwał.

Jedno z ostatnich zdjęć jachtu „Groupe LG 2".

25 stycznia 1997 roku, w codziennym raporcie z trasy regat, po raz ostatni pojawiła się nazwa jachtu „Groupe LG 2". Następnego dnia już nie figurował w klasyfikacji. Christophe Auguin wpłynął na metę 17 lutego. Po czterech dniach zameldowała się Isabelle Autissier żeglująca poza klasyfikacją. Drugie miejsce zajął Marc Thiercelin, a trzecie – Hervé Laurent. Z 16 żeglarzy, którzy wyruszyli na trasę, regaty ukończyło zaledwie sześciu. „To był zły rok na południu" – pisała Isabelle Autissier. „Wszyscy wiemy jakie są zasady. Nikt nas do niczego nie zmusza. Żegnając się na starcie wiemy, że możemy nie wrócić. To ryzykowna praca, ale nie gramy w rosyjską ruletkę – przygotowujemy się do oceanicznych wyzwań najlepiej, jak można".

W lipcu, po 194 dniach od zaginięcia jachtu, chilijscy wojskowi dostrzegli z pokładu samolotu wrak dryfujący w kierunku wybrzeża. Był odwrócony i nie miał płetwy balastowej. W ten sposób musiał przemierzyć 1560 mil. Podjęto poszukiwania z morza, ale znów bez skutku. Dopiero 29 sierpnia szczątki łodzi dostrzeżono ponownie – tym razem na chilijskiej wyspie Atalaya. Ciała żeglarza nie odnaleziono. Gerry Roufs osierocił ośmioletnią córkę Emmę, która otrzymała wsparcie psychologiczne, a później także stypendium rządu Kanady. Wdowa po żeglarzu powiedziała w jednym z wywiadów, że Gerry nie był gotów do startu w tym wyścigu. Zorganizowała mężowi pogrzeb na wzór bretoński – do grobu trafiła pusta trumna.

Po tych tragicznych regatach organizatorzy wokółziemskich wyścigów całkowicie zmienili przepisy dotyczące bezpieczeństwa. Odtąd wszystkie zewnętrzne elementy kadłubów (dna, kile i płetwy sterowe) muszą być malowane farbami fluorescencyjnymi. Zaostrzono przepisy dotyczące stateczności. Wprowadzono ograniczenia zakazujące żeglarzom żeglugi w strefach występowania lodów. Pojawiły się też elektroniczne bramki wyznaczające szlak. Od feralnych regat sprzed pół wieku rozegrano już sześć kolejnych edycji Vendée Globe – choć wypadków nie brakowało, żaden uczestnik nie stracił życia. Kanadyjska federacja żeglarska ustanowiła nagrodę imienia Gerry'ego Roufsa – otrzymują ją osoby rozsławiające kanadyjskie żeglarstwo w świecie.

Tekst i zdjęcia Marek Słodownik

Lodówki Vitrifrigo. Komfort i włoski design na jachtach i w kamperach

Szufladowa lodówka / zamrażalka Vitrifrigo D30.

Siedziba firmy Vitrifrigo.

Bez lodówki oczywiście też można żeglować, ale to jednak nie to samo. Sprawny sprzęt chłodzący na pokładzie daje nam niezależność i pozwala wydłużać przebiegi podczas rejsów. Nie mówiąc już o przyjemności, jaką jest degustacja schłodzonych napojów w kokpicie po długim i gorącym dniu na wodzie. Do wiodących marek chłodniczych na rynku jachtowym należy Vitrifrigo. – Włoski producent znad Adriatyku (przedmieścia Pesaro) ceniony jest za jakość, design i nowoczesne rozwiązania – mówi Michał Semeniuk z firmy Prime Marine dostarczającej w Polsce urządzenia Vitrifrigo producentom jachtów i kamperów.

Vitrifrigo należy do grupy Rivacold, która od lat 60. ubiegłego wieku specjalizuje się dostawie urządzeń, systemów chłodniczych i klimatyzatorów wykorzystywanych w przemyśle spożywczym, w handlu, w laboratoriach medycznych i naukowych, a także w transporcie (chłodnie dostawcze, klimatyzacje w pociągach, specjalistyczne zbiorniki mleczarskie). Vitrifrigo oferuje przede wszystkim lodówki i minibary do jachtów, kamperów, ciężarówek, a także do biur i hoteli. Dostępne są także kostkarki do lodu oraz chłodziarki do win. Coraz większe zainteresowanie budzą jachtowe systemy klimatyzacji, które są dziś kompaktowe i coraz łatwiejsze w instalacji. Włoskie produkty znajdziecie między innymi na jachtach takich marek, jak Azimut, Ferretti, Sunreef, Galeon, Princess, Nimbus, Quicksilver czy SeaRay.

Urządzenia są dostarczane w formie do zabudowy. Mogą być otwierane od frontu lub tzw. szufladowe. Łącznie w ofercie jest kilkadziesiąt modeli. W Polsce, która jest potentatem w produkcji łodzi do ośmiu metrów, dużą popularnością cieszą się szufladowe modele D20 i D30 (liczba oznacza pojemność w litrach). Co ciekawe, te urządzenia mogą zamiennie pełnić funkcję lodówki lub zamrażalki.

O produkty Vitrifrigo pytajcie w Prime Marine (importer i dystrybutor marki). Salon firmy znajduje się w podwarszawskiej miejscowości Nadma (ul. Stara 140, kilometr od trasy S8 prowadzącej w kierunku Wyszkowa). Więcej na www.primemarine.com.pl. ■

Flexiteek 2G, czyli na bosaka nawet w tropikach

Flexiteek 2G nagrzewa się na słońcu zdecydowanie mniej (o około 30 proc.) niż materiał pierwszej generacji. Pod tym względem wyprzedza też wiele innych konkurencyjnych produktów. Dzięki temu załoga może w pełni korzystać z nowoczesnej powierzchni, stąpając po niej do woli bosymi stopami. Poza tym Flexiteek 2G jest stosunkowo lekki – producentowi udało się zmniejszyć wagę do 4,5 kg na metr kwadratowy. Materiał jest antypoślizgowy przy suchej i mokrej powierzchni. Jest odporny na promieniowanie UV. Redukuje hałas pod pokładem. Nie szarzeje i nie blaknie, więc po latach armator może dołożyć na pokładzie kolejne panele, które nie będą się różnić od poprzednich.

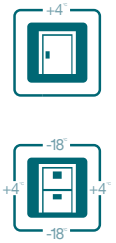
Flexiteek G2 jest antypoślizgowy przy suchej i mokrej powierzchni.

Flexiteek 2G świetnie imituje drewno tekowe. Jest niepalny, trwały, praktyczny i łatwy w utrzymaniu – nie wymaga skomplikowanej i drogiej konserwacji. Poza tym nadaje łodzi armatorskiego charakteru. Gdy zacznie tracić właściwości przeciwślizgowe, możemy go przeszlifować jak prawdziwe drewno. Na podstawie rysunków lub szablonów firma Sail Service wykona kosztorys (obejmuje on materiał, klej oraz montaż). Flexiteek 2G stosowany jest także na lądzie – jako wykładzina na pływalni, w saunie, na balkonie, tarasie lub w przyczepie kempingowej. Gwarancja: 5 lat. Źródło: www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl. ■

Pytajcie o Flexiteek nowej generacji.

VITRIFRIGO
COOL AND BEYOND

DRW360A
IDEALNA KOMBINACJA



EKSKLUZYWNA LODÓWKA Z NAJWYZSZEJ PÓŁKI, JEDYNA W SWOIM RODZAJU

Nowa lodówka DRW360A to idealne połączenie modelu DRW180A (chłodziarko-zamrażarka typu „wszystko w jednym") z lodówką C180. Lodówka jest skonfigurowana z nowym termostatem cyfrowym zapewniającym precyzyjną kontrolę temperatury.

IM CL OCX2 REFILL
KRAINA LODU

NOWA SERIA OCX2 ZE STALI NIERDZEWNEJ AISI 316

- WODOODPORNY TERMOSTAT LED
- NOWY ZBIORNIK NA WODĘ
- UNIKATOWA RAMKA MONTAŻOWA DO DRZWI WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH

PRODUKCJA LODU
AŻ DO 8 KG /24H

D20A I D30A: NOWA SERIA
KOMPAKTOWE LODÓWKI I ZAMRAŻARKI SZUFLADOWE

TY DECYDUJESZ.
DOWOLNA TEMPERATURA W KAŻDYM CZASIE.

INTELIGENTNE STEROWANIE
DLA WYSOKIEGO KOMFORTU

KOMPRESOR Z MOŻLIWOŚCIĄ MONTAŻU
DO 1,5 M ODLEGŁOŚCI OD LODÓWKI

PRIME MARINE

PRIME MARINE SP. Z O.O. UL. STARA 140. 05-270 NADMA k/Warszawy - POLAND
www.primemarine.com.pl | primemarine@primemarine.com.pl

MADE IN ITALY

www.vitrifrigo.com

Kurtka Code-Zero Waypoint

„Oddychająca" lekka kurtka na jacht i na co dzień od Code-Zero dostępna jest w kilku rozmiarach i kilku ciekawych kolorach, w wersjach dla kobiet i mężczyzn. Ma regulowany kaptur, kieszenie z wodoodpornymi zamkami – dwie boczne i dwie na klatce piersiowej, klejone szwy oraz regulowane mankiety (wodoodporność: 10 000 mm). Trzywarstwowa konstrukcja zapobiega nadmiernemu poceniu się i przegrzaniu. Źródło: yachtparadise.pl.

Czapki od Code-Zero

Klasyczna czapka beanie, idealna na chłodniejsze dni, jest minimalistyczna i funkcjonalna, stanowi zarazem nowoczesny akcent i uzupełnienie stylizacji. Wykonana z miękkiej i szybkoschnącej dzianiny. Dostępna jest w dziewięciu kolorach, w uniwersalnych rozmiarach dla kobiet i mężczyzn. Źródło: yachtparadise.pl.

Puchowa kamizelka Gilet

Puchowa kamizelka o klasycznym kroju, z zamkiem i kieszeniami, dostępna jest w czterech kolorach. Idealna na każdą okazję i różne warunki pogodowe, świetnie ochroni zarówno przed zimnem, jak i wiatrem. Została wykonana z materiałów wysokiej jakości, więc jest bardzo lekka i łatwa w przechowywaniu. Źródło: yachtparadise.pl.

Żeglarskie spodenki Luff

Spodenki żeglarskie Luff o regularnym kroju, zaprojektowane przez profesjonalnych żeglarzy, wykonano z szybkoschnących materiałów wysokiej jakości. Są funkcjonalne i wygodne. Mają kieszenie z wodoodpornym zamkiem. Dostępne są w czterech kolorach, w wersji damskiej i męskiej. Źródło: yachtparadise.pl.

Jak dobrać spodnie balastowe, by nie spadły z tyłka

Mieliście kiedyś problemy z właściwym dopasowaniem spodni balastowych na lasera lub inną łódkę sportową? Wielu zawodników ma trudności z wyborem właściwego rozmiaru, bo niektóre tabele przygotowane przez producentów są dość skomplikowane. Poza tym często chcemy kupować odzież regatową na dłużej, licząc, że zawodnik urośnie lub przybierze na wadze. Niestety, źle dopasowane balastówki nie będą na wodzie pomagać tak bardzo, jak powinny. – Z naszych obserwacji wynika, że zawodnicy zwykle zamawiają zbyt duże rozmiary – mówi Paweł Czechowicz ze sklepu Sailovnia. – Chcą, by upatrzona odzież regatowa renomowanej marki, służyła im jak najdłużej. Z jednej strony to zrozumiałe, bo te produkty nie należą do najtańszych. Ale jeśli wybierzemy zbyt dużą piankę lub spodnie balastowe, wówczas materiał będzie się marszczyć na nogawkach oraz w pasie i biodrach. A gdy nasiąknie wodą i zacznie się rozciągać podczas żeglugi, wówczas może nawet nie spełniać swej podstawowej funkcji: ochrony przed chłodem i zimną wodą. Poza tym wbudowane na udach pady do balastowania mogą się przesuwać na boki. Pamiętajmy, że produkty czołowych marek wykonane są z nowoczesnych materiałów i powinny być dobrze dopasowane, niczym druga skóra. Właśnie wtedy komfort podczas żeglugi będzie optymalny.

Wzrost: 180 cm. Właściwy rozmiar spodni Zhik: M.

Analizując tabelę rozmiarów marki Zhik rzeczywiście można się nieco pogubić. Mamy tu aż osiem rozmiarów: od XXS do XXXL. Trzeba brać pod uwagę obwody w biodrach, talii oraz w klatce piersiowej. Najważniejszy jest jednak wzrost i właśnie tu mogą się pojawić wątpliwości. Okazuje się bowiem, że rozmiar M ma oznaczenie 167+, natomiast rozmiar L – 170+. Przy czym na przykład spodnie balastowe Zhik Long John Microfleece Hikers w rozmiarach M i L to w rzeczywistości produkty dla zawodników mających około 180 cm wzrostu lub nieco więcej (szelki z rzepami trzeba solidnie naciągnąć, a nogawka powinna się kończyć kilka lub nawet kilkanaście centymetrów powyżej kostki). Najlepszym rozwiązaniem jest oczywiście przymiarka w sklepie, ale ponieważ dziś królują zakupy internetowe, dokonując wyboru warto zasięgnąć porady fachowców (do sklepu Sailovnia piszcie na adres: hello@sailovnia.pl). ■

Najlepszy przyjaciel regatowca. Wskaźnik nawigacyjny Sailmon Max GPS

Michał Korneszczuk, ambasador marki Sailmon, testował wskaźnik podczas pierwszych MP w klasie Moth.

Gdański dystrybutor osprzętu ATJ Eljacht (www.atjeljacht.pl) prezentuje wskaźnik nawigacyjny Sailmon Max GPS, najbardziej zaawansowane urządzenie w swojej klasie. Adresowane jest zarówno do sterników małych jednostek regatowych, jaki i do załóg rywalizujących w formule off-shore na dużych jachtach. Producentem jest firma z Niderlandów założona przez trzykrotnego olimpijczyka Kalle Costera. Jak zapewniają twórcy urządzenia, wystarczy zaznaczyć pozycję statku komisji sędziowskiej

Wskaźnik nawigacyjny Sailmon Max GPS na pokładzie lasera.

Aplikacja wskazuje kąt do wiatru i prędkość.

oraz dolnej boi pin, by Max zaprowadził nas na linię startu precyzyjnie i w odpowiednim czasie.

Sailmon Max wskazuje prędkość jachtu, kurs, przechył, przegłębienie w osi kadłuba (dziób-rufa), zmiany wiatru, odległość do linii startu, a także wszelkie dane z podłączonych czujników pokładowych. Może się również łączyć z pobliskimi jednostkami i korzystać z ich danych. Dzięki temu sternik pozna na przykład siłę wiatru w innym miejscu trasy. Urządzenie wyposażono w najszybszy na rynku GPS, który wskazuje pozycję łodzi z dokładnością do 30 cm. Ma też moduły bluetooth i Wi-Fi służące do bezprzewodowych połączeń z czujnikami i instrumentami pokładowymi. Przyciski umieszczone na bokach oraz na górze obudowy umożliwiają szybkie poruszanie się po uprzednio skonfigurowanym menu.

Dopełnieniem systemu jest aplikacja Sailmon pozwalająca w pełni wykorzystać wszystkie dane gromadzone podczas treningów i regat. Ich analiza podsumuje nasze wyniki i określi naszą pozycję na tle przeciwników. Zwróci też uwagę na elementy, które należy poprawić. Aplikacja wskaże największą prędkość, kąt względem wiatru, a także najszybciej przepłynięte 500 metrów. Jeśli w naszej klasie korzystanie z GPS jest niedozwolone, możemy wyłączyć tę funkcję – urządzenie nadal będzie śledzić zmiany, kurs oraz przechyły (a zapis z aplikacji udowodni, że rywalizowaliśmy fair).

Wymiary: 93/118,5/22 mm. Waga: 275 g. Wyświetlacz LCD z szybą przeciwodblaskową: 320 x 240 pikseli, 4,4". Bateria litowo-polimerowa 3600 mAh. Ładowanie bezprzewodowe (wodoodporność IP67). Cena: 4,2 tys. zł brutto. Więcej informacji na stronie: www.atjeljacht.pl. ■

Agata Barwińska i sportowe słuchawki Shokz.

Zegarek Żeglarza Roku 2021: Lip Marinier Automatic.

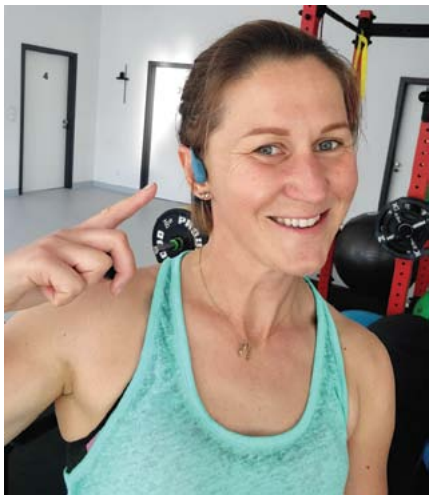
Zwyciężczyni plebiscytu w kamizelce od Parker Poland.

Żeglarz Roku 2021. Plebiscytowe nagrody dotarły do zawodników

Choć żeglarze nominowani do ostatniej edycji plebiscytu „Wiatru” byli wiosną szalenie zajęci na wodzie i lądzie, udało się nam wręczyć wszystkie nagrody przygotowane przez naszych partnerów. Plebiscyt Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” organizujemy od dziewięciu lat. Co rok w grudniu przyznajemy nominacje i zapraszamy czytelników do oddawania głosów w internetowej aplikacji www.wiatr.pl/konkurs. Agata Barwińska, zwyciężczyni ostatniego plebiscytu, otrzymała zegarek Lip Marinier Automatic ufundowany przez firmę Hashtag (www.timeandmore.pl), najnowsze sportowe słuchawki Shokz z technologią przewodnictwa kostnego ufundowane przez dystrybutora Freeway OMT (www.aftershokz.pl) oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury od firmy Parker Poland (www.parker.com.pl). Zegarek będzie odmierzać Agacie czas do igrzysk w Paryżu, muzyka w słuchawkach uprzyjemni treningi, a kamizelka pozwoli zadbać o bezpieczeństwo na jachcie lub trenerskiej motorówce. Pozostali żeglarze otrzymali zegarki marki Pierre Lannier oraz słuchawki Shokz OpenMove. Dodatkowo wszystkich nominowanych nagrodziliśmy eleganckimi i praktycznymi torbami z tkanin dakronowych polskiej marki Code Zero (www.codezero.pl). Nominacje do jubileuszowej dziesiątej edycji plebiscytu ogłosimy na łamach „Wiatru” w grudniu. ■

Jakub Sztorch.

Mikołaj Staniul.



Agnieszka Skrzypulec zabiera słuchawki Shokz na siłownię.

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
AFTERSHOKZ
lip
PIERRE LANNIER PARIS
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

FOT. WOJTEK KOSMALA

Miasteczko regatowe COSA AZS Hotel „Galion”.

W klasach Laser rywalizowali także goście z Litwy i Ukrainy. Fot. Bartosz Modelski

LOTOS Nord Cup Gdańsk. 1150 żeglarzy w zatoce

Regaty LOTOS Nord Cup Gdańsk tradycyjnie rozpoczęły wakacyjny sezon na krajowych akwenach. Siedemnasta edycja największej polskiej imprezy regatowej trwała 17 dni. Zawody zorganizowane przez ekipy Centralnego Ośrodka Sportu Akademickiego AZS i Yacht Clubu Gdańsk trwały 17 dni. Startowali żeglarze z małych sportowych mieczówek, klas olimpijskich, jachtów morskich, a nawet z jednostek oceanicznych. Rozegrano 200 wyścigów w 26 klasach. Rywalizowało 1154 zawodników na 701 jednostkach. Rozdano 260 trofeów. Za sprawną organizację odpowiadały 52 osoby, w tym 33 sędziów. Coroczny przyjazd do Górek Zachodnich cenny jest szczególnie dla zawodników, którzy zazwyczaj trenują na akwenach śródlądowych. – Pływanie w Zatoce Gdańskiej, kiedy możemy rywalizować w większej flocie, to przyjemność i okazja do zdobycia nowych umiejętności – mówi Michał Korneszczuk, komandor Yacht Club Gdańsk i organizator regat.

Nie zawiedli najmłodsi. Podczas Vector Sails Cup w trudnych morskich warunkach żeglowało ponad 250 zawodników z klasy Optimist, którzy zdobywali cenne doświadczenia w licznej i silnej stawce. Nie zawiedli też zawodowcy: załoga jachtu „I Love Poland” pewnie wygrała Orvaldi B8 Race, wyścig o długości 120 mil. Trasę pokonała w 9 godzin, 48 minut i 44 sekundy, zdobywając pierwsze miejsce w grupie open i poprawiając swój ubiegłoroczny rekord o 38 minut. W ORC i ORC doublehanded zwyciężyła załoga jachtu „Double Scotch”. – To był bardzo szybki wyścig, niemal wszystkie załogi poprawiły własne rekordy trasy – mówi Tomek Sawukinas, sędzia główny. Wyjątkowego zadania podjął się Piotr Mańczak, który wraz ze swymi załogami rywalizował w dwóch klasach: Micro i Delphia 24. W obu konkurencjach sięgnął po zwycięstwo. Został wyróżniony przez organizatorów nagrodą Helly Hansen „Boat of the regatta”.

W ramach Pantaenius Nord Cup Classic rywalizowały jachty morskie. Rozegrano między innymi przybrzeżny wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna – trasa wiodła z okolicy plaży Stogi do Sopotu i z powrotem. Choć wyścig trwał ponad cztery godziny, rozstrzygnięcia zapadały dopiero w ostatnich minutach. Rzutem na taśmę puchar zdobyła załoga Marka Limbergera na „Marco Polo”, która wyprzedziła ekipę Zbigniewa Skoczylasa na „Eveline” zaledwie o 21 sekund.

– Cieszymy się, że co sezon widzimy w Górkach nowych uczestników oraz znajome twarze, bo to znaczy, że dobrze jest tu wracać. Za rok osiemnasta edycja LOTOS Nord Cup Gdańsk, już dziś zapraszamy na to wyjątkowe wydarzenie – mówił podczas zakończenia regat Rafał Zakrzewski, dyrektor COSA AZS „Galion”.

Więcej o imprezie na stronie www.nordcup.pl. Pełne wyniki znajdziecie w serwisie www.upwind24.pl. ■

SPONSOR TYTULARNY

LOTOS

SPONSORZY GŁÓWNI

grupa azoty FOSFORY · ziaja · orvaldi UPS - Power Protection

ORGANIZATORZY

AZS · YACHT CLUB GDAŃSK

PATRON

Akademicki Związek Sportowy

PARTNERZY GŁÓWNI

PANTAENIUS JACHTOWE UBEZPIECZENIA · GDAŃSK

SPONSORZY

VECTOR SAILS · NAUTICA · YAMAHA · Idea Getin Leasing · CODE ZERO · flota online · HOLT · INVESTA · HH ALIVE SINCE 1877 · Nautos · GARMIN

PATRONI MEDIALNI

trojmiasto.pl · Radio Gdańsk · żeglarski.info PORTAL INFORMACYJNY · żeglarstwo · YACHTSMEN.EU · NOWINY · WIATR magazyn dla żeglarzy · Tawerna Szkiperów · SAIL24

PARTNERZY

Pomorskie · GDAŃSK BEZ PLASTIKU

LOTOS NORD CUP | GDAŃSK 2022

Karolina na jachcie „Nicomatic" – nowym bolidzie oceanicznym klasy Mini. Fot. Manon Le Guen

Caroline Boule. Dziewczyna z Polski rzuca śmiałe wyzwania

Karolina chce być pierwszą kobietą, która wygra regaty samotników Mini Transat. „Zrobię wszystko, by tak się stało" – mówi. Na razie zdobyła sponsora, zbudowała jacht i rozpoczęła przygotowania. Wspiera ją życiowy partner, który poznał już smak zwycięstwa na Atlantyku. Na spotkanie z Caroline Boule zaprasza Marek Słodownik.

Jak Karolina stała się Caroline?

Jestem w połowie Polką, w połowie Francuzką. Mam też podwójne obywatelstwo. Dzieciństwo spędziłam nad Wisłą, wyjechałam dopiero po maturze w 2016 roku. Chciałam zdobyć dyplom i kontakty we Francji, bo nie byłam pewna gdzie przyjdzie mi zamieszkać na stałe. A wiadomo, Francuzi są dość zamknięci na osoby z zagranicznych uczelni. Jako nastolatka żeglowałam trochę na Zalewie Zegrzyńskim, przede wszystkim na laserze. Wyjeżdżałam też z rodziną na Mazury. Później pływałam na łódce 29er. Debiutując, zaliczyłam zimowe regaty jachtów mieczowych Bloody Mary organizowane przez Queen Mary Sailing Club – 30 węzłów, zimno, mokro i strasznie ponuro, co czwarta załoga nie dotarła na start. Obecnie żegluję też na łódce klasy Moth.

Na studia wyjechałaś do Anglii...

Studiowałam materiałoznawstwo i inżynierię nuklearną na Imperial College London. Ta tematyka zawsze mnie pociągała. Dziś prowadzę zajęcia ze studentami drugiego roku i przygotowuję pracę doktorską obejmującą badania materiałów 2D. To czysta fizyka, na razie dosyć daleka od praktycznych zastosowań. W przyszłości może pomóc w tworzeniu paneli słonecznych nowej generacji i urządzeń z dziedziny optoelektroniki.

Jak trafiłaś do klasy Mini?

Mój partner Benoît Marie jest w niej zakochany. W 2013 roku wygrał regaty Mini Transat w grupie łodzi prototypowych. Wciąż mi opowiadał o tej niesamowitej przygodzie i świetnej atmosferze, jaka panuje we flocie, więc w końcu sama postanowiłam spróbować. Benoît to świetny żeglarz, ale nigdy nie miał okazji startować na nowym jachcie. Zawsze na przeszkodzie stawały finanse. Wszystko tak się jakoś ułożyło, że dziś to ja mam sponsora, projekt i nową łódź, a Benoît jest moim trenerem i mentorem, razem też startujemy w regatach załóg dwuosobowych.

Marzenia każą piąć się w górę.

Jak do tego doszło?

Recepta jest prosta: praca, cierpliwość i łut szczęścia. Ścigałam się na ćmie. To dość droga konstrukcja. Miałam trudną sytuację finansową, ale nie chciałam rezygnować ze startów. Przez jakiś czas wynajmowałam swoje mieszkanie i nocowałam na uczelni – w ten sposób zaoszczędziłam na regaty we Włoszech. Moją pracą doktorską zainteresowała się francuska dziennikarka. Podczas wywiadu, który dotyczył tematów naukowych, wspomniałam o moich żeglarskich dokonaniach. A także o tym, jak trudno pogodzić oba światy. Opowiedziała o wszystkim znajomemu – dyrektorowi generalnemu firmy Nicomatic działającej na rynku elektronicznym. Skontaktował się ze mną i rozpoczęliśmy wspólną przygodę. Początkowo wspierali mnie ostrożnie: na jeden sezon w klasie Moth. Później jednak postanowili sfinansować budowę nowej prototypowej łódki klasy Mini. Gdy zapadła decyzja, skakałam pod sufit! Teraz szukam drugiego sponsora, który pomoże sfinansować przygotowania i starty w dwóch najbliższych sezonach. Chętnie bym podjęła współpracę z polską firmą, by projekt był taki jak ja: polsko-francuski. Właśnie dlatego logo Nicomatic zajmuje tylko połowę przestrzeni na jachcie. Rozmowy trwają...

Projektantem jachtu został Sam Manuard. Czy to także uśmiech losu i łut szczęścia?

Skontaktowałam się ze wszystkimi znanymi architektami we Francji, ale to właśnie Sam wykazał się szczególną motywacją i zapałem do wspólnej pracy. Doskonale się dogadywaliśmy i mieliśmy podobną wizję jachtu.

Jak zostałaś przyjęta w klasie Mini?

Nasz projekt na pewno wywołał szum w środowisku i we francuskich mediach. Wszyscy są zainteresowani jachtem, bo różni się od pozostałych. Niektórzy widzą mnie nawet w roli faworyta, bo łódź jest naprawdę wyjątkowa, co oczywiście stwarza presję. Tym bardziej, że wcześniej nie pływałam offshore. Często muszę powtarzać, że pierwszy sezon to przede wszystkim nauka i trym, o wynikach będę myśleć później. Mimo to, regaty Mini Fastnet, podczas których przez kilka dni prowadziliśmy, mogły wystraszyć kilku rywali, zwłaszcza że jacht nie był jeszcze wykończony.

Jak przebiega twój tegoroczny sezon?

Wystartowałam w Trophée Marie-Agnès Péron oraz w Mini Fastnet. Ukończyłam też kwalifikacje do regat Les Sables-d'Olonne, Azory, Les Sables-d'Olonne (start 19 lipca). Później będziemy montować do kadłuba foile. Zimę chcę poświęcić na solidne treningi, wystartuję też w mistrzostwach świata klasy Moth w Argentynie. Na przyszły rok planuję więcej startów na mini oraz oczywiście udział w Mini Transat.

Co cię czeka po tej kampanii? Praca naukowa czy żeglowanie?

Na razie żeglowanie. Póki mam możliwości, by żyć z mojej pasji, chcę to wykorzystać. Do nauki zawsze można wrócić. W przyszłości chciałabym startować na szybkich jachtach. Czasem tęsknię za ćmą i adrenaliną, która towarzyszy żegludze na tej łódce. Marzę, aby kiedyś wystartować w The Ocean Race, rozpocząć kampanię olimpijską, a może nawet dotrzeć do Pucharu Ameryki. To na razie tylko marzenia, ale kto wie co się zdarzy przez dekadę.

Rozmawiał Marek Słodownik

SUZUKI

EKOLOGICZNA EWOLUCJA

DF115B | DF140B

THE ULTIMATE OUTBOARD MOTOR

CLEAN OCEAN PROJECT SUZUKI

Wytrzymałe silniki zaburtowe DF115B i DF140B są łatwe w obsłudze, niezawodne i wyciszone. W standardzie są wyposażone w innowacyjny system wychwytywania mikroplastiku z wody – pierwszy taki na świecie. Do tego sportowy design, ale też niskie spalanie, więc oszczędność dla portfela i środowiska!

#SuzukiCleanOceanProject *#TheUltimateOutboardMotor* *#SuzukiMarine*

suzuki.pl/marine

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

Luksusowe apartamenty na sprzedaż!

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

Zadzwoń: **609 11 30 55**

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

OFF MARINA
PRZYSTAŃ KULTURY

YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN

BALT 37 GRAND	
Długość	11,50 m
Szerokość	3,50 m
Zanurzenie	0,72 m
Waga	6200 kg
Załoga	8 osób
Zbiornik wody	240 l
Zbiornik paliwa	180 l
Kategoria CE	C8
Silnik	110 KM

Balt 37 Grand ma ciekawie zaprojektowany górny kokpit oraz sporo miejsca na dziobie. Fot. Maciej Starkowski (2)

Balt 37 Grand debiutuje na targach w Gdyni. Są powody do dumy

Balt 37 Grand, wypornościowy houseboat zaprezentowany przez augustowską stocznię Balt Yacht, to jedna z najciekawszych premierowych konstrukcji gdyńskich targów Polboat Yachting Festival. Łódź zaprojektował doświadczony duet: Jacek Daszkiewicz i Krzysztofa Smaga. Ta konstrukcja bez wątpienia skradnie serca miłośnikom śródlądowej żeglugi, ale ponieważ otrzymała kategorię C, może też przemierzać przybrzeżne wody morskie.

Balt 37 Grand łączy linie wypornościowych houseboatów znanych z naszych akwenów, ze stylistyką i rozwiązaniami rodem z wód europejskich. Kadłub jest solidny i dość wysoki, ale duże okna w burtach oraz przeszklona nadbudówka nadają łodzi optycznej lekkości. Na rufie mamy platformę kąpielową, zaś w części dziobowej – dwa dwuosobowe siedziska dla spragnionych słońca. Jednak najwięcej czasu z pewnością będziemy spędzać w górnym kokpicie. Możemy tam wejść po jednym lub dwóch stopniach z obu szerokich półpokładów. To ciekawa i dość nowatorska aranżacja pokładu. W kopicie zamontowano główną sterówkę, wygodną rufową kanapę (możemy

Górny kokpit możemy zasłonić tentem.

ją przekształcić w duże łóżko) oraz drewniany stół. Gdy nad kokpitem rozłożymy bimini, stanie się zabezpieczonym tarasem, na którym będziemy spędzać ciepłe letnie noce. Jeśli zaskoczą nas niższe temperatury, zasłonimy boczne elementy bimini i włączymy ogrzewanie – wtedy nawet jesienna aura nie będzie przeszkadzać. W górnym kokpicie mamy także lodówkę, zlewozmywak lub grilla.

Przestronna część mieszkalna jest jasna, wygodna i doskonale wykończona. Znajdziecie w niej salon i dwie duże dwuosobowe kabiny – każda ma własną toaletę i osobny przedział prysznicowy. W salonie, na lewej burcie, jest główny kambuz z szafkami, szufladami, lodówką, zlewozmywakiem i trzypalnikową kuchenką. Prawą burtę zajmuje jadalnia z kanapą i dużym stołem (po obniżeniu stołu powstaje dodatkowe dwuosobowe łóżko). Przestronne kabiny znajdują się w części dziobowej oraz na rufie. Obie są duże, wysokie i jasne. Mieszkańcy kabiny rufowej dzielą toaletę z pozostałymi gośćmi, natomiast załoga z dziobówki ma łazienkę wyłącznie do swojej dyspozycji, z wejściem od strony kabiny. W premierowym (targowym) egzemplarzu zamontowano także dodatkową wewnętrzną sterówkę. Wystarczy przełożyć przednią część kanapy w salonie i otrzymamy dwa wysokie fotele sternika oraz nawigatora.

Balt 37 Grand napędzany jest stacjonarnym silnikiem Yanmar o mocy 110 KM z tradycyjnym prostym wałem. Maksymalna prędkość tej spacerowej jednostki to około 18 km/h. Elementem wyposażenia standardowego jest dziobowy ster strumieniowy, który ułatwi manewry portowe. Dodatkowo możemy zamówić ster strumieniowy na rufie. Pewną niezależność zapewni załodze zestaw paneli słonecznych, które montowane są na dachu nadbudówki. Więcej o jachcie na stronie stoczni www.baltyacht.pl.

Arek Rejs

W salonie jest główny kambuz i jadalnia z obniżanym stołem.

Pod pokładem mamy też dwie eleganckie łazienki. Maciej Starkowski (2)

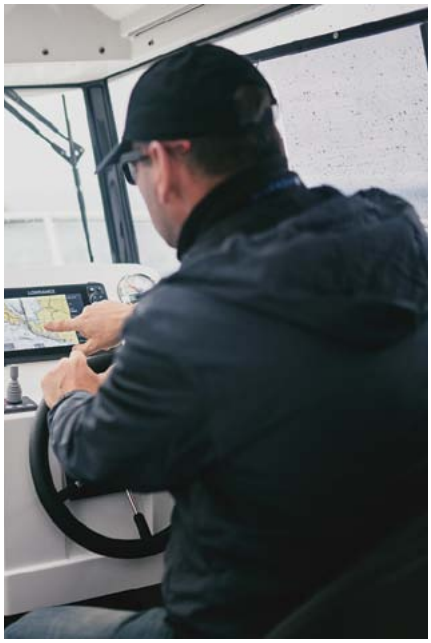
Parker 700 Pilothouse w scenerii chorwackiego wybrzeża, w obiektywie Roberta Hajduka.

PARKER 700 PILOTHOUSE	
Długość	7,58 m
Szerokość	2,56 m
Zanurzenie (bez silnika)	0,23 m
Waga (bez silnika)	1640 kg
Zbiornik paliwa	140 l
Zbiornik wody	40 l
Załoga	5/8
Certyfikat CE	B/C
Silnik	do 225 KM

Parker 700 Pilothouse. Premiera na targach Polboat Yachting Festival

Nowa łódź Parker 700 Pilothouse jest następcą popularnego modelu 660 Pilothouse, który był wielkim przebojem stoczni Parker Poland i sprzedawał się w setkach egzemplarzy na wszystkich rynkach. W końcu postanowiono odświeżyć tę doskonałą konstrukcję – łódź ma teraz zupełnie nowy kadłub z nieco szerszą częścią dziobową oraz obszerniejszą kabinę. Zintegrowane platformy kąpielowe pozwoliły wygospodarować więcej miejsca na kokpitowe bakisty. Starsza łódź mogła mieć na rufie silnik o mocy 150 KM, który rozpędzał ją do prędkości 35 węzłów. Z kolei nowy model może być napędzany silnikiem o maksymalnej mocy 225 KM. Umawiajcie się na testy podczas targów i odwiedzajcie podwarszawski salon wystawowy firmy Parker Poland (Cząstków Polski, ul. Firmowa 30, tuż przy trasie S7 prowadzącej w kierunku Nowego Dworu Mazowieckiego).

Parker 700 Pilothouse to konstrukcja zaprojektowana przede wszystkim dla miłośników wypraw wędkarskich. Jednak świetnie się sprawdzi także jako weekendowa jednostka rodzinna – zapewni bezpieczną żeglugę nawet przy niesprzyjającej pogodzie. Dość wysoka kabina jest wyraźnie wysunięta do przodu, ma też typową dla łodzi Parker szybę pochyloną górną krawędzią ku dziobowi. Z kolei w przestronnym kokpicie mamy mnóstwo otwartej przestrzeni oraz wysokie nadburcia. W podłodze jest duży schowek, natomiast w jego ścianach



Sterówka wewnętrzna z prawej strony kabiny.

możemy mieć rozkładane kanapy. Pojedyncze siedziska znajdują się także w części rufowej. Szerokie przejście na dziób, zabezpieczone wysoką burtą i uchwytami z nierdzewnej stali, znajduje się z prawej strony. Cenionym rozwiązaniem jest też stanowisko sterowania w kokpicie (wyposażenie dodatkowe), które bardzo się przydaje podczas portowych manewrów.

Do kabiny prowadzą szklane przesuwane drzwi. Wewnątrz są cztery miejsca siedzące: sternika, nawigatora oraz opcjonalnie dwa rozkładane fotele zwrócone bokiem do osi łodzi. Jest tu też jednopalnikowa kuchenka gazowa. Sterówka znajduje się na prawej burcie. Otoczona jest dużymi oknami z przesuwanymi lufcikami, dodatkowo możemy zamówić otwierany dach. Wszystko to zapewni doskonałą wentylację i zapobiegnie parowaniu okien podczas deszczu. Z kolei w części dziobowej jest otwarta kabina sypialna z łóżkiem zajmującym całą przestrzeń, jest tu też schowana toaleta.

Arek Rejs

Na wodach Adriatyku łódź sprawdziła się doskonale.

Parker 700 Pilothouse. Świetny do wędkowania i niezawodny na rodzinne wyprawy. Fot. Robert Hajduk

Fundacja Ocean Marzeń

Są dzieci, dla których dorastanie to ból i samotność.

Dom dziecka to jedna z najstraszniejszych rzeczy jaka może przytrafić się młodemu człowiekowi na starcie. Niektórzy u progu wejścia w dorosłe życie pogrążają się w beznadziei, czy wręcz w mrok świata przestępczego. Razem możemy zmienić ich los.

oceanmarzen.org.pl

PRZEZ ŻEGLARSTWO W DOROSŁE ŻYCIE

Żeglarstwo pomaga dzieciom zbudować poczucie własnej wartości. Podczas rejsów mogą odkryć swoje zdolności, rozwinąć talenty, nauczyć się odpowiedzialności za siebie i innych.

Wprowadzenie młodzieży z domów dziecka w dorosłość to wielkie wyzwanie.

„Wspaniale jest patrzeć jak młodzi ludzie na pokładzie jachtu uczą się współpracy, nawiązują przyjaźnie, zyskują wiarę w swoje siły i osiągają cele własną pracą."- mówi trener, kpt. Adam Wiśniewski. „Często to właśnie na rejsie po raz pierwszy przestają się czuć gorsi od innych. Wiele osób nie zdaje sobie sprawy, jak pozytywnie wpływa to na ich życie."

Prosimy, pomyśl o potrzebującej młodzieży, która czeka na Twoją pomoc i przekaż darowiznę.

Krysia – stypendystka Fundacji, w trakcie stażu na statku m/v Navigator Gemini w Ameryce Południowej.

Pierwsze szkolenie na stopień Żeglarza Jachtowego.

52 zł to dzienny koszt szkolenia żeglarskiego, w trakcie którego młodzież nabywa uprawniania do samodzielnego prowadzenia jachtu

86 zł to jeden dzień nauki w szkole morskiej wraz z zakwaterowaniem i wyżywieniem oraz wsparciem specjalistów

100 zł to koszt dziennego wynagrodzenia dla naszych starszych wychowanków, którzy pływają jako wychowawcy/sternicy z młodszymi adeptami.

To tylko przykładowe kwoty. Pomoże nam każda wpłata, nawet 5 zł.
Dziękujemy!

Twoje zaangażowanie w pomoc będzie służyło przez kilkadziesiąt lat, bo okazanej hojności się nie zapomina, a dobroć rodzi dobroć.

Informujemy, że przekazane przez Państwa dane osobowe będą przetwarzane w celach marketingowych przez Fundację Ocean Marzeń z siedzibą w Warszawie, ul. Chmielna 73B lok 14. Podanie danych jest dobrowolne. Mają Państwo prawo do wglądu ipoprawiania swoich danych oraz za żądania zaprzestania lub wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania.

nazwa odbiorcy
Fundacja Ocean Marzeń
ul. Chmielna 73B lok 14,
00-801 Warszawa

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

nazwa odbiorcy
Fundacja Ocean Marzeń, ul. Chmielna 73B lok 14, 00-801 Warszawa

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

waluta PLN kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

Opłata

pieczęć, data i podpis zleceniodawcy

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
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
Sklep żeglarski Yacht Paradise, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. 609113055
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
Tawerna 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
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 3546073
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Piastów 41, tel. (91) 4494771
Port Jachtowy Darłowo, Józefa Conrada 27, Darłowo, tel. (94) 314 51 85

POMORSKIE

Bytowski Klub Żeglarski, Poziomkowa 1, Bytów, tel. 603 390 899
SoGood Gdynia – restauracja przy Marinie Yacht Park, parter Sea Towers, Hryniewickiego 6, tel. 577880889
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 Sea Light, Gdańsk, Grudziądzka 4A/98, tel. 512 738 496
Sklep żeglarski Clipper, Gdynia, al. Jana Pawła II 11, tel. (58) 6616085
Marina Przełom, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 24, tel. 668 868 228
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
Tawerna 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
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. 695564848
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 Sztynort – kapitanat, Sztynort 11, tel. 663427779
Sklep żeglarsko-rowerowy w Sztynorcie, Sztynort 11, tel. 535308034
Port Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 6484093
Stowarzyszenie Sportów Wodnych MOS Iława, Karola Chodkiewicza 5, tel. (89) 6482596
Sailing Event Karol Górski, Iława, Andersa 12/1 (Inkubator Technologiczny), tel. 882 069 309
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
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
Decathlon Swadzim, Tarnowo Podgórne, św. Antoniego 5, tel. (61) 6580300
Klub Żeglarski Navigare, Poznań, Wilków Morskich 23/25, tel. 515186315

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

POBIERZ

UŻYJ APLIKACJI

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, Szczepidło, Nagietkowa 9, 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, Cząstków Polski, Firmowa 30, tel. (22) 7851111
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep żeglarski Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 6160279
Prime Marine, Nadma k/Warszawy, Stara 140, tel. 728827979
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, Wólczyńska 133 budynek 4, tel. (22) 621 30 07
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
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
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

Przystań Siewierz Jeziorna, Siewierz, Chmielowskie 1
Przystań Champion Aktywny Wypoczynek, Boguchwałowice, Kormoranów 1, tel. 602 66 99 22
ActiveGames.pl – sklep dla wodniaków i żeglarzy, Radzionków, Orzechowska 104, tel. 796 521 697
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

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