

JACHTY ZE SZWECJI. JAK KUPOWAĆ NA WTÓRNYM RYNKU

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK-
LISTOPAD 2022



WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

BAŁTYK WSCHODNI

Kurs na Łotwę i Estonię

ADRIATYK BLIŻEJ UNII

Chorwacja w strefach euro i Schengen

TARGOWA JESIEŃ

Warszawa i Amsterdam

Czytaj e-wydania „Wiatru”





ODKRYJ WIĘCEJ ZA MNIEJ



ELEMENT S

WSKAŹNIKI NAWIGACYJNE

Seria Element S daje zaufanie i swobodę cieszenia się czasem na otwartych wodach. Zaprojektowana z myślą o prostocie i wydajności przy niewielkiej cenie - po prostu wybierz swój cel i pozwól Elementowi prowadzić przez drogę. Dzięki nakładkom celów AIS oraz integracją z instrumentami nawigacyjnymi, autopilotem i bezprzewodowym radarem Quantum, Element S szybko stanie się Twoim zaufanym towarzyszem podróży.

Raymarine

#FindYourSea

więcej na www.eljacht.pl

Parker 760 Quest.

Powiew wolności w niepewnych czasach.

Live your dream





DYNACOOK

CAMPER & YACHT

Gazowa płyta ceramiczna DYNACOOK w technologii “gaz pod szkłem”

to doskonała alternatywa
dla klasycznych kuchenek gazowych
zarówno na jachcie jak i w kamperze.



Nowość! **DYNACOOK X2 mini** **Jeszcze bardziej kompaktowa!**

Bezpieczna, funkcjonalna i prosta w obsłudze -
taka jest gazowa płyta ceramiczna DYNACOOK.

Spalanie „gazu pod szkłem” to nie tylko oszczędność,
to również **brak otwartego płomienia**, co znacząco wpływa
na **bezpieczeństwo i wygodę** z użytkowania płyty na jachcie!

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



@gotowaniedynacook
www.dynacook.pl



Grupa KUPIĘ / SPRZEDAM JACHT łączy na Facebooku 25 000 żeglarzy i wodniaków

Ciekawe jachty żaglowe i motorowe (używane) można upolować na facebookowej grupie „KUPIĘ / SPRZEDAM JACHT” – internetowej platformie rynku wtórnego, która zyskuje coraz większą popularność. Społeczność skupiająca armatorów, poszukiwaczy i marzycieli liczy już 25 000 polskich internautów. Jedni szukają nowszych jednostek i wystawiają na sprzedaż starsze. Inni rozglądają się za większymi jachtami, bo chcą poprawić komfort swych podróży. Sporo osób stara się znaleźć pierwszą w życiu łódź, by zadebiutować w roli armatora i rozpocząć przygodę z żeglarstwem i sportami wodnymi. Nie brakuje także komentujących, którzy pod postami zamieszczają porady, uwagi, niekiedy nawet wywiązują się interesujące i pouczające dyskusje.

W ostatnich tygodniach członkowie grupy oferowali między innymi jachty typu Mors RT 720, Corvette 650, Solina 27, Sasanka 660, Laguna 730, Antila 22, Pegaz 31, Skippi 750, Maxus 24 Evo, Mak 666, Antila 27, Tango 780, Mak 707 oraz Jantar 23. Jak widać przekrój co do wielkości, wieku i typu konstrukcji, jest bardzo szeroki. Od czasu do czasu pojawiają się również oferty jachtów morskich – nie tylko mniejszych i starszych, dla armatorów ze skromniejszym budżetem, ale także większych i droższych, dla osób polujących na rodzinny wygodny cruiser (na przykład na Bawarię 38). Sporo osób oferuje na sprzedaż jednostki motorowe – ostatnio mogliśmy kupić łódzie Regal 2850, Byliner 574, Saga 20, Bayliner 175 GT, Atlantic Marine 490 i Princess 286. Wielu członków grupy ogłasza w swoich postach, że poszukuje jachtu. Niektórzy mają bardzo konkretne oczekiwania co do modelu, inni szukają „czegoś w stylu sasanki” albo po prostu podają budżet jakim dysponują.

Armatorzy wystawiają na sprzedaż także przyczepy do swoich jednostek oraz silniki. Zatem, jeśli chcecie śledzić rynek wtórny łodzi żaglowych, motorowych oraz akcesoriów – zaglądajcie na stronę grupy „KUPIĘ / SPRZEDAM JACHT” i dołączcie do społeczności. Co ciekawe ostatnio zamieszczane są także oferty z nowymi jednostkami z krajowych zakładów szutkniczych i zagranicznych stoczní, najczęściej są to małe łodzie motorowe lub jednostki średniej wielkości.

W tym numerze „Wiatru” piszemy między innymi o tym, jak szukać używanych jachtów żaglowych w Holandii i Szwecji oraz jak zorganizować inspekcję i transakcję, by wszystko poszło po naszej myśli. Sprawdziliśmy to na własnej skórze i dzielimy się z wami wszystkim, co najważniejsze. Mamy nadzieję, że doświadczenia, które zebraliśmy w ostatnich miesiącach, zaintrygują czytelników szukających jachtu na wtórnym rynku i ułatwią poszukiwania wymarzonej konstrukcji. Sytuacja w branży jest dziś dynamiczna, dlatego warto nie tylko uważnie śledzić ofertę krajowych i zagranicznych stoczní, odwiedzać polskie i europejskie targi, ale także przeglądać serwisy z ofertami łodzi używanych. Sądzymy, że w najbliższych latach ten segment będzie się w Polsce szybko rozwijać.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



11 145 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru”.
Czytaj w aplikacji WIATR lub w WEB KIOSKU
wiatr.pl/archiwum.



*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – II-III 2022, IV-V 2022, VI-VII-VIII 2022).

CZARTERY JACHTÓW 2023



- ☞ NAJWIĘKSZY WYBÓR
- ☞ RABATY **FIRST MINUTE**
- ☞ PIERWSZA WPŁATA OD **10%**

REZERWUJ online na www.punt.pl



Chorwacja w strefach euro i Schengen. Co to oznacza dla rynku czarterowego?

Euro będzie oficjalną walutą Chorwacji od początku 2023 roku (kurs wymiany: 7,53450 HKR za euro). Jeszcze do połowy stycznia będzie można płacić w kunach, ale później całkowicie zapanuje wspólna europejska waluta. Kuny, które zostały nam po ostatnich rejsach, będziemy wymieniać w bankach lub na poczcie do końca 2023 roku, a w kolejnych latach (bezterminowo) w oddziałach Chorwackiego Banku Narodowego. Ceny w punktach handlowych i usługowych mają być podawane w obu walutach do końca 2023 roku. Kolejna kluczowa zmiana dotyczy ruchu granicznego. W stycz-

niu Chorwacja wchodzi do strefy Schengen, co oznacza zniesienie kontroli na granicach ze Słowenią i Węgrami. Czy nowe regulacje ułatwią żeglarzom i turystom organizowanie wypraw na Adriatyk?

Chorwacja w strefie Schengen to łatwiejsza podróż w szczycie sezonu, przede wszystkim dla turystów zmotoryzowanych. – Dotąd były dwie kontrole graniczne (słoweńska i chorwacka) w drodze na południe oraz dwie kolejne w drodze powrotnej. Za każdym razem kolejka na granicy oznaczała dłuższy postój, w lipcu i sierpniu nierzadko przekraczający godzinę, czasem nawet dwie – mówi Matylda Sobolew-

ska w warszawskiej agencji czarterowej Punt. – Łatwiej będą mieć również załogi, które planują rejsy z Chorwacji do Włoch, na przykład na popularnych szlakach prowadzących z półwyspu Istria do Wenecji. Zgodnie z nowymi regulacjami nie trzeba będzie dokonywać odpraw przed opuszczeniem chorwackich portów.

Zamiana kun na euro to z jednej strony wygoda, bo za wszystko będziemy teraz płacić w jednej walucie i przestaniemy przeliczać w lewo i w prawo. Ale niektórzy obawiają się, że może to wpłynąć na wzrost cen. Nie tylko czarterów, ale także usług portowych oraz innych usług turystycznych. – Z naszych obserwacji wynika, że ceny czarterów na przyszły sezon wzrastają o około 10 proc. – mówi Matylda Sobolewska. – Raczej nie jest to związane z wejściem Chorwacji do strefy euro, ale z inflacją, która w różnym stopniu obecna jest w całej Europie. Nie można też wykluczyć kolejnych zmian w cennikach w trakcie sezonu. Kiedyś oferty były drukowane w katalogach i obowiązywały przez cały rok. Dziś firmy zarządzające flotami mogą w dowolnym momencie zmieniać swoje cenniki – takie sytuacje już obserwowaliśmy w ostatnich latach. Dlatego najlepszym rozwiązaniem jest planowanie rejsów z dużym wyprzedzeniem i dokonywanie rezerwacji jesienią lub zimą. Zwykle ostatnie miesiące, w których możemy szukać jachtów w najlepszych cenach, to grudzień i styczeń. Później ceny mogą rosnąć, a dostępność łodzi się zmniejsza. Dotyczy to nie tylko miesięcy wakacyjnych, ale także września, który w ostatnich dwóch sezonach był w Chorwacji bardzo popularnym terminem. ■



Zachodni brzeg półwyspu Istria: Stare Miasto w Rovinj, wyspa Sveta Katarina i w oddali Marina ACI Rovinj.

Most Pelješac. Łatwiejszy dojazd na półwysep oraz do Slano i Dubrownika



Most Pelješac. Jeden z najważniejszych strategicznych projektów w historii Chorwacji.

Chorwaci otworzyli latem gigantyczny most łączący kontynentalną część kraju z północnym brzegiem półwyspu Pelješac. Dzięki tej przeprawie turyści zmierzający na półwysep oraz na południowy wschód Chorwacji nie będą musieli przejeżdżać przez krótki fragment wybrzeża należący do Bośni i Hercegowiny. Po ponad 300 latach Republika Chorwacji została ponownie połączona na całej swojej długości. „To jeden z najważniejszych strategicznych projektów w historii naszego kraju” – powiedział Kristijan Staničić, dyrektor generalny Chorwackiej Wspólnoty Turystycznej.

Most Pelješac jest wieloprzęsłową konstrukcją o długości 2,4 km, szerokości 21 metrów i wysokości 55 metrów. Pod mostem mogą przepływać statki zmierzające w kierunku miasta Neum (Bośnia i Hercegowina). Zmodyfikowani mają do dyspozycji drogę cztero-

pasmową, z jednym pasem ruchu i jednym pasem zatrzymania w każdą stronę. Łączna wartość inwestycji: 526 mln euro. Dodatkowo zaplanowano budowę obwodnicy miasta Ston o długości niespełna 8 km, z dwoma tunelami, mostem i wiaduktem.

Most Pelješac zaprojektował Marjan Pipenbaher. „To megakonstrukcja, ale nie tylko ze względu na rozmiar. Po pierwsze, most powstał na obszarze sejsmicznym południowej Dalmacji, na którym notowane są trzęsienia ziemi. Po drugie, został wzniesiony w miejscu, w którym występują silne burze i porywiste wiatry. Wszystko to wzięto pod uwagę podczas prac projektowych i budowlanych” – powiedział Pipenbaher. Budowa mostu Pelješac była jedną z najbardziej wymagających na świecie. Obiekt zaliczany jest także do pięciu największych i najbardziej wymagających mostów w Europie wybudowanych od początku wieku. ■



Długość mostu: 2,4 km. Wysokość: 55 metrów.

FOT. IGOR KRALJ / PIXSELL, DUBROVNIK-NERETVA COUNTY TOURIST BOARD

www.wiatr.pl

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



Paul Johnson, bohater filmu „Żeglarz”.

Fot. Materiały producenta Toxpro

JachtFilm. Listopadowe projekcje w Warszawie i Szczecinie

Pierwszy weekend listopada w stolicy oraz ostatni weekend miesiąca w Szczecinie – zapraszamy na dwie najbliższe edycje festiwalu filmów żeglarskich JachtFilm. W Warszawie spotkamy się w kinie „Luna” (5 i 6 listopada), natomiast w Szczecinie w „Starej Rzeźni” (26 i 27 listopada). Przygotowywane są także festiwalowe spotkania w Gdyni i Katowicach (będziemy was o nich informować).

JachtFilm to jedyna impreza tego typu w Polsce i jedna z nielicznych na świecie. Motywem przewodnim festiwalu jest żeglarstwo i jego różnorodność. Twórcy imprezy prezentują na dużym ekranie najlepsze dokumenty z różnych stron świata przedstawiające niezwykłych bohaterów i prawdziwe zdarzenia. Podczas każdej edycji oglądamy obrazy ukazujące wolę walki i przetrwania, opowiadające o spełnianiu marzeń, pokonywaniu przeszkód i słabości, a także o dojrzewaniu i przemijaniu.

W programie tegorocznych edycji znajdują się filmy o żeglowaniu dookoła bieguna północnego („Northern Passage”), o wyprawie wokół jednego z największych amerykańskich jezior („Dłubanką wokół jeziora Michigan”). Będzie też o regatach rozgrywanych w najbardziej niegościnnych rejonach („Wyścig na Alaskę”) oraz o biciu rekordu prędkości w żeglowaniu po suchym lądzie („Iron Duck – Żelazna Kaczka”). Zobaczymy również film o wyjątkowej szkole żeglarskiej, której założycielami byli uczestnicy francuskiego ruchu oporu w czasie wojny („Les Glénans. Szkoła morza, szkoła życia”). W hołdzie zmarłemu w kwietniu kapitanowi Januszowi Zbierajewskiemu, jednemu ze współorganizatorów festiwalu, twórcy imprezy przypominają film „Morze twoimi oczami” – opowieść o niedowidzącej Alicji, która trafiła na pokład „Zawiszy Czarnego” w ramach projektu Zobaczyć Morze.

Na specjalną uwagę z pewnością zasługuje film „Żeglarz” zrealizowany w 2021 roku. To

opowieść o Paulu Johnsonie, brytyjskim żeglarzu, który do końca swoich dni próbuje być człowiekiem niezależnym, wolnym i patrzącym daleko poza horyzont. Lucia Kašová, słowacka dokumentalistka i żeglarka, spotkała bohatera swego filmu przypadkiem, mijając się z nim w drzwiach małego marketu na ka-

raibskiej wysepce. Krótkie spojrzenie na jego postać i w jego oczy wystarczyło, by się przekonała, że spotkała człowieka wyjątkowego. Postanowiła opowiedzieć jego historię.

Paul Johnson był wyjątkowym buntownikiem. W chwili, gdy go poznajemy na ekranie, ma 80 lat. Mieszka na swoim jachcie zakotwiczonym na wyspie Carriacou w archipelagu Grenadyn. Żeglował z różnymi kobietami. Niekiedy zostawał ojcem. Kochał lekkie życie i alkohol. Nigdy nie osiadł na stałe w jednym miejscu. Dziś ma już stary jacht i stare ciało – oba byłyby słabe i bliskie zatonięcia. Pije wódkę, bo jest tańsza niż rum. Spędza czas na jachcie, kontemplując swoje życie i nadchodzący kres. Trudno uwierzyć, że kiedyś był znanym projektantem i budowniczym jachtów. Obraz „Żeglarz” to przejmująca opowieść o podróży przez życie, relacjach z ludźmi, wolności i egoizmie. A także o tym, co jest na końcu tej drogi.

Partnerem głównym festiwalu jest Sztorm Grupa. JachtFilm w Szczecinie został dofinansowany ze środków Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Dokładny program oraz zakup biletów na stronie www.jachtfilm.pl. ■

Najsłynniejszy bunt na morzu

Książka „Bunt na Bounty. Historia prawdziwa” pióra Caroline Alexander to nowość przygotowana przez Wydawnictwo Poznańskie. O tych wydarzeniach słyszał chyba każdy miłośnik historii marynistyki. Dla wielu to najsłynniejszy bunt w dziejach, także z uwagi na aż trzy znane ekranizacje filmowe. Książka rozprawia się z mitami i legendami jakie narosły wokół

rebelii. Oparta jest na rzetelnej kwerendzie i drobiazgowym docieraniu do źródeł. Czytelnik otrzymuje znakomitą publikację opisującą nie tylko przebieg słynnego rejsu „Bounty”, ale także genezę wyprawy, okoliczności rekrutacji załogi, a nawet losy jej członków po zakończeniu nieudanej ekspedycji. Autorka drobiazgowo opisuje wydarzenia, nie stroni też od przedstawiania złożonych motywacji bohaterów. Na podstawie tych dociekań czytelnik otrzymuje materiał obiektywny, w którym nie jest faworyzowana żadna ze stron. Z lektury wynika, że ani William Bligh, kapitan żaglowca, nie był takim potworem jak malowano go w filmach, ani też Christian Fletcher, stojący na czele buntowników, nie był tak krystaliczną postacią jak chcielibyśmy wierzyć. Pisząc książkę, Caroline Alexander wykorzystwała materiały z rozprawy dziesięciu buntowników schwytanych na Tahiti, która prowadzona była w sądzie wojennym. Pokazała zależności i uwikłania wpisane w kanon klasowego społeczeństwa brytyjskiego, którego zrozumienie pozwala na obiektywny osąd. Jeśli dodamy do tego znakomite tłumaczenie, solidną redakcję, papier bardzo dobrej jakości oraz twardą oprawę – otrzymamy nie tylko znakomitą lekturę, ale również atrakcyjne uzupełnienie domowej biblioteki.

„Bunt na Bounty. Historia prawdziwa”, Caroline Alexander, tłumaczenie: Fabian Tryl. Wydawnictwo Poznańskie 2022.

Marek Słodownik



54°08 N



21°41 E

NOWY SZTYNORT

znajome szlaki czy nowe zakamarki?

Po sezonie wszystko w Sztynorcie jest lepsze. Kiedy kończą się wakacje, znikają tłumy w portach i na jeziorach. Lasy wybuchają feerią barw, pojawiają się grzyby, a dzikie zwierzęta beztrudno spacerują po drogach. Załóż ciepły sweter i wygodne buty, i wyrusz zwiedzić lądową część Sztynortu.



Pałac Lahendorff



Aleja 1000-letnich dębów



Ruiny Herbaciarni



Sztynorskie lasy i polany

Zabierz ze sobą koszyk, który po brzegi zapełnisz dorodnymi
maślakami, kurkami i borowikami.

Wschodni Bałtyk. Od łotewskiej Lipawy, przez Zatokę Ryską, ku portom Estonii

Tętniące życiem stolice (Ryga i Tallinn), popularne kurorty (Jurmala i Parnawa), zabytki, restauracje, bezkresne białe plaże oraz sosnowe lasy porastające wyspy – w takiej scenerii może przebiegać rejs wzdłuż wschodnich wybrzeży Bałtyku, do najciekawszych morskich zakąt-

ków Łotwy i Estonii. Jeśli dodamy do tego sieć ponad 70 portów i marin z nowoczesną infrastrukturą (woda, prąd, internet, serwis techniczny, a nawet sauny), otrzymamy przepis na niezwykłą morską ekspedycję.

Większość marin wschodniego Bałtyku znajduje się w Estonii, która ma wyjątkowo długą

i urozmaiconą linię brzegową – w regionie mamy około 2200 wysp i wysepek. Z kolei wybrzeże Łotwy, liczące 500 km, jest bardziej regularne. Porty znajdują się tam w 11 miejscowościach (Lipawa, Pāvilosta, Windawa, Roja, Mērsrags, Engure, Jurmala, Ryga, Skulte, Salacgrīva i Kuiviži). Jeśli chcemy bez pośpiechu poznać wybrzeże Łotwy, na rejs trzeba przeznaczyć dwa tygodnie. A jeśli celem jest także Estonia, warto dorzucić kolejne kilkanaście dni. Oficjalne szlaki wodne w obu krajach są dokładnie oznakowane i naniesione na popularne mapy elektroniczne. Warto zwrócić uwagę, że w ostatnich 30 latach żeglarstwo w regionie narodziło się na nowo. Na Łotwie, liczącej zaledwie 1,9 mln mieszkańców, zarejestrowano już ponad 400 jachtów. W rzeczywistości jest ich więcej, bo niektóre żeglują pod banderą fińską lub szwedzką (w tych państwach zostały zakupione). W ostatnich pięciu latach przedstawiciele Łotwy i Estonii łączyli wysiłki i dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej zrealizowali wspólne projekty modernizujące przystanie jachtowe. Dzięki temu powstała sieć portów, która pozwala planować ciekawe trasy turystycznych rejsów.

Wybrzeże Łotwy podzielone jest na dwa odcinki: zachodni (100 mil morskich odłoniętego brzegu) oraz północny (Zatoka Ry-



Łotewska Pāvilosta ma dwie przystanie oferujące postój, serwis i miejsca na zimę.

Fot. Edgars Pohevičs



Hala koncertowa Great Amber (Wielki Bursztyn) w Lipawie.

Fot. Ziedonis Safronovs



Centrum Nauki i Innowacji Vizium w Windawie.

Fot. Edgars Pohevičs

ską, na który prowadzi cieśnina o szerokości 30 mil leżąca między lądem a estońską wyspą Sarema. W Zatoce Ryskiej cumować można w ośmiu miejscach: Roja, Mērsrags, Engure, Jurmała, Ryga, Skulte, Salacgrīva i Kuiviži. W stolicy mamy aż pięć przystani. Dysponują one miejscami także dla większych jednostek. W większości łotewskich portów dostępne są samoobsługowe bosmanaty, z których żeglarze korzystają przez mobilne aplikacje.

Płynąc z Polski lub Litwy, zwykle pierwszym przystankiem jest Lipawa, trzecie co do wielkości miast na Łotwie liczące około 80 tys. mieszkańców (leży 50 mil morskich od litewskiej Kłajpedy). W bliskim sąsiedztwie portu (liepajamarina.lv) znajduje się centrum ze sklepami i kawiarniami. Budynek mariny mieści kuchnię, pralnię i prysznice. Promena-

da handlowa wypełnia się w sezonie turystami przesiadującymi w małych restauracjach z widokami na statki.

Pāvilosta, miasto leżące 28 mil od Lipawy, nazywane łotewską Ibizą, ma dwie przystanie



Przystań jachtowa w mieście Salacgrīva. Fot. Z. Gaile

oferujące postój, serwis i miejsca na zimę (pavilostamarina.lv oraz pavilostaport.lv). Latem Pāvilosta jest turystyczną osadą popularną także wśród lokalnych miłośników windsurfingu. Choć ma zaledwie 850 stałych mieszkańców, w sezonie przebywa w niej od dwóch do trzech tysięcy wczasowiczów. Wakacyjną atmosferę tworzą bary, kawiarnie, muzyka oraz zapach wędzonych ryb. Marina dysponuje dźwigiem o nośności 20 ton oraz miejscami do zimowania jachtów. To jedno z najpopularniejszych miejsc na zimowanie jachtów wśród łotewskich żeglarzy (boatpark.lv).

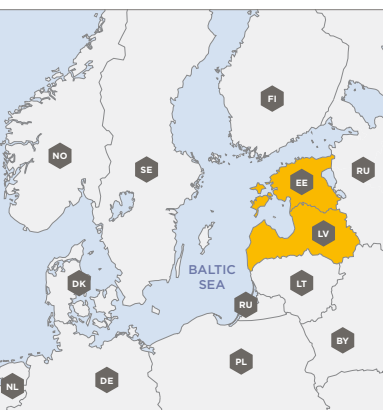
Okolo 35 mil dalej na północ znajduje się Windawa, która ma jeden z największych i najbardziej nowoczesnych portów przemysłowych na wschodnim wybrzeżu Bałtyku. Miasto liczy 40 tys. mieszkańców. Oferuje szeroki zakres ▶



Marina Windawa leży w basenie zbudowanym w pobliżu ujścia rzeki.

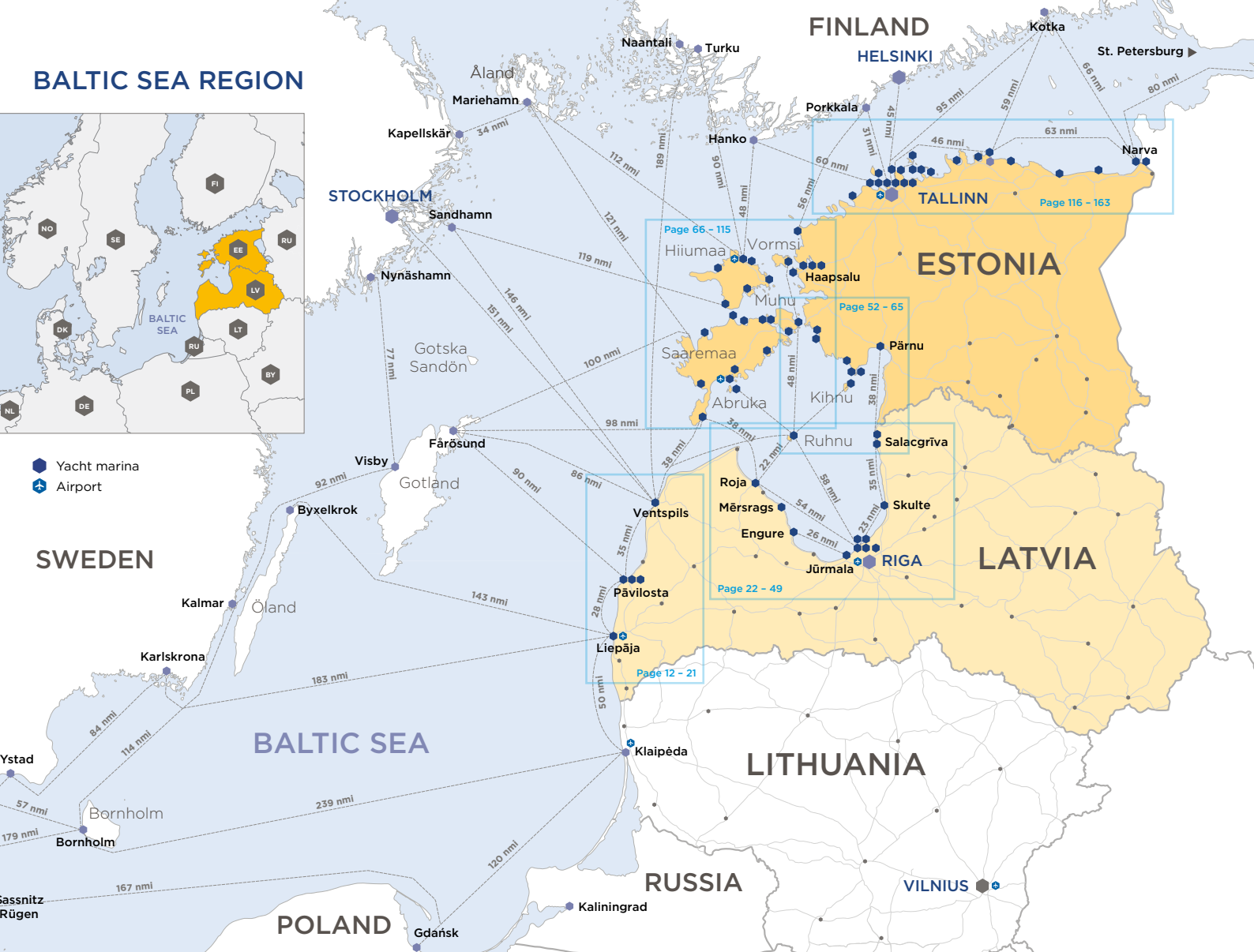
Fot. Edgars Pohevičs

BALTIC SEA REGION



Yacht marina
Airport

SWEDEN



Z Gdańska na Łotwę trzeba zaplanować co najmniej dwa odcinki: dłuższy (120 mil) do Kłajpedy i krótszy (50 mil) do Lipawy.

usług turystycznych i gastronomicznych, szczególnie dla rodzin z dziećmi. Jeżeli zdecydujecie się zawinąć do Windawy, na zwiedzanie i wypoczynek można przeznaczyć nawet kilka dni. W budynku miejskiej przystani urządzono pokoje gościnne, a nieopodal ustawiono dźwиг o nośności 35 ton (ventspilsmarina.lv).

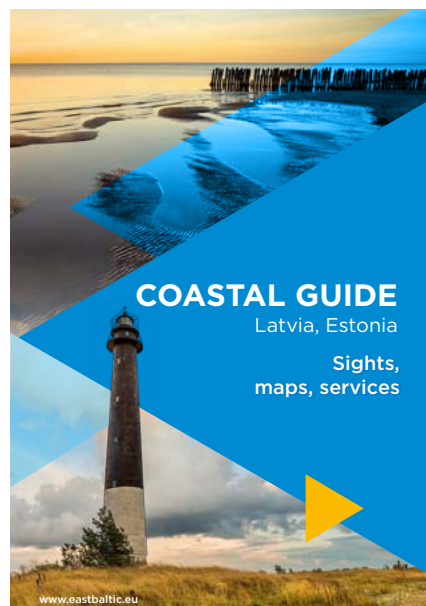
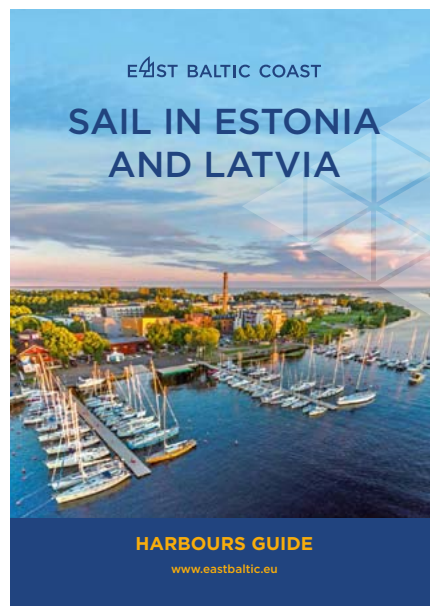
Zatoka Ryska jest szeroka, nie ma w niej przeszkód nawigacyjnych, a ruch jest stosunkowo niewielki. Średnia głębokość: 40 metrów. Kolejne porty na szlaku to Roja (rojaport.lv) i Mērsrags (eastbaltic.eu/yacht-centre-meersrags) – małe spokojne przystanie na zachodnim krańcu zatoki. Roja znana jest z tradycji rybacz-

kich, ma też warsztat, w którym odnawiane są stare drewniane jednostki. Te miejsca polecamy szczególnie miłośnikom spokoju i długich spacerów przez lasy i plaże.

Około 10 mil morskich od Mērsrags leży Engure, jedyny port jachtowy na Łotwie, który nie znajduje się w ujściu rzeki lub kanału (eastbaltic.eu/engure-marina). Budynek portowy, zbudowany w skandynawskim stylu, oferuje niezbędny serwis dla przybywających załóg. W mieście znajdziecie restauracje i karczmy serwujące smaczne dania.

Miejscowość Jurmała leży tuż przed Rygą. To atrakcyjna osada znana z drewnianej architektury, kawiarni i hoteli, która latem przyciąga tłumy wczasowiczów. W tym roku prowadzono prace związane z pogłębieniem ujścia, więc port był niedostępny – załogi chcące poznać koloryt tej miejscowości zawiązały do Rygi i wyruszały na zachód korzystając z transportu publicznego.

Stolica Łotwy jest miastem hanzeatyckim leżącym nad brzegiem rzeki Dźwina. Ryga ma 630 tys. mieszkańców i aż pięć przystani znajdujących się na odcinku około ośmiu mil. Jedne leżą w mieście, inne nieco dalej od ścisłego centrum. Jeśli zacumujecie w Marinie Andrejosta (www.eastbaltic.eu/andrejosta





Kameralna przystań Kelvingi leży na północy Estonii, 16 km od Tallinna.



Przystań Ringsaari na estońskiej wyspie Ruhnu (wyspa leży niemal pośrodku Zatoki Ryskiej).

-marina) na wschodnim brzegu rzeki, miejski gwar będzie na wyciągnięcie ręki. Z kolei klub na zachodnim brzegu zapewni bardziej spokojne otoczenie (pilsetasjahtklubs.lv). Obie przystanie leżą przed pierwszym mo-

stem i z obu spacerem dojdziemy do historycznego centrum miasta. W Rydze można też zostawić jacht na zimę (na lotnisko, jedno z największych w krajach bałtyckich, dojeżdżymy w 15 minut).

Kolejny dzień żeglugi (23 mile) pozwoli wam dopłynąć do Skulte (skulpteport.lv). Szlak lotewskich portów zamykają przystanie na wybrzeżu wschodnim: Salacgrīva i Kuivīži. Salacgrīva leży w odległości 35 mil morskich od Skulte. To nowoczesny port komercyjny, w którym jest również wygodna i nowoczesna hala serwisowa dla małych jachtów. W budynku są pomieszczenia sanitarne, miejsce do wypoczynku, mała kuchnia oraz pralka. W miejscowości obok portu znajduje się promenada, ulubione miejsce spacerów mieszkańców i gości. W sezonie żeglarskim, gdy dopisuje pogoda, w piątkowe wieczory na promenadzie panuje gwar – odbywają się tam przeróżne koncerty. Nieopodal portu jest kilka restauracji i kawiarni, a szczególnie popularnością cieszy się włoska pizzeria. W niedalekiej Kuivīži, zaledwie kilka mil przed granicą z Estonią, załogi mogą wypocząć w spokojnej atmosferze, w otoczeniu przepięknego krajobrazu (eastbaltic.eu/kuivizi-marina). Mały budynek portowy znajduje się za hotelem (nieopodal plaży). To doskonałe miejsce wypadowe ku dalszej morskiej podróży, w kierunku wybrzeży i wysp Estonii.

Estonię możemy podzielić na trzy regiony żeglarskie: Pärnu i wybrzeże południowo-wschodnie, Estonię zachodnią wraz z wyspami oraz Tallinn i Estonię północną. W archipelagu wysp dominują dwie największe: Sarema znana z kraterów po meteorytach, pastwisk, wiatraków i miejsc przepelnionych historią oraz wyspa Hiiuma słynąca z plaż, pięknej przyrody i ciszy. Szczególnie atrakcyjnie prezentują się płytsze wody osłonięte zlokalizowane między lądem a wyspami oraz północne wybrzeża Zatoki Ryskiej.

Najlepszym przewodnikiem w planowaniu żeglarskiej wyprawy ku wschodnim wybrzeżom Bałtyku jest strona www.eastbaltic.eu. Można tam pobrać bezpłatne przewodniki dla żeglarzy po portach Estonii i Łotwy, a także obejrzeć filmy pokazujące wejścia do portów. Są też mapki zawierające wskazówki nawigacyjne oraz kontakty do lokalnych firm czarterowych.

Program Interreg Estonia-Łotwa: „Poprawa infrastruktury żeglarskiej i budowa sieci portów jachtowych w Estonii i na Łotwie”. Niniejsza publikacja odzwierciedla poglądy autora. Instytucja zarządzająca programem nie ponosi odpowiedzialności za sposób wykorzystania tych informacji. ■



Marina Yacht Park. Bogaty sezon najnowocześniejszej przystani Trójmieścia



Marina działa cały rok. Przed zawinięciem wywołujemy bosmana na kanale 12 VHF.

Marina Yacht Park, wizytówka za-
toki oraz żeglarskie i biznesowe
centrum Trójmieścia, ma za sobą
wyjątkowo bogaty i udany sezon. Od kwietnia
do końca sierpnia bosmanat zanotował ponad
tysiąc zawinięć (ponad 400 różnych łodzi).
Gościł również 200 jednostek rezydenckich
(100 żaglowych, 60 motorowych oraz 30 sku-
terów). W porcie powstały też nowe miejsca
postojowe: 13 dla jachtów o długości do ośmiu
metrów oraz 20 dla skuterów. Przez cały rok
dostępny jest parking dla samochodów i przy-
czep podłodziowych, natomiast na zimę przy-
stań oferuje miejsca postojowe na lądzie.

Nowoczesna infrastruktura mariny przycią-
ga też ciekawe imprezy i wydarzenia. W maju
zorganizowano w porcie oficjalną inaugura-

cję sezonu żeglarskiego połączoną z Dniem
Flagi i żeglarskim piknikiem. Na uroczysto-
ści obecni byli przedstawiciele PHN, władz
miasta, mariny, PZZ, Pomorskiego Związku
Żeglarskiego oraz Portu Gdynia.

W czerwcu przystań gościła VI Żeglarską
Paradę Świętojańską, która uświetniła gdyń-
skie Święto Morza. Flota prawie stu jachtów
wyłynęła z Gdańska i obrała kurs na Ma-
rinę Yacht Park. W paradzie uczestniczyły
znane żaglowce i jachty: „Generał Żaruski”,
„Kapitan Borchardt”, „Antica”, „Bryza H”,
„Copernicus”, „Ocean Team” i „Orion”. Flotę
mogliśmy podziwiać z Brzeźna, Sopotu, Or-
łowa oraz z bulwaru w Gdyni. A wieczorem,
na głównym pirsie obok pomnika Tadeusza
Wendy, z okazji 10-lecia Męskiego Chóru

Szantowego „Zawisza Czarny” rozbrzmiały
pieśni morskie i folkowe.

Także w czerwcu kibicowaliśmy uczestni-
kom III Światowych Polonijnych Mistrzostw
Żeglarskich. W tych regatach rywalizowało
prawie 100 zawodników z 10 państw (zgło-
szono rekordową liczbę 18 załóg). Udział
wzięła między innymi ekipa z Ukrainy. Z ko-
lei w drugiej połowie lipca Marina Yacht Park
była gospodarzem targów żeglarskich Polboat
Yachting Festiwal, o których piszemy na ko-
lejnych stronach tego wydania.

Marina Yacht Park ma krótki i osłonięty
tor podejściowy, bezpieczny i głęboki basen,
turystyczne centrum Gdyni na wyciągnię-
cie ręki oraz doskonałe połączenia komu-
nikacyjne. Od południa port osłania Skwer
Kościuszki, od północy – nowe eleganckie
apartamentowce, natomiast od wschodu –
pirs z okazałym bosmanatem o powierzchni
ponad 300 m kw. Mieści on zaplecze socjal-
ne (toalety, prysznice, pralnię i kubryk) oraz
salę przeznaczoną do biznesowych spotkań
i organizacji szkoleń. Przystań ma około 170
miejsc cumowniczych z dostępem do wody
i prądu. Głębokość basenu do ośmiu metrów
pozwala przyjmować jednostki o dużym za-
nurzeniu. Są też miejsca dla mniejszych jach-
tów, łodzi RIB i skuterów.

Port działa cały rok. Przed zawinięciem na
kanale 12 VHF wywołujemy bosmana, który
informuje nas o dostępnych miejscach. Od razu
wskazuje stanowisko dla wpływającej jednost-
ki. Parkujemy przy odnogach cumowniczych.
Stałym rezydentem Marina Yacht Park oferuje
promocyjne ceny – deklarację postoju można
pobrać ze strony www.marinayachtpark.pl. ■

Położenie oraz nowoczesna infrastruktura mariny przyciągają ciekawe imprezy i wydarzenia.





M3 / Play better.

Czystość dźwięku • Jakość • Trwałość

Głośniki M3 są produkowane wyłącznie w naszej fabryce w Miramar na Florydzie, USA. Montowane są na najlepszych łodziach na świecie, więc powinny znaleźć się również na Twojej!

JL AUDIO® | How we play.®

www.jlmarine.pl



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR W POLSCE

clarion | MARINE AUDIO

JL AUDIO
MARINE

NAJWIĘKSZE NA ŚWIECIE TARGI SPRZĘTU I WYPOSAŻENIA JACHTÓW I ŁODZI

15 - 16 - 17
LISTOPAD 2022
RAI AMSTERDAM

Targi METSTRade w Amsterdamie to przyjazne i bezpieczne miejsce wymiany doświadczeń międzynarodowej społeczności miłośników sportów wodnych. W gościnnym i bezpiecznym otoczeniu sprawiamy, że poczujesz się jak w domu. Dołącz i zdobądź energię, która wzniesie twój biznes na wyższy poziom!

METSTRade 2022

METSTRADE 2022. Zdobądź darmową wejściówkę i jedź na targi do Amsterdamu

Amsterdamskie targi METSTRADE, największa na świecie wystawa materiałów, technologii oraz elementów wyposażenia jachtów i łodzi, będą się odbywać w halach RAI Amsterdam od 15 do 17 listopada. Osoby, które do 8 listopada wypełnią online formularz rejestracyjny, otrzymają mailem darmową wejściówkę na wystawę. Formularz dostępny jest na stronie www.metstrade.com (zakładka: Get your free ticket). Duże zainteresowanie wystawców i zwiedzających zapowiada udane targi, więc METSTRADE umocni jesienią swą pozycję jako największa na świecie wystawa przemysłu jachtowego B2B.

„Branża jachtowa chętnie wraca na targi METSTRADE. Przy współpracy z naszymi partnerami, dostosowujemy imprezę do większej liczby wystawców i większej przestrzeni. Nie możemy się doczekać na spotkanie w Amsterdamie” – powiedział Niels Klarenbeek, dyrektor METSTRADE.

Przemówienie na otwarciu targów 15 listopada wygłosi Cory Combs, laureat nagrody ICAS Aerospace Innovation Award, wizjoner związany z rozwojem samolotów elektrycznych, współzałożyciel firmy Ampaire. Combs opowie o tym, w jaki sposób rekreacja morska może się stać polem dla testowania i wdrażania w życie innowacji. Tego dnia będziemy też świadkami ogłoszenia zwycięzców DAME Design Award 2022. Wieczorem, podczas uroczystej kolacji, poznamy laureatów prestiżowej nagrody The Boat Builder Awards (w tym roku będzie aż 10 kategorii). „Otrzymują ją firmy i osoby, które napędzają przemysł morski poprzez swoje projekty, wprowadzane innowacje, współpracę, odpowiedzialność za środowisko, marketing i osobiste osiągnięcia” – mówi Niels Klarenbeek, dyrektor ds. morskich targów METSTRADE.

Co jeszcze w tym roku w Amsterdamie? SuperYacht Pavilion (SYP) powraca do hal 9-11 w nowym układzie przestrzennym. Hala nr 12

Osoby, które do 8 listopada wypełnią online formularz rejestracyjny, otrzymają darmową wejściówkę na wystawę.



Targi METSTRADE organizowane są w halach centrum kongresowego RAI Amsterdam.

METS 20 TRADE 22

pomieszczeni wystawców prezentujących elementy wyposażenia dużych jachtów oraz firmy zgromadzone w ramach Construction Material Pavilion (CMP). W sercu wystawy, w którym prezentowane będą produkty zgłoszone do konkursu DAME Design Award, zagości także Laboratorium Innowacji stające się królestwem napędów

alternatywnych. Oczywiście nie zabraknie także przestrzeni zarezerwowanej dla firm skupionych wokół Marina & Yard Pavilion (MYP).

Targi METSTRADE organizowane są w halach centrum kongresowego RAI Amsterdam. Wystawa skupia wystawców z 50 państw i przyciąga prawie 20 tys. zwiedzających ze 120 krajów świata – przede wszystkim specjalistów z branży, szefów produkcji oraz zaopatrzeniowców poszukujących nowych materiałów i rozwiązań. Choć firmy nie prezentują gotowych jachtów, na wystawie znajdziemy wszystko co niezbędne do ich produkcji. Organizatorzy targów METSTRADE duży nacisk kładą na innowację, rozwój rynku oraz na kojarzenie przedsiębiorstw z branży sportów wodnych z całego świata. Podczas edycji zorganizowanej przed pandemią (jesień 2019) do Amsterdamu przyjechało prawie 18 000 zwiedzających, którzy reprezentowali 115 narodowości.

METSTRADE 2022

Wtorek, 15 listopada: 10.00 - 18.00
Środa, 16 listopada: 10.00 - 18.00
Czwartek, 17 listopada: 10.00 - 17.00
RAI Amsterdam, Europaplein
1078 GZ Amsterdam
Niderlandy





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

W Nadarzynie prezentowane będą nie tylko jachty i łodzie, ale także akcesoria, osprzęt pokładowy, silniki spalinowe i elektryczne, oferty ubezpieczeniowe oraz drobny sprzęt do sportów wodnych. Katalog wystawców dostępny jest na stronie internetowej www.boatshow.pl. Zwiedzający będą odwiedzać stoiska stoczni, importerów, dystrybutorów i agencji czarterowych. Obecność zapowie-

Poland Boat Show. Cztery dni z przemysłem jachtowym i sportami wodnymi w Nadarzynie



Przed rokiem w Nadarzynie dopisali zarówno wystawcy, jak i zwiedzający.

Fot. Jacek Daszewski



dzieli przedstawiciele takich firm, jak Antila Yachts, Calipso Yacht, Eljacht, Karos, Pantenius, Parker Poland, Power Boats Poland, Prime Marine, Pro Fishing and Sport, Sail Service, Sea Line, Stillo Yachts, Sułkowski Boats, Tes Yacht, Vetus, Webasto i Yacht Pool.

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, przestrzeń wypoczynkowa, 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. ■

W Nadarzynie zadebiutują targi Poland Boat Show – to nowa odsłona Warszawskiego Salonu Jachtowego, który połączył siły z łódzką wystawą Boatshow. Impreza będzie trwać cztery dni – do hal kompleksu targowego Ptak Warsaw Expo

zapraszamy od 3 do 6 listopada. Czwartek i piątek będą dniami branżowymi. 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.

IOW



silvertex®

POLAND BOAT SHOW Nadarzyn 03-06.11.2022 Hala F stoisko nr F2.20c ZAPRASZAMY

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



Odwiedzić stoisko
Webasto na Boatshow
03-06.11.2022

Komfort na pokładzie bez względu na pogodę!

Systemy grzewcze i klimatyzacyjne; lodówki, zamrażarki i kostkarki do lodu; systemy dachowe oraz bojler.

webasto-comfort.com

ALFASTREET 23 CABIN EVO

ZDOBYWCA Gdynia Polboat Awards 2022

w kategorii łódź motorowa do 11 metrów



passionautica.pl





21'



23'-25'



28'-32'



PASSIONAUTICA
MOTORBOATS & WATERSPORT

Ponad 20 000 zwiedzających na gdyńskich targach Polboat Yachting Festival



Jachty z polskich i zagranicznych stoczní przy jednym targowym pirsie.

Fot. Seweryn Czarnocki

Podczas trzeciej edycji Polboat Yachting Festival zgromadzono na wodzie i lądzie blisko 100 jednostek z polskich i zagranicznych stoczní. Przez cztery dni zaprezentowano kilkanaście konstrukcji debiutujących na rynku. Organizatorem wystawy jest Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty (Polboat), a partnerem strategicznym – Marina Yacht Park należąca do Grupy PHN.

Uroczyste otwarcie targów zorganizowano na katamaranie Sunreef 60 Power. Stocznia Galeon, która w tym roku obchodzi jubileusz 40-lecia, zaprezentowała aż siedem różnych modeli luksusowych jachtów motorowych.



Bavaria C42, europejski jacht roku 2021.

Stocznia Cobrey pokazała trzy modele, w tym swój największy jacht motorowy o długości 50 stóp. Debiutująca na gdyńskiej wystawie firma Vulcan zaprezentowała niewiele mniejszą jednostkę JP 47. Oglądaliśmy też motorowy

jacht Northman 1200 oraz dwie konkurencyjne jednostki ze stoczní Balt Yacht: premierowy Balt 37 Grand oraz znany SunCamper 35. Wśród łodzi motorowych o długości poniżej 10 metrów, oprócz prestiżowych zagranicznych marek (Windy, Flipper, Nimbus, Malibu, AlfaStreet, Bayliner, Rand czy Saxdor), były również polskie firmy: Futuro Boats, Nautic Yachts, Lamdo Yachts, czy VTS Boats. Warto zaznaczyć, że jeden z najbardziej znanych polskich producentów w tej kategorii, firma Parker Poland, pokazała aż cztery różne modele: Parker 920 Max, 800 Cruiser, 780 Escape oraz 700 Pilothouse. Miłośnicy jachtów żaglowych mogli oglądać kilkanaście jednostek: dwa modele ze stoczní Bavaria Yachts, po cztery z Viko Yachts i Hanse, a także jachty Maxus 35, Dehler 42 i Jacht2020 z gdyńskiej firmy Pro Air.

Pierwszego dnia wręczono nagrody prezydenta miasta: Gdynia Polboat Awards. Jury w składzie Stanisław Iwiński, Robert Błażej i Jacek Centkowski nagrodziło jachty Bavaria C42 (kategoria: jacht żaglowy), AlfaStreet 23 (jacht motorowy do 11 metrów) i Balt 37 Grand (jacht motorowy od 11 metrów). Ponadto przyznano nagrodę specjalną dla stoczní Galeon za 40 lat rozwoju firmy i promocji na świecie polskiego przemysłu jachtowego. Wręczenie nagród zorganizowano w gościnnych progach hotelu Courtyard by Marriott Gdynia Waterfront.

– Trzecia edycja Polboat Yachting Festival była najbardziej udaną z dotychczasowych – mówi Michał Bąk, sekretarz generalny Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych. – Świetnie się sprawdza festiwalowa formuła imprezy, z licznymi atrakcjami dla zwiedzających. Wystawcy prezentują to co najlepsze w naszym przemyśle jachtowym – od mniejszych łodzi dla każdego, po luksusowe jachty budzące zainteresowanie na całym świecie. Możemy oglądać jednostki polskich marek, zagranicznych (ale wytwarzanych w naszych stoczních), poznajemy też bogatą ofertę importerów. Wystawa jest również świetną okazją do promocji zatoki, miasta i regionu. Zagraniczni dziennikarze byli zachwyceni Trójmiastem i stoczniami, które zwiedzali podczas kilkudniowej misji. Niektórzy już dziś anonstują swój przyjazd w przyszłym roku. W branżowych mediach pojawiają się artykuły, w których gdyńską imprezę porównuje się z wydarzeniami organizowanymi w Monako i Cannes. Oczywiście, sporo nam jeszcze brakuje, by dorównać najslawniejszym targom na wodzie, ale z pewnością Polboat Yachting Festival ma potencjał, by się rozwijać. ■



Premiera. Balt 37 Grand ze stoczní Balt Yacht.

TORGEEDO



Warszawski
Salon
Jachtowy



Zapraszamy
do odwiedzenia naszego stoiska F1.04
na targach WARSZAWSKI SALON JACHTOWY
3-6 listopada 2022, PTAK WARSAW EXPO w Nadarzynie



www.profishing.com.pl

tel.: +48 22 827 32 20, kom.: +48 601 279 805

Regaty Oderman Cup. Jesienne zmagania na wodach Zalewu Szczecińskiego



„Zryw”, „Smuga cienia” i „Harry”.

Fot. Beata Hendlik-Stawarz

Ekipy z Centrum Żeglarskiego oraz z firmy M-Service Centrum Klimatu zaprosiły żeglarzy do Trzebieży na szóstą edycję tradycyjnych jesiennych regat

Oderman Cup zaliczanych do klasyfikacji Pucharu Bałtyku Południowego. Wyścigi rozegrano na wodach Zalewu Szczecińskiego. Głównym sponsorem imprezy była spółka Webasto



Jacht „Funny” i załoga do doskonałych nastrojach.

Petemar oferująca systemy grzewcze, klimatyzacyjne i chłodnicze do jachtów oraz pojazdów. Na starcie stanęło 31 łodzi, które podzielono na cztery grupy: KWR, open I, open II oraz ORC. Arbitrem głównym regat był Wojciech Dendercki, a funkcję statku komisji sędziowskiej pełnił „Dar Szczecina”.

Zgodnie z harmonogramem, w sobotę i w niedzielę rozegrano po trzy wyścigi. Pierwszego dnia warunki były dość wymagające: w porwach notowano do sześciu stopni w skali Beauforta, a odczucie zimna potęgował deszcz. Dlatego wieczorem załogi chętnie spędziły czas na żeglarskiej biesiadzie przy ognisku. W niedzielę aura była już bardziej łaskawa: wiatr był nieco słabszy, a słońce rekompensowało październikowy chłód.

W grupie KWR zwyciężyła załoga Adama Lisickiego (jacht „Lisica”), która wyprzedziła ekipy Jacka Gerguli („Delphin”) i Andrzeja Wróbla („Wilejka”). W grupie open I triumfowała załoga Maksymiliana Burdziej (jacht „Dixie”). Drugie miejsce zajęła ekipa Janusza Skrzecza („Guesswork”), a trzecie – Marcina Figaszewskiego („Corsa”). W grupie open II na podium stanęli: Stanisław Lenkiewicz (jacht „Fujimo 4”), Henryk Kałuża („Harry I”) oraz Robert Lecki („Mother Two”). W grupie jednostek klasyfikowanych według formuły pomiarowej ORC zwyciężyła załoga Marcina Mrówczyńskiego („Venandi Str”), przed ekipami Jacka Romanowskiego („Bryza 33”) i Artura Burdziej (Harry). ■



Port w Trzebieży odżywa z sezonu na sezon. Tak trzymać!

Fot. Beata Hendlik-Stawarz

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



Znajdź swoją szkołę wśród najlepszych

Międzynarodowe standardy szkoleniowe
tworzone z pasją od 1969 roku

issa.global



Sezon trwa cały rok. Jak usprawnić i uprzyjemnić żeglowanie zimą



Niezbędnik na zimę: solidna czapka, rękawice piankowe oraz porządne buty (coś więcej niż zwykłe kalosze).

A może tej jesieni nie wyciągać jachtu na ląd? Albo wyciągnąć tylko na chwilę, by wykonać niezbędne naprawy i zabiegi konserwacyjne... Co zrobić, by korzystać z łodzi całą zimę? Mariny są teraz bardzo krótkie, a na okno pogodowe musimy niekiedy czekać tydzień lub dłużej (co trzeba uwzględnić w planowaniu rejsów). Jednak gdy już trafimy na zachód słońca, może być nawet piękniejszy niż latem.

Nie daj się uwięzić w lodzie

Jeśli naszą marinę pokrywa lód już przy niewielkich mrozach, powinniśmy zmienić miejsce postoju. Nie ma bowiem nic gorszego, niż jacht uwięziony w lodzie tuż przed planowanym rejssem. Są oczywiście metody, które co prawda nie ochronią przed lodem całej przystani, ale przynajmniej nie pozwolą wodzie zamrznąć wokół naszej jednostki. Niektórzy stosują pompy wymuszające ruch wody wokół kadłuba, inni głębinowe urządzenia, które tłoczą ciepłą wodę z okolic dna na powierzchnię. Tak działa na przykład amerykański De-icing. Przypomina kuchenkę turystyczną, ale zamiast palnika ma małą śrubę, a zamiast zbiornika z gazem – puszkę z silnikiem elektrycznym. De-icing zanurzamy w wodzie. Może pracować w pionie, w poziomie lub

pod kątem. Śruba zanurzona na odpowiedniej głębokości wypycha ciepłą wodę na powierzchnię akwenu i zapobiega zamarzaniu wody. Urządzenie sterowane jest poprzez czujnik reagujący na spadek temperatury.

Sprawdź jachtowe ogrzewanie

Grzejniki olejowe, zwykle duże i dość ciężkie, mogą się sprawdzić, ale tylko w porcie. Farelka to rozwiązanie ostateczne i raczej na chwilę – takich urządzeń nie polecamy, choćby z uwagi na bezpieczeństwo. Jeśli mamy to szczęście, że nasz jacht jest wyposażony w ogrzewanie Webasto, powinniśmy skontrolować działanie pieca, czujnika temperatury, pokrętki sterującego lub elektronicznego kontrolera, a także sprawdzić instalację rozprowadzającą ciepło do poszczególnych pomieszczeń. Nawet latem warto od czasu do czasu włączyć na kilka chwil ogrzewanie, by uruchomić pompkę doprowadzającą paliwo – dzięki temu będziemy pewni, że nie odmówi współpracy, gdy będzie naprawdę potrzebna. A jeśli coś nie gra? Bez pomocy fachowego serwisu możemy jedynie sprawdzić, czy przewody paliwowe oraz powietrzne i wydechowe są drożne. Serwis i ewentualne naprawy zawsze warto powierzać fachowcom, na przykład z autoryzowanych przedstawicielstw marki Webasto. W punktach specjalizujących

się w urządzeniach do jachtów i kamperów serwisanci wiedzą prawie wszystko o piecach, pompach i instalacjach z segmentu marine. W Szczecinie można się kontaktować z firmą M-Service Centrum Klimatu, a na przykład w Gdańsku z Marine Production and Service (wyszukiwarke autoryzowanych punktów serwisowych znajdziecie na stronie www.webasto.com).

Walka z kondensacją

Załoga musi być przygotowana na zmagania z kondensacją pary wodnej, która pojawia się w mesie i kabinach. To zjawisko jest efektem różnicy temperatur – zewnętrznej i wewnętrznej. Dlatego zimą tak ważna jest stała i skuteczna wentylacja. Możemy korzystać z ogrzewania, ale nie zapominajmy o uchylaniu luków, czy nawet otwieraniu zejściówki. W takich przypadkach dobrze się sprawdzą tenty przykrywające cały kokpit. Pozwalają one otworzyć szerzej zejściówkę, bo chronią wnętrze przed bezpośrednim uderzeniem zimnego powietrza.

Aby ograniczyć skraplanie się pary wodnej na zimnych elementach części mieszkalnej, warto pomyśleć o pochłaniaczach wilgoci. Testowaliśmy najprostsze urządzenia z marketów budowlanych ze specjalnymi wymiennymi pastylkami. Niestety, takie rozwiązania okazały się dość uciążliwe w użytkowaniu i absolutnie nie przypadły nam do gustu. Ciekawym pomysłem może się okazać zastosowanie elektronicznego osuszacza absorpcyjnego, ale w tym przypadku musimy podłączyć łódź do portowego gniazda elektrycznego. Poza tym urządzenia tego typu kosztują co najmniej kilkaset złotych.

Przechowywanie rzeczy osobistych

Do przechowywania rzeczy osobistych, a nawet pościeli, śpiworów, kocy i poduszek kokpitowych używamy najczęściej dużych solidnych worków próżniowych z zamykaniem strunowym – bardzo łatwo możemy je skompresować i pozbawić powietrza. Dzięki temu ulubiony polar zawsze jest suchy, a kokpitowa poduszka pod tyłek nie nabierze wilgoci przed użyciem. Planując zimowe żeglowanie trzeba też zadbać o solidne rękawice (dwie, trzy pary na osobę), czapki, a nawet gogle narciarskie, które mogą się przydać, gdy złapie nas śnieżyca. Przydadzą się także porządne termosy, w których przechowamy herbatę lub kawę – w ostatnich latach najczęściej korzystaliśmy z produktów marki Thermos.

Planowanie rejsów

Planowanie zimowych rejsów może być wyzwaniem. I nie chodzi tu tylko o dalekie ekspedycje gdzieś na północ, ale także o zwykłe weekendowe wypadki po najbliższej okolicy. Pogoda może naprawdę dać w kość. Dzień jest krótki, więc jeśli latem lubicie prze mierzyć od świtu do zmroku 30 mil, zimą powinno wystarczyć 10. Trzeba też pamiętać, że na wielu akwenach służby usuwają na zimę znaki torowe i nawigacyjne, trudno też liczyć na asystę podczas cumowania w porcie. W ustronnej i wyludnionej przystani raczej nie zjemy późnej kolacji w tawernie – żeglując zimą lepiej postawić na niezależność i samowystarczalność.

Akumulatory i zbiornik paliwa

Aby zapobiec zjawisku kondensacji w zbiorniku paliwa, najlepiej uzupełnić go pod kurek i pilnować, by zawsze był solidnie zapełniony (im więcej paliwa, tym mniejsza powierzchnia do powstawania kondensacji). Należy też używać płynów chłodzących przystosowanych do niskich temperatur. Akumulatory oczywiście sprawdzamy i ładujemy zawsze, gdy jest taka możliwość.

Zabezpieczenie instalacji wodnych

Jeśli przez jakiś czas nie używamy jachtu, ale pozostawiamy go w warunkach zimo-

wych, powinniśmy zadbać o zbiornik oraz instalację wodne. Firmy oferują specjalne płyny zapobiegające zamarzaniu wody w jachtach, kamperach i przyczepach kempingowych. Środki te zabezpieczają przed zamarzaniem wody w zbiornikach oraz w instalacji kuchennej i sanitarnej. Należy opróżnić zbiornik i zastosować odpowiednią ilość koncentratu do spodziewanej temperatury. Na przykład dwa litry płynu rozcieńczamy w kilku litrach wody – takie proporcje powinny chronić zbiornik przed zamarznięciem do temperatury -10°C (zawsze czytajcie instrukcję producenta). Następnie wlewamy całość do zbiornika i jednocześnie odkręcamy wszystkie ujścia (krany). Później wystarczy spuścić wodę i starannie przepłukać wszystkie instalacje. ■

Jakość JL Audio na pokładzie. Jak powstają systemy nagłośnienia klasy premium

W porcie, na kotwiczowisku lub w trakcie żeglugi. Bob Marley, Bruce Springsteen albo symfonia Beethovena. „Każda podróż ma swoją ścieżkę dźwiękową, ale twoja może być wyjątkowa” – tak brzmi hasło marki JL Audio, która dźwięk z sal koncertowych wprowadza na pokłady jachtów. Teraz także w Polsce dzięki firmie Prime Marine – autoryzowany dystrybutor JL Audio oraz Clarion oferuje radia, głośniki, subwoofery, wzmacniacze i akcesoria.

Firma JL Audio powstała w 1975 roku. Nazwa pochodzi od pierwszych liter imion założycieli (James Birch i Lucio Proni). Na początku tworzyli domowe systemy głośnikowe oraz elementy do ich samodzielnej budowy. Później, wykorzystując głośniki własnej konstrukcji, zdobywali rynek car audio. Obecnie sprzęt z segmentu marine, wytwarzany w firmowej fabryce Miramar na Florydzie, jest instalowany w najbardziej ekskluzywnych łodziach na świecie, a marka JL Audio wypełnia aż 80 proc. rynku USA. Firma ma 35 patentów obejmują-



Radio JL Audio MM105 MediaMaster.

cych 26 wynalazków związanych z głośnikami i elektroniką audio. Jest jedną z nielicznych samodzielnie projektujących, produkujących i testujących sprzęt, co pozwala zachować jakość i niezawodność produktów. Wszystkie materiały, podzespoły oraz gotowe systemy są testowane w atmosferze mgły solnej i promieniowania UV. Proces ten symuluje wieloletnią eksploatację sprzętu w morskim środowisku.

W ofercie JL Audio znajdziecie 30 modeli wzmacniaczy i kilkadziesiąt modeli głośników. Do tego radia z serii Media Master wraz

z dodatkowymi sterownikami. Dostępne są również elementy niezbędne do montażu systemów audio na łodzi: między innymi przewody, kable, uchwyty, bezpieczniki i rozdzielnie. Aby dźwięk brzmiał idealnie i głęboko, warto zastosować odpowiedni subwoofer, a tych w ofercie JL Audio jest ponad 30 modeli.

Firma Prime Marine, dystrybutor marki JL Audio, dostarcza na polski rynek także sprzęt popularnej marki Clarion, która przez dekady była pionierem w segmencie car audio. Renomę zdobyła dzięki współpracy z Porsche i General Motors. Teraz pełna gama produktów z segmentu marine (radia, wzmacniacze, głośniki, subwoofery, sterowniki oraz niezbędne do montażu akcesoria) jest dostępna w Polsce dzięki firmie Prime Marine. Ten sprzęt także poddawany jest wymagającym testom sprawdzającym odporność na działanie promieni UV, słonej wody oraz różnych temperatur.

O produkty marek JL Audio i Clarion pytajcie w punktach ogólnopolskiej sieci dealerskiej firmy Prime Marine. Więcej na stronach www.jlmarine.pl oraz www.clarionmarine.pl.



W pełni programowalny wzmacniacz serii MVi.



Głośniki zewnętrzne serii ETXv3.



Morski głośnik z oświetleniem LED.

Deski iSUP marki YellowV od firmy Prime Marine



Wreszcie na wodę. Tato, nie musisz mi pomagać, sam dam radę.

Deski iSUP oraz platformę pływającą iPlatform marki YellowV testowano na gdyńskiej plaży w szczycie wakacyjnego sezonu. Prezentację zorganizowała firma Prime Marine, dystrybutor sprzętu. Wśród desek dostępne są modele dla młodych adeptów (Heartbeat 8), dla aktywnych wod-

niaków (Heartbeat 11), dla użytkowników z zacięciem sportowym (Heartbeat 9), nowością w ofercie są deski wyczynowe typu race (Heartbeat 13) oraz ekspedycyjne na dłuższe wyprawy (Heartbeat 14). Deski YellowV są eleganckie, stylowe i świetnie wykonane. Na dnie niektórych modeli znajdziecie koloro-



Najpierw trochę wysiłku na desce, a później ćwiczenia i odpoczynek na dmuchanej platformie.



Sprzęt YellowV na plaży w Gdyni.

we schematy do gier planszowych. Poza tym sprzęt dostępny jest w bogatych zestawach. Wybierając na przykład model Heartbeat 11, w komplecie otrzymamy deskę o długości 335 cm i wadze 11,5 kg, wyposażoną w osiem uchwytów, trzy stateczniki, spiralną smycz i pokład pokryty materiałem antypoślizgowym. Do tego wiosło, pompka, wodoodporny pokrowiec na telefon, ręcznik YellowV, torba transportowa, zestaw naprawczy oraz zestaw do gry planszowej. Krótka deska młodzieżowa kosztuje 2350 zł, natomiast na model dla dorosłych wydamy od 2990 zł. Zglądajcie na stronę yellowv.pl, na której dostępne są informacje o aktualnych promocjach.

W ofercie firmy Prime Marine jest także duża platforma YellowV, czyli pływający dmuchany pomost o wymiarach 250 cm/160 cm. Może być małą prywatną wysepką, miejscem do wypoczynku dla rodziny i znajomych, a także przestrzenią do uprawiania jogi. Świetnie się sprawdzi zarówno na wodzie, jak i na plaży. Platforma waży 21 kg. Maksymalne obciążenie: 410 kg. Więcej informacji znajdziecie na stronie internetowej yellowv.pl. ■



Prosty i szybki montaż stateczników.



Płyta ceramiczna „gaz pod szkłem” DynaCook X2 mini

Firma Dynaxo przedstawia najnowszy model gazowej płyty ceramicznej z linii Camping & Yacht: DynaCook X2 mini. To nowatorski pomysł na zamknięcie dużej mocy w niewielkiej obudowie. Wymiary zewnętrzne: 460/280 mm. W porównaniu z modelem X2, płyta jest węższa o 85 mm i płytsza o 170 mm. Pod względem gabarytów model mini jest bezkonkurencyjny – można go zamontować nawet 20 mm od ściany. Co ciekawe, X2 mini możemy zasilać gazem z niewielkich kar-

tuszy: standardowe przyłącze kempingowe o średnicy 8 mm, ciśnienie 30 mbar, praca na paliwach gazowych typu G30 (propan/butan) i G31 (propan) bez konieczności przezbierania płyty. Na jednostkach żaglowych można dodatkowo zastosować uchwyty przytrzymujące naczynia w odpowiednim miejscu. Płytę X2 mini wyposażono w nowe intuicyjne sterowanie dotykowe z trzema trybami timera. Elektroniczne sterowanie zapewnia ciągłą kontrolę procesu spalania i bezpieczeństwo. Wyso-

ka 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.

Wszelkie pytania można kierować do serwisu producenta: 606 649 549, serwis@dynaxo.pl.

Bluza i torba od Paul & Shark

Bawełniana bluza Paul & Shark o regularnym kroju. Ciepła i miła w dotyku – idealna na jesienne i zimowe wieczory. Występuje w różnych wariantach kolorystycznych. Ma kaptur, delikatne logo na rękawie oraz prążkowane wykończenia na kołnierzu i mankietach. Polecamy też sportową torbę podróżną (granatową lub czarną) wykonaną z poliestru. Źródło: yachtparadise.pl.



Ładowarki Scanstrut ROKK Wireless 10W

Nową serię wodoodpornych ładowarek bezprzewodowych przedstawia dystrybutor: firma ATJ Eljacht. Scanstrut ROKK Wireless 10W zapewnia bezpieczne ładowanie bez kabla w dowolnym miejscu na pokładzie. Nowe modele Scanstrut 10W są szybsze (do 60 proc.) i gotowe do obsłużenia urządzeń najnowszej generacji. Mogą być zainstalowane wewnątrz jachtu lub na przykład w kokpicie. Wybrane modele możemy montować na uchwycie, w blacie albo w specjalnej kieszeni. Źródło: www.atjeljacht.pl.



YACHT PARADISE



Półwysep Dziwnów. Wynajmować i zarabiać, czy może lepiej zamieszkać samemu?

Ponownie zaglądamy na Półwysep Dziwnów, gdzie prowadzone są ostatnie prace wokół pierwszych budynków nowego osiedla. W tym etapie inwestycji dostępnych jest jeszcze kilka ostatnich lokali, między innymi atrakcyjny apartament na parterze, z ogródkiem, idealny zarówno do zamieszkania na stałe, jak i na wakacyjny wynajem. Mieszkanie ma dwa pokoje (dzienny i sypialnię), aneks kuchenny z jadalnią, łazienkę oraz korytarz (łącznie powierzchnia: 37,45 metrów kwadratowych). Na potencjalnego nabywcę czeka też profesjonalny operator, który może pomóc w realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego, zajmie się także zarządzaniem nieruchomością. Nad Zatoką Wrzosowską wzniesiono dotąd pięć budynków. Część apartamentów przekazano już właścicielom, w dwóch ostatnich budynkach trwają prace wykończeniowe i przeprowadzane są odbiory.

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 żeglarskiego i sportów wodnych oraz arena międzynarodowych imprez. Miasto ma jedną z najciekawszych marin jachtowych na zachodnim wybrzeżu naszego Bałtyku oraz (po sąsiedztwie) dodatkowe miejsca postojowe w obszernym porcie



Pierwsze budynki Półwyspu Dziwnów.

Fot. Szczecin się zmienia

rybackim. 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 skutermem wodnym – mówi przedstawiciel dewelopera.

W kolejnym etapie inwestycji na Półwyspie Dziwnów zaplanowano wznoszenie dwóch budynków o większej kubaturze, które pomiesz-

czą mieszkania oraz przestrzeń usługową. Te obiekty będą wznoszone tuż obok przystani sezonowej, bliżej drogi prowadzącej w kierunku Mariny Dziwnów, Osiedla Rybackiego i zwodzonego mostu. Sprzedaż apartamentów i lokali w tych budynkach rozpocznie się prawdopodobnie wiosną przyszłego roku.

Więcej o inwestycji oraz plany apartamentów znajdziecie na stronie internetowej www.marina-developer.pl.

MARINA DEVELOPER

Przystąpił na dobre.



Półwysep Dziwnów (na zdjęciu z lewej) to jedna z najciekawszych lokalizacji inwestycyjnych na polskim wybrzeżu.





Jachty na wtórnym rynku oferowane są przez cały rok, ale wielu armatorów decyduje się na sprzedaż dopiero po sezonie. Mamy wtedy mniej czasu na sprowadzenie łodzi do Polski.

Jachty ze Szwecji. Gdzie ich szukać i jak się nie zgubić na wtórnym rynku

Używanego jachtu szukaliśmy miesiącami. Trwało to długo, bo rzeczywistość rzucała nam pod nogi kłody: najpierw pandemia, później niepokoje związane z wojną, teraz na dokładkę inflacja. Byliśmy też wybredni: chodziło nam o łódź dobrej klasy, w dobrym stanie, z bogatym wyposażeniem, armatorską, zadbaną, ze sportową duszą. Najlepiej mającą niecałe 20 lat. Mijały miesiące, ceny rosły, a my wciąż byliśmy w sferze marzeń i poszukiwań. Nie znaczy to jednak, że siedzieliśmy z założonymi rękami.

Poszukiwania

Już po kilku tygodniach szperania w internecie wiedzieliśmy, że trzeba się skupić na wybranych kierunkach. W naszej części Europy najbogatszy rynek wtórny jest w Holandii i Szwecji (przede wszystkim w okolicach Göteborga i Sztokholmu). Na holenderskim rynku dominują pośrednicy – specjalistyczne firmy mające oddziały w kilku krajach zachodniej i południowej Europy (przykład: www.devalk.nl). Zespoły agentów działają także

w Szwecji. Tu najchętniej kontaktowaliśmy się z firmą Båtagent (www.batagent.se). Często aktualizują ofertę na stronie internetowej, szybko odpowiadają na maile, udzielają podstawowych informacji, są nawet gotowi zarezerwować łódź na dwa, trzy dni. Poza tym uczestniczą w lokalnych targach na wodzie, na przykład w Orust Sailboat Show organizowanych pod koniec sierpnia. Kopalnią jachtów jest też szwedzki portal ogłoszeniowy Blocket (www.blocket.se), który działa podobnie jak nasze Allegro. Nowe oferty do

Bosmanat w szwedzkiej marinie.



Pierwsze mile w szkiechach Sztokholmu.





Kurs wyznacza ploter B&G Vulcan 9.

sekcji z łodziami trafiają codziennie. Można szukać jachtów w poszczególnych regionach lub w całej Szwecji. Można też zawęzić krąg poszukiwań, wybierając odpowiednią długość kadłuba oraz włączając filtr cenowy. Dużym europejskim serwisem ogłoszeniowym, na który warto zaglądać, jest także www.theyachtmarket.com. Ogłoszenia zamieszczają tu osoby prywatne oraz agenci z różnych krajów.

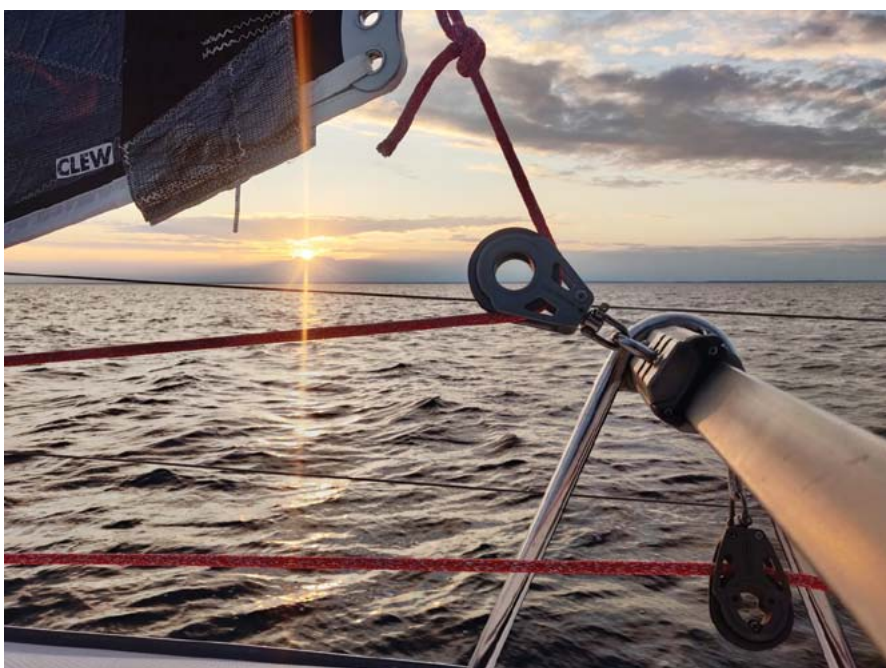
W dzisiejszych czasach jachty na wtórnym rynku sprzedają się bardzo szybko. A egzemplarze w dobrym stanie i z bogatym wyposażeniem, znikają w mgnieniu oka. Dlatego planując wyprawę po łódź, warto się nastawić na odrobinę szaleństwa. W szczycie sezonu ciekawą jednostkę znaleźliśmy w okolicy Göteborga.

Wysłaliśmy dwa maile, a później zadzwoniliśmy, by zapytać o możliwość rezerwacji. Ale decyzję o wyjeździe odłożyliśmy o tygodnie. To wystarczyło, by jacht poszedł w inne ręce. Dlatego kiedy we wrześniu pojawiła się kolejna interesująca oferta, rzuciliśmy wszystko i kupiliśmy bilety lotnicze do Sztokholmu.

Organizacja podróży

Gdy znajdziecie interesującą jednostkę, trzeba się skontaktować z pośrednikiem lub z armatorem. W przypadku ogłoszeń prywatnych może to być dość trudne, bo niewielu właścicieli udostępnia w sieci numer telefonu czy adres mailowy, a serwis Blocket po zalogowaniu akceptuje do pośrednictwa w kontakcie jedynie numery telefonów zarejestrowanych w Szwecji, Finlandii i Danii. Gdy już się uda nawiązać kontakt, warto poprosić o przesłanie aktualnych zdjęć, wypytać o szczegóły techniczne, historię jachtu oraz o możliwość zorganizowania inspekcji w marinie. Zwykle pytaliśmy też, czy łódź stoi na lądzie, czy na wodzie oraz czy jest sprawna i gotowa do żeglugi.

Wyjazd do Szwecji po jacht to logistyczna łamigłówka. Po pierwsze, nie możemy pojechać samochodem, bo przecież zakładamy, że transakcja dojdzie do skutku i wrócimy pod żaglami. Trzeba więc wybrać samolot (ewentualnie prom). Na szczęście do Göteborga i Sztokholmu mamy dogodne połączenia z Gdańska, Warszawy i Wrocławia. Po drugie, do bagaży musimy spakować wszystko co niezbędne na kilkudniowy bałtycki rejs. Pamiętajmy też o tym, że Szwecja idzie z duchem europejskiego postępu i staje się krajem bezgotówkowym. Już dziś w wielu miejscach bez karty ►



Wiatry przeciwnie, więc świetnie się sprawdza fok samohalsujący na szynie.

BO NAJLEPSZE WSPOMNIENIA NIE ZACZYNAJĄ SIĘ PRZY BIURKU

TYSIĄC POWODÓW,
JEDEN PARTNER

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW



Jachty w Szwecji zwykle nie mają kotwicy dziobowej. Częściej spotkacie za to małą kotwicę na rufie.

kredytowej nie kupimy biletu na autobus czy metro, nie wynajmiemy pokoju w hotelu, nie zamówimy pizzy i nie zjemy hamburgera w McDonald's. Gotówkę akceptują jeszcze nieliczne kasy w większych sklepach spożywczych. Poza tym wszechobecne są aplikacje mobilne, bez których nie sposób zaplanować podróży komunikacją miejską. Przed wyjazdem do Szwecji najlepiej założyć w polskim banku konto w koronach, a na karcie płatniczej włączyć usługę wielowalutową. Wówczas wszelkie płatności będziemy pokrywać bezpośrednio w miejscowej walucie. Zresztą konto w koronach szwedzkich jest niezbędne do zapłaty za jacht.

Inspekcja

O pomoc w ocenie stanu technicznego jachtu warto poprosić działającego w branży inspektora. Może to być ktoś z Polski lub specjalista rezydujący na miejscu. Naszym inspektorem był Mateusz Stodulski, znany żeglarz i technik jachtowy, obecnie mieszkający i pracujący w Szwecji. Odebrał nas swym samochodem w centrum Sztokholmu i zabrał w drogę do mariny leżącej na wschodnim wybrzeżu (podróż zajęła nam 40 minut). Po drodze dziesiątki wysp i kanałów. Lasy, osiedla drewnianych do-



Jesienne słońce – dobry towarzysz żeglugi.

mów i przyklejone do brzegów przystanie. W takiej scenerii dotarliśmy do armatorskiej mariny leżącej pośrodku lasu, w zatoce na krańcu półwyspu. Od miasta dość daleko, ale za to z bezpośrednim wyjściem w szkie-ry i na morze.

Profesjonalnie przeprowadzona inspekcja niekiedy zmusza sprzedawcę do obniżenia ceny, a w skrajnych przypadkach – skłania nabywcę do odstąpienia od zakupu. Kupującemu ułatwia poznanie łodzi i zaplanowanie ewentualnych napraw (niektóre trzeba wykonać niezwłocznie, inne w późniejszych terminach). Pamiętajcie, że solidna inspekcja ma niewiele wspólnego z procedurą przejęcia jachtu czarterowego w Chorwacji. Nasze oględziny trwały pięć godzin. Mateusz z pomocą armatora odkręcał podłogi, zaglądał w najdalsze zakamarki kadłuba, kontrolował wszystkie urządzenia i instalacje, zadawał właścicielowi trudne pytania i na bieżąco komentował wszystko to, co widział swym fachowym okiem. Sprawdził silnik, stery strumieniowe (dziobowy i rufowy), urządzenia nawigacyjne, zbiorniki wody, paliwa oraz zbiornik na nieczystości. A na koniec,



Na początku na pełnych żaglach, ale liny do refowania grota w gotowości.



Na kursie most prowadzący na Olandię (Ölandsbron).

podczas krótkiego rejsu – żagle i takielunek. Jeśli w marinie jest dźwig lub travel lift, warto skontrolować podwodną część kadłuba. Mateusz zwykł mawiać: „Jeśli jacht stoi na lądzie, to go zwoduj. A jeśli jest na wodzie, to go wyciągnij. Tylko wtedy będziesz wiedzieć o nim prawie wszystko”. Koszty inspekcji nie są małe, mogą wynieść kilka tysięcy koron (nie licząc kosztów ewentualnych noclegów). Jednak nie wyobrażam sobie pominięcia tej procedury podczas tak poważnej transakcji.

Zakup

Po zaakceptowaniu stanu technicznego jednostki, uzgodnieniu ceny, sprawdzeniu dokumentów i podpisaniu umowy, przelewamy szwedzkie korony na konto poprzedniego właściciela. Tu niestety rozpoczynają się schody. Szwedzi wszelkie transakcje tego typu rozliczają między sobą za pośrednictwem systemu Swish (odpowiednik naszego Blika). Jedno kliknięcie w telefonie i po temacie – można stawiać żagle i odpływać. My natomiast zlecamy przelew z polskiego banku i czekamy. Pierwsza noc w hotelu, druga, trzecia, czwarta... po kilku dniach mamy już dość hotelowej kawy i restauracyjnego menu. Na dodatek niepotrzebnie wydajemy kolejne setki koron, bo najtańszy nocleg w Sztokholmie kosztuje około 250 zł od osoby. To jest niebywałe: ludzie latają w kosmos, z przestworzy obserwują nas satelity, mamy się przesiadać na elektryczne samochody, a przelew z banku do banku jedzie konno. Przyjechaliśmy do sąsiadów z Unii Europejskiej, ale czujemy się jak turyści z drugiego końca świata. Dzięki naszej bankowości tracimy czas, pieniądze i coś jeszcze cenniejszego: okno pogodowe na szybki rejs do Polski. A i tak za przelew bank bierze prowizję od kupującego i sprzedawcy. Na szczęście, po podpisaniu umowy, armator przekazał nam



Bandera na razie w takim miejscu.

wszelkie dokumenty jachtu. Dzięki temu czas spędzony w Sztokholmie mogliśmy wykorzystać na wypełnienie wniosku ubezpieczeniowego i przesłanie niezbędnych dokumentów do Gdańska.

Ubezpieczenie

Choć to kolejny wydatek, ubezpieczenie jachtu było najsprawniej przeprowadzoną operacją związaną z zakupem. W niedzielę wieczorem przesłaliśmy do firmy Pantaenius Polska zdjęcia łodzi oraz zdjęcia z inspekcji, a także dokumenty jachtu oraz umowę z danymi jednostki i silnika. Już następnego dnia otrzymaliśmy szczegółową i czytelną ofertę pakietową obejmującą casco, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej OC oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków NNW. W każdym z tych punktów mogliśmy wybrać jeden z trzech wariantów. Ponieważ będąc w podróży nie mogliśmy wydrukować wniosku ubezpieczeniowego i wypełnić go ręcznie, kilka minut zajęło nam uzupełnienie dokumentu w pliku PDF przy użyciu Adobe Acrobat Reader (pomogła nam krótka instrukcja edytowania pliku zamieszczona na kanale Pantaenius Polska w serwisie YouTube). We wtorek, tuż po późnym śniadaniu, otrzymaliśmy kolejny mail z Gdańska, tym razem zawierający polisę oraz fakturę z instrukcją dotyczącą płatności. Czyli nie minęły nawet dwa dni i wszystko było związane na ostatni guzik. A przelew z mBanku do armatora wciąż płynął przez Bałtyk, zapewne był gdzieś koło Gotlandii (został zlecony w niedzielę, a na konto dotarł dopiero w środę po południu).

Zwiedzanie Sztokholmu

Stolica Szwecji, nazywana Wenecją północy, leży na 14 wyspach połączonych 53 mostami. Dodatkowo miasto jest otoczone archipelagiem składającym się z ponad 24 tys. wysepek i przybrzeżnych skał. Oczekując na przekazanie jachtu, zwiedzamy Stare Miasto (Gamla Stan) ze średniowieczną katedrą i pałacem królewskim, który jest oficjalną rezydencją króla. Trzeba też wpaść do muzeum okrętu „Vasa”, które jest obecnie jedną z największych atrakcji szwedzkiej stolicy. Około 400 budowniczych wznosiło trzymasztowego galeona przez dwa lata. Prace ukończono w 1628 roku. Statek zamówiony przez króla Szwecji Gustawa II Adolfa, wyposażony w 64 działa, miał być jednym z najważniejszych okrętów wojennych szwedzkiej floty. Długość: 69 metrów. Waga: 1200 ton. Kadłub miał trzy maszty na których załoga mogła rozwinąć 10 żagli. Po zwodowaniu „Vasy” i opuszczeniu portu zlokalizowanego w centrum miasta, z otworów strzelniczych oddano salwę honorową. Po kilku podmuchach wiatru przez te same otwory do wnętrza wdarła się ►

BO NAJCIEKAWSZE WSPOMNIENIA NIE RODZĄ SIĘ PRZY HOTELOWYM BASENIE



TYSIĄC POWODÓW,
JEDEN PARTNER

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW



W Świnoujściu, obok mariny, wita nas statek „Pasat” Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.



Trzebież. Ostatni przystanek przed Szczecinem.



Marina Pogoń – wreszcie w domu.

woda. Statek zatonął zanim zdołał wypłynąć na otwarte wody. Zginęło co najmniej 30 członków załogi.

Ponad trzy wieki później, badacz Anders Franzén rozpoczął poszukiwania okrętu. Wrak zlokalizowano w 1956 roku, a po roku rozpoczęto jego wydobywanie. Tunele do przeciągnięcia lin drażono pod kadłubem dwa lata. Statek przesunięto na mieliznę, uszczel-

niono miejsca po przedzwiałych nitach, aż wreszcie ustawiono go w suchym doku. Operacja wydobywania wraku trwała pięć lat. Wraz z okrętem odzyskano kilkanaście tysięcy drewnianych przedmiotów i rzeźb oraz kilka żagli. Wydobyto też kości członków załogi. „Vasę” zrekonstruowano w 95 procentach i dziś możemy ją podziwiać w sztokholmskim muzeum.

Powrót

Procedura odbioru łodzi przebiegła bardzo szybko. Armator przekazał nam ostatnie elementy jachtu i udzielił kilku wskazówek dotyczących obsługi. Podpowiedział, gdzie zatankować wodę i polecił mały port najlepszy na pierwszy postój. Wyraźnie też przestrzegł: „Pamiętajcie, w szkieletach nos cały czas w ploterze i to na dużym powiększeniu”.

Wreszcie mogliśmy wypłynąć. W ofercie inspektora mieliśmy opcję przeprowadzenia

jachtu do Polski, ale to zadanie wzięliśmy na swoje barki. Samolot z Gdańska do Sztokholmu leci godzinę i 20 minut. Jak długo będziemy wracać jachtem? W linii prostej do Świnoujścia mamy prawie 350 mil. Niby niewiele, ale przecież wrzesień chyli się ku końcowi. Dzień coraz krótszy. Nad Bałtyk nadciągają ciemne chmury. Wiatry, jak na złość, przeciwnie. Na pokładzie tylko dwie osoby. Poza tym nie lubimy pływać nocą. Gdy nie widać morza, nie ma frajdy – w nocy wolimy kołysać się na cumach. Tym razem jednak bez długich nocnych przebiegów nie może się obyć.

Pierwszy dzień to krótki przeskok na południe szkieletów Sztokholmu. Później kierunek wiatru wymuszał halsowanie. Najpierw na północ Gotlandii. Później na północ Olandii. W środku tej wyspy trzy dni postoju na przeczekanie silnych podmuchów. Następnie długi przelot bezpośrednio na Rugię (wyszlą nam 133 mile). Płynęliśmy wzdłuż Bornholmu oraz nad świeżo podziurawioną rurą Nord Stream 2. Na Rugii wydawało się, że już jesteśmy prawie w domu, ale jesienny Bałtyk znów dał o sobie znać i kazał nam posiedzieć trochę w porcie. Wreszcie dotarliśmy do Świnoujścia, a później do Mariny Pogoń w Szczecinie. Rejs był wyjątkowo długi. Z pewnością popełnialiśmy błędy i niektóre nasze decyzje mogły być inne. Błędem było na przykład wejście w Cieśninę Kalmarską między Olandią a stałym lądem – dookoła niemal wszędzie wiatr już cichł, a w tym wąskim przesmyku wciąż nie dawał za wygraną.

O tej porze roku (końcówka września) w Szwecji jest już właściwie po sezonie. Niektóre porty świeciły pustkami, więc mogliśmy parkować burtą do nabrzeża. Jedyne przystań na północnym zachodzie Olandii była pełna jachtów – organizowano tam lokalne regaty na zakończenie sezonu. Za postoję płaciliśmy od 200 do 230 koron szwedzkich (od 88 do 102 zł). Najtaniej było w miejscowości Mörbylånga na Olandii: 100 koron (44 zł).

Początek przygody

Przygoda związana z zakupem używanej łodzi tak naprawdę rodzi się dopiero wtedy, gdy docieramy do macierzystej przystani i rozpoczynamy pływać na swoich wodach i z pełną żaglą. Trzeba też pamiętać o tym, że bierzemy sobie na głowę nowe obowiązki związane z zimowaniem i utrzymaniem jednostki, serwisem poszczególnych elementów oraz inwestycjami w nowe wyposażenie.

Jeśli macie doświadczenia związane z zakupem używanych jachtów albo ciekawe pomysły i przemyślenia, podzielcie się nimi z czytelnikami „Wiatru”. Piszcie na adres redakcja@magazynwiatr.pl. Zostawcie też komentarz pod zapowiedzią tego artykułu na stronie www.wiatr.pl oraz pod postem na Facebooku.

Krzysztof Olejnik

Rejestracja jachtu to nie wszystko. Jakie inne obowiązki czekają na armatorów

Aby zarejestrować jacht, należy złożyć wniosek o rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego w wybranym organie rejestrującym (do wyboru mamy 382 organy), czyli w starostwie, we właściwym polskim związku sportowym (PZZ 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).

Obowiązki 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.

Jachty morskie

Po zarejestrowaniu jachtu, armator jednostki morskiej powinien uzyskać kartę bezpieczeństwa (tego dokumentu nie potrzebują jedynie łodzie użytkowane rekreacyjnie, których długość nie przekracza 15 metrów). Karta bezpieczeństwa jest wystawiana po przeglądzie technicznym i pozytywnej zakończonej inspekcji bezpieczeństwa.

Jeśli jacht ma deklarację zgodności CE i nie minęło jeszcze 10 lat od jej wystawienia, armator jest zwolniony z obowiązku przeprowadzenia przeglądu technicznego. To zwolnienie dotyczy zarówno jednostek użytkowanych rekreacyjnie o długości przekraczającej 15 metrów (obowiązek uzyskania karty bezpieczeństwa) oraz jednostek użytkowanych rekreacyjnie mniejszych niż 15 metrów (jeśli ich armator chce dobrowolnie uzyskać kartę bezpieczeństwa). Wyposażenie, które jest niezbędne do uzyskania karty bezpieczeństwa, znajdziecie w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budowy i Gospodarki Morskiej z 28 lutego 2012 roku w sprawie bezpieczeństwa uprawiania żeglugi przez jachty morskie.

Jachty śródlądowe

W przypadku jednostek śródlądowych, dokument bezpieczeństwa, czyli uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej, muszą posiadać wszystkie jachty użytkowane komercyjnie oraz jednostki do połowu ryb, inne niż łodzie, któ-



Dawid Hałoń, szef Zespołu Nadzoru Technicznego działającego przy PZZ, podczas inspekcji jachtu. Fot. Ewa Bełdowska

rych długość nie przekracza 7,5 metra, a napęd mechaniczny nie przekracza 15 kW.

Uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wystawiane jest przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w oparciu o dokument techniczny uzyskany na podstawie pozytywnie zakończonego przeglądu technicznego. Z przeglądu technicznego zwolnione są jachty posiadające deklarację zgodności CE, gdy nie minęło jeszcze 10 lat od daty jej wystawienia (nie dotyczy jednostek certyfikowanych w oparciu o moduły produkcyjne A, Aa, A1).

Od 2022 roku, wzorem regulacji, które dotyczą jednostek morskich, nowe przepisy także na śródlądziu wprowadziły podział na jachty rekreacyjne i komercyjne. Są tu jednak inne kryteria zwalniające z obowiązku uzyskania dokumentu bezpieczeństwa. Nowe rozwiązania dotyczą na przykład jachtów motorowych użytkowanych rekreacyjnie: wcześniej armatorzy łodzi z silnikami o mocy przekraczającej 75 kW musieli się starać o przeglądy, dziś już nie muszą (niezależnie od mocy silnika). Zmiany dotyczą także jednostek czarterowych. Na przykład łodzie motorowe z silnikami o mocy od 15 do 75 kW wcześniej nie musiały mieć przeglądów, a obecnie muszą (niezależnie od długości). Chyba, że mają deklarację zgodności CE inną niż w modułach produkcyjnych A, Aa i A1, nie starszą niż 10-letnią. Z kolei czarterowe jachty żaglowe, które mają silniki mniejsze niż 15 kW, ale za to ich długość przekracza 7,5 metra, podlegają dziś obowiązkowym przeglądom.

– Na pierwszy rzut oka wydaje się to dość skomplikowane – przyznaje Dawid Hałoń,

szef Zespołu Nadzoru Technicznego działającego przy PZZ. – Polecam lekturę „Przewodnika dla żeglarzy i armatorów jachtów” opublikowanego przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (punkt 3: „Wymagania techniczne, przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa”). Polecam też usługi Zespołu Nadzoru Technicznego. Doradzamy, pomagamy, informujemy, wykonujemy przeglądy i wystawiamy odpowiednie dokumenty. Obecnie zajmujemy się zarówno jachtamiorskimi, jak i śródlądowymi. ■

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 adiacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

I nstytut
M onitorowania
M ediów

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



Wypożyczenie jachtu morskiego. Co trzeba mieć na pokładzie, by uzyskać kartę bezpieczeństwa



FOT. ANNA KOMOSIŃSKA

Zakup tratwy to nie wszystko, warto też wiedzieć jak z niej korzystać. Kursy prowadzi Ocean Team Sailing School.

Wszystkie jachty wykorzystywane komercyjnie (czartery, rejsy, szkolenia) oraz jednostki rekreacyjne o długości przekraczającej 15 metrów, muszą uzyskać kartę bezpieczeństwa. Wydawana jest ona po pozytywnym zakończeniu przeglądu technicznego i inspekcji bezpieczeństwa. Wypożyczenie, które jest niezbędne do uzyskania tego dokumentu, wymieniono i opisano w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budowy i Gospodarki Morskiej z 28 lutego 2012 roku w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Co się znajduje na liście?

Dokument, który bez problemów znajdziecie w internecie, w załączniku nr 1 precyzuje, jakie wyposażenie powinny mieć jachty morskie o długości do 24 metrów. Wypożyczenie uzależnione jest nie tylko od długości kadłuba, ale także od pory żeglugi (dzienna lub bez ograniczeń), liczby osób na pokładzie, napędu (jacht żaglowy lub motorowy), mocy napędu mechanicznego, a przede wszystkim od rejonu żeglugi: wymienione są akweny osłonięte, przybrzeżne, pełnomorskie i oceaniczne.

W pierwszym punkcie czytamy o niezbędnych środkach ratunkowych. W żegludze przybrzeżnej, pełnomorskiej i oceanicznej jacht powinien mieć między innymi pneumatyczną tratwę ratunkową mogącą pomieścić wszystkich członków załogi. Dwa koła ratunkowe: jedno do oznakowania miejsca zdarzenia (jest połączone z pławką świetlną oraz tyczką z flarą), drugie służące do przyciągania uszkodzowanego do jachtu (jest przywiązane do łodzi pływającą linką ratunkową) oraz pasy (kamizelki ratunkowe) dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie. Do tego 12 czerwonych rakiet spadochronowych

(w żegludze przybrzeżnej sześć sztuk) oraz pomarańczowa pławka dymna. W dokumencie wymieniono także standardy tratw ratunkowych oraz pasów (kamizelek), które przypisane są do poszczególnych rejonów żeglugi.

W załączniku czytamy również o niezbędnych elementach wyposażenia nawigacyjnego. Wymieniono tu między innymi kompas magnetyczny, barometr, lornetkę, zestaw do pracy na mapach, GPS, radar, reflektor radarowy, zalecany jest także nadajnik systemu automatycznej identyfikacji AIS. Z kolei w paragrafie zawierającym niezbędne urządzenia radiokomunikacyjne, dla żeglugi pełnomorskiej wymieniono stacjonarny telefon VHF z DSC, radiopławę awaryjną EPIRB 406 MHz oraz urządzenie do odbioru prognoz pogody i ostrzeżeń. Co istotnie, armator musi zadbać nie tylko o wyposażenie jachtu w poszczególne elementy, ale także o ich atestowanie. Aktualny atest jest wymagany na przykład dla tratwy ratunkowej, zwalniaka hydrosta-

tycznego, kompasu, a także dla pneumatycznych kamizelek ratunkowych. Należy też kontrolować daty ważności, między innymi pirotechniki jachtowej, wyposażenia przeciwpożarowego, lampek do kamizelek, czy apteczki.

Szczególnie ważnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo z pewnością jest system AIS. Choć jest jedynie zalecany, warto rozważyć jego instalację. AIS, czyli Automatic Identification System (automatyczny system identyfikacji) to bez wątpienia największa rewolucja w nawigacji od czasów zastosowania radarów – pomaga unikać kolizji między statkami i pozwala brzegowym systemom monitorować ruch jednostek. AIS to odbiorniki sygnałów nadawanych przez inne statki oraz transpondery, czyli urządzenia nadawczo-odbiorcze. Dane o ruchu jednostki przekazują automatycznie do komputera. Podają też informacje zapisane w urzędzeniu (numer MMSI, nazwa jednostki, sygnał wywoławczy, port docelowy). Komunikaty mogą być odczytane przez podobne urządzenia zamontowane na pokładach statków i jachtów znajdujących się w pobliżu oraz przez urządzenia pracujące w brzegowych stacjach kontrolnych. Im wyżej zamontujemy antenę, tym większy zasięg będzie mieć nasze urządzenie. Jeśli antena jest na wysokości około 14 metrów nad poziomem wody, wówczas zasięg sięga 20 mil morskich. Duże statki komercyjne, mające anteny na znacznych wysokościach, mogą odbierać sygnały nawet z odległości kilkudziesięciu mil, a w warunkach sprzyjających dobrej propagacji fal radiowych, nawet z odległości ponad 140 mil morskich. Poza tym dzięki falam VHF, system AIS pozwala obserwować jednostki będące za przeszkodą, na przykład za górzystą wyspą. Statki komercyjne mają zwykle urządzenia klasy A. Jednostki rekreacyjne korzystają z urządzeń klasy B. ■

Przykładowe ceny elementów wyposażenia

Trawa ratunkowa 6-osobowa Lalizas ISO-RAFT	7822 zł
Zwalniak hydrostatyczny	240 zł
Pneumatyczna kamizelka ratunkowa Mercury 165N	450 zł
Pneumatyczna kamizelka dla dzieci Secumar 97N	516 zł
Pas ratunkowy Solas składany	125 zł
Linka bezpieczeństwa z trzema karabińczykami	114 zł
Koło ratunkowe	230 zł
Rakieta spadochronowa	137 zł
Pławka dymna	138 zł
Radiotelefon stacjonarny	1300 zł
Radiopława awaryjna	2800 zł
AIS B400	4920 zł

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre. 

PÓŁWYSEP
DZIWNÓW
TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Luksusowe apartamenty na sprzedaż!

CLUB HOUSE

PRZYSTAŃ LUKSUSU
W SZCZECINIE

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

Sprawdź naszą ofertę: www.marina-developer.pl

Zadzwoń: **609 11 30 55**

 **MARINA**
PRZYSTAŃ KULTURY



YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN

Pętla gdańska. Jachtem motorowym z Mariny Przełom na zatokę, Motławę i Martwą Wisłę



Delphia Platinum 989 Fly przy kei w Marinie Przełom.

O to nasz pomysł na leniwy rejs bez długich przebiegów i bez przepraw przez śluzy: pętla gdańska z Mariny Przełom na pokładzie jachtu Platinum należącym do floty Mewa Czarter. Tygodniowy czarter z rodziną, przyjaciółmi lub z drugą połówką. Rejs na totalnym luzie. Moło, plaża, spacer, kino, muzeum i Gdańsk (główny punkt programu). Do tego przygody kulinarne – te w znanych lokalach oraz te pokładowe przygotowane własnym sumptem w kabinie. Sprawna łódź motorowa, z obszernym i wygodnym wnętrzem oraz trzema kabinami, może być także ciekawą alternatywą dla trójmiejskich pensjonatów i hoteli – zarówno w szczycie sezonu, jak i wczesną wiosną i wczesną jesienią.

Na górnym pokładzie. Wrześniowe słońce w zatoce robi robotę.



Jachty skrojone na miarę

Marina Przełom (Górki Zachodnie, ul. Przełom 24), która niedawno przeszła gruntowną modernizację (piszemy o niej na kolejnych stronach) jest nie tylko jedną z najnowocześniejszych przystani w Trójmieście, a pod wieloma względami także w Polsce, ale również kameralnym portem rezydenckim oraz doskonałym punktem wypadowym na Pętlę Żuławską, Zalew Wiślan, zatokę i wodne szlaki Gdańska. Załogi czarterowe mają do dyspozycji jachty motorowe Delphia Platinum 989 Fly dla sześciu osób oraz nieco większą jednostkę typu Delphia Horizon 1150 Fly przeznaczoną dla załóg pięcioosobowych.

Podczas naszych pobytów w Górkach Zachodnich najlepiej poznaliśmy łódź Platinum.



Gdańsk nocą – zawsze porywający.

Za co ją lubimy? Za wygodny górny pokład z dodatkową sterówką. Za leżankę na pokładzie dziobowym. Za niezawodny silnik. Za dwa stery strumieniowe (dziobowy i rufowy), dzięki którym portowe manewry to bułka z masłem. Za królewską dziobówkę z koją o wymiarach dwa metry na dwa metry (można spać wzdłuż lub prostopadło do osi jachtu) oraz za dwie łazienki i sprawne ogrzewanie Webasto we wszystkich pomieszczeniach. Agregat grzewczy sterowany jest niewielkim urządzeniem obsługowym MultiControl. Na wyświetlaczu ustawiamy żadaną temperaturę oraz moc grzania (ekonomiczną, normalną lub podwyższoną). Możemy również zaprogramować czas, w którym agregat ma się wyłączyć lub włączyć (na przykład po to, by wewnątrz jachtu nagrzało się przed naszym przybyciem na pokład). Wewnątrz są gniazda 230V oraz USB – w każdym pomieszczeniu znajdziecie je pod ręką. Mamy też boczne drzwi przy wewnętrznej sterówce, które ułatwiają komunikację i przewietrzanie mesy. Kokpit łodzi można osłonić solidną zabudową typu cabrio (z moskitierą) – wystarczy odpiąć zwinięte pod dachem elementy konstrukcji i połączyć je pięcioma suwakami – operacja trwa zaledwie dwie minuty.

Dokąd w rejs z Mariny Przełom?

O Pętli Żuławskiej i Zalewie Wiślanym pisaliśmy już na łamach „Wiatru” wielokrotnie, więc tym razem zatrzymujemy się dłużej na szlakach wodnych Gdańska. Pierwszego dnia krótki przeskok do mariny przy hotelu „Galion” i dalej przez ujście Wisły Śmiałej na zatokę. Korzystając ze stabilnej pogody i łagodnego wiatru wiejącego od rufy, obieramy kurs na Sopot (od główki niecałe 15 mil w linii prostej). Płynąc leniwym tempem (niecałe 5 węzłów) i delektując się wrześniowym słońcem, na miejsce docieramy po niespełna trzech godzinach.



Westerplatte z Martwej Wisły.



Na dziobie szeroki trap i kotwica.

Sopot, jak Sopot. Plaża szeroka. Marina wygodna. Wielokrotne wejście na molo w cenie parkowania (w bosmanacie otrzymujemy karty magnetyczne). Na „Monciaku” turystyczny zgłęb i Wieża Babel – odgłosy języków z różnych stron świata.

Nazajutrz wyruszamy do Gdańska. Z Mariny Sopot do ujścia Martwej Wisły mamy zaledwie 3,5 mili. Na szlaku za główkami portu spory ruch. Okoliczne zakłady pracują i wydają charakterystyczne stoczniowe odgłosy. Turyści z centrum co chwilę wysiadają z wycieczkowych statków przy Westerplatte. Mijamy terminal promowy i Twierdzę Wisłoujście. Po kolejnych kilkudziesięciu minutach

Delphia Horizon 1150 Fly z floty firmy Mewa Czarter.



Bazylika Mariacka, trzeci pod względem objętości ceglany kościół na świecie. Panorama z wieży ratusza.



Przeszkłona mesa z jadalnią, kambuzem i sterówką.



Na pulpicie ploter, radio, manetka i zegar silnika.

docieramy do zwodzonej kładki prowadzącej na Ołowiankę, a po chwili do Mariny Gdańsk przy Szafarni.

Lubimy tu zawijać. Obsługa wskazuje miejsce, a nawet pomaga przy cumowaniu. Choć marina ma kilkadziesiąt stanowisk gościnnych, w sezonie warto zadzwonić wcześniej,



Dziobówka z bardzo szerokim łóżkiem.

FOT. MEWA CZARTER

by poinformować o planowanej wizycie i zapytać o wolne miejsce (tel. 695 564 848). Przy kei prąd i woda, a po drugiej stronie ulicy Szafarnia – biuro mariny oraz sanitariaty. Zawsze, gdy cumujemy w Marinie Gdańsk, obsługa spisuje się doskonale – jest profesjonalnie i uprzejmie. Tym chętniej wracamy do tej pięknie położonej przystani. A gdy wreszcie ustana prace budowlane prowadzone na sąsiedniej Wyspie Spichrzów, otoczenie będzie kompletne i bardziej ciche.

Na naszej trasie szlakami Gdańska mamy jeszcze Marinę Błotnik, ostatnią przystań na wschodzie przed Służą Przegalina i Wisłą. Płynąc tam z Motławy, skręcamy ostro w prawo na szlak Martwej Wisły. Mijamy Most Siennicki, most kolejowy, Most im. Jana Pawła II (Strunowy) oraz Most Sobieszewski. Po czterech godzinach bardzo spokojnej żeglugi cumujemy w Marinie Błotnik. Port wzniesiono na krańcu starego koryta rzeki. Przystań ma kilkanaście stanowisk cumowniczych przy pomostach, spacerową kładkę i sanitariaty. Dookoła cisza i podmiejskie odludzie, jakże inna okolica od tej, którą przemierzaliśmy wcześniej. Powrót do Mariny Przełom zajmuje stąd niespełna dwie godziny, więc znów nigdzie nie trzeba się spieszyć – silnik cicho mruczy na niskich obrotach i popycha łódź z prędkością trzech węzłów.

Krzysztof Olejnik

Ofertę firmy Mewa Czarter znajdziecie na stronie www.mewaczarter.pl.



Basen do wodowania łodzi i bramownica travelift. Bezpieczne wyciąganie na krótki serwis lub na całą zimę.

Marina Przełom. Nowoczesna przystań armatorska w europejskim standardzie



Południowa elewacja hangaru: wejścia do bosmanatu, recepcji i sanitariatów.

Marina Przełom, przystań zlokalizowana przy Wiśle Śmiałej w Górach Zachodnich (ul. Przełom 24), przez kilka ostatnich lat zmieniała się z sezonu na sezon. Po naszej ostatniej wizycie w tym miejscu możemy napisać, że jest obecnie najlepiej wyposażonym portem jachtowym w Trójmieście i wyznacza nowe standardy w obsłudze armatorów.

Najnowszą inwestycję zrealizowano na wodzie. Firma Karos zbudowała w porcie nowy pomost o długości 120 metrów wraz z odnogami cumowniczymi. Dziś Marina Przełom ma ponad 50 miejsc postojowych (jachty od sześciu do 15 metrów) oraz kilka stanowisk longside na krótki postój. W konstrukcji pomostu zastosowano kotwiczenie szwedzkiej marki Seaflex, dzięki któremu cały system może się unosić i opadać wraz ze zmianą poziomu wody (nie trzeba pilnować i regulować lin cumowniczych). Przy głównej kei zbud-



Jedyny w Polsce specjalistyczny wózek widłowy przystosowany do podnoszenia łodzi motorowych i skuterów.

wano duży basen do wodowania i wyciągania łodzi. Jest obsługiwany przez bramownicę travelift (nośność: 25 ton) oraz specjalistyczny wózek widłowy przystosowany do podnoszenia łodzi motorowych i skuterów (nośność: 6,9 tony). To jedyne takie urządzenie w Polsce. Jest też boat trailer (40 ton), czyli zdalnie sterowana hydrauliczna przyczepa ułatwiająca przewożenie łodzi po portowym placu. Ma dwie osie skrętne oraz dziewięć punktów podparcia. Możemy więc bez obaw patrzeć jak nasza łódź stabilnie i bezpiecznie zmierza na zimowanie lub serwis.

Z usługi wyciągania jachtów i wodowania za pomocą bramownicy travelift korzystają w marinie nie tylko jej rezydenci, ale także armatorzy, którzy chcą przeprowadzić serwis w trakcie sezonu, skontrolować kadłub po wejściu na mieliżnę, wykonać dokumentację zdjęciową dla ubezpieczyciela, przeprowadzić inspekcję kadłuba



Umocniony plac do zimowania jachtów.

przed zakupem jachtu, okleić burty albo choćby oczyścić dno jednostki żaglowej przed startem w regatach. Nigdzie w okolicy nie zrobicie tego w tak prosty, sprawny i bezpieczny sposób.

A co na lądzie? Wyremontowany budynek mariny mieści dziś obszerną halę do zimowania jachtów motorowych i skuterów,



Recepcja Mariny Przełom.

przestrzeń biurową (na wynajem), boks magazynowe dla armatorów (koniec kłopotów z przechowywaniem żagli, drobnego sprzętu, rowerów lub na przykład materacy). Mamy też nowe eleganckie łazienki oraz bosmat. Od ostatnich targów w Cannes, Marina Przełom jest dodatkowo wyłącznym polskim dystrybutorem specjalistycznych podpór do zimowania jachtów francuskiej marki Nautipark. To świetnie zaprojektowane i solidnie wykonane uniwersalne podpory, które utrzymają w odpowiedniej pozycji każdy jacht żaglowy oraz każdą łódź motorową. Będziecie zaskoczeni, jak łatwo i lekko się je dopasowuje do kształtu kadłuba. Pierwszymi, którzy testują te urządzenia są oczywiście rezydenci przystani.

Więcej o Marinie Przełom na stronie internetowej www.marinaprzelom.pl. Newsów z mariny szukajcie też na Facebooku i Instagramie. ■

karos
pomosty pływające



**Zapraszamy
na nasze stoisko na targach**

**Poland
Boat Show**
Nadarzyn 03-06.11.2022



+48 89 762 66 91

11-200 Bartoszyce, Sędławki 9

www.karos.com.pl

projektowanie

produkcja

budowa



Tuż za Kostrzynem Warta uchodzi do Odry.
To koniec i zarazem początek polskiego odcinka
Międzynarodowej Drogi Wodnej E70.
Fot. Szalone Walizki

Notecią i Wartą do Kostrzyna nad Odrą, czyli ostatni odcinek rejsu przez MDW E70

Dobiega końca nasza podróż przez polski fragment Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Na łamach „Wiatru” 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: warmińskie-mazurskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i lubuskie. W poprzednich czterech wydaniach „Wiatru” odwiedziliśmy cztery pierwsze województwa, poznając Zalew Wiślany i Mierzęję Wiślaną, Elbląg i Kanał Jagielloński, Pętlę Żuławską, Martwą Wiślę, Motławę, Gdańsk, Wiślę od Grudziądza do Bydgoszczy, Kanał Bydgoski, wschodni odcinek Noteci oraz środkowy od Ujścia po Drawsko. Dziś zapraszamy was do województwa lubuskiego. Na tym odcinku szlaku nie ma już żadnych śluz. Na kursie Warta –



Marina Santok. Najładniejsza i najnowocześniejsza przystań na tym odcinku szlaku...



...stała się atrakcją turystyczną tej małej miejscowości.

FOT. SZALONE WALIZKI



druga największa polska rzeka z tych, które w całości przepływają przez nasze ziemie.

Drezdenko, pierwsze miasto w województwie lubuskim, Noteć mija od północy. Można się tam zatrzymać w niewielkim porcie należącym do przedsiębiorstwa Wody Polskie – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy (dwa kilometry od centrum miasta). Nie jest to marina z prawdziwego zdarzenia, a raczej przystań techniczna. Mimo to basen pozwala się schronić i odpocząć od żeglugi – na chwilę lub nawet na całą noc.

Na tym odcinku rzeka nie jest już tak leniwa jak wcześniej i powoli nabiera wigoru. By uważniej delektować się widokami i posłuchać okolicznej ciszy, załoga na chwilę wyłączyła silnik – łódka niesiona nurtem nadal płynęła wyraźnym tempem. Po kolejnych kilometrach i kilku godzinach żeglugi „Szalone Walizki” zbliżyły się do Santoka. To niewielkie i dość niepozorne miasteczko zaskakuje doskonałą mariną, która znajduje się tuż przed mostem, na północnym (prawym) brzegu. To najładniejsza i najnowocześniejsza przystań na tym odcinku szlaku. W porcie, przy starannie umocnionych brzegach, znajduje się pływający pomost przymocowany do solidnych betonowych dalb (pięć miejsc cumowniczych). Przy kei są przyłącza prądu i wody. Podczas postoju możemy korzystać z sanitariatów, kuchni oraz pralni. Możemy też zorganizować ognisko i zrobić grilla. Niecałe 300 metrów za Mariną Santok



Niecałe 300 metrów za Mariną Santok rzeka Noteć uchodzi do Warty.

Fot. Szalone Walizki



Bulwar Nadwarciański w Gorzowie Wielkopolskim.

Fot. Szalone Walizki



Spichlerz zbożowy w Gorzowie Wielkopolskim mieści filię Muzeum Lubuskiego im. Jana Dekerta.

Fot. Szalone Walizki

i mostem znajduje się ważny punkt naszej drogi – w tym miejscu Noteć uchodzi do Warty, na zdjęciach z drona wyraźnie widać, jak się mieszają dwa kolory wody wypełniające koryta obu rzek. Następny postój to Bulwary Nadwarciańskie w Gorzowie Wielkopolskim.

Cumując w tym miejscu, jesteśmy w samym centrum miasta. Dwa kilometry dalej, także na prawym brzegu, leży Marina Gorzów. Nie jest zbyt często odwiedzana, o czy świadczy rzęsa przykrywająca powierzchnię wody. Port oferuje sześć stanowisk przy odnogach ►



Przed główkami Mariny Gorzów Wielkopolski należy wziąć poprawkę na dość silny nurt rzeki.

Fot. Szalone Walizki

cumowniczych, sanitariaty oraz przyłącza prądu i wody. „Szalone walizki” zwracają uwagę, by zachować ostrożność przy wejściu – jest ono dość wąskie, więc trzeba wziąć poprawkę na silny nurt rzeki.

Ostatni przystanek na trasie to Kostrzyn nad Odrą. Zbliżając się do miasta, wpływamy w obszar Parku Narodowego „Ujście Warty”,

który powstał dla ochrony okolicznych mokradł oraz siedlisk ptaków wodnych i błotnych. To najmłodszy park narodowy w Polsce, ma zaledwie 21 lat. Warta przepływa przez środek obszaru chronionego, dzieląc go na dwie części: Polder Północny odgradzony od rzeki wałem przeciwpowodziowym oraz południowy obszar zalewowy. Przy wysokich stanach

woda wylewa się na teren dwóch obwodów ochronnych: Chyrzyno i Słońsk. W parku pojawia się około 280 gatunków ptaków, przy czym aż 170 gatunków wybiera to miejsce na składanie jaj. Dla wielu z nich okolica jest ważnym przystankiem podczas corocznych jesiennych i wiosennych wędrówek, a część gatunków spędza tu zimę.



Park Narodowy „Ujście Warty” – ptasi raj w pełnej okazałości.

Fot. Szalone Walizki



Przystań klubu żeglarskiego „Delfin” w Kostrzynie.

W Kostrzynie nad Odrą „Szalone Walizki” zatrzymały się tuż za mostem drogowym – w głębokim zakolu znajduje się przystań klubu żeglarskiego „Delfin”. Port oferuje aż 45 miejsc postojowych. Przy kei prąd i woda, a na lądzie sanitariaty z prysznicami. Do ujścia Warty mamy stąd zaledwie dwa kilometry. A dalej Odra otwiera przed wodniakami drogę na północ w kierunku Szczecina i Bałtyku oraz na zachód w kierunku Berlina, gdzie prowadzą kolejne odcinki MDW E70. W Kostrzynie nad Odrą „Szalone Walizki” zakończyły swój rejs przez pięć województw, podczas którego pokonały cały polski odcinek europejskiego szlaku. Razem z Dorotą i Jarkiem poznawa-



Dorota Gil-Kowalska i Jarek Kowalski, czyli Szalone Walizki. Koniec przygody z Międzynarodową Droga Wodną E70.

liśmy tę niezwykłą drogę, która wciąż czeka na odkrycie przez rodzimych wodniaków. Jarek zwrócił uwagę na fakt, że im więcej załóg będzie przemierzać drogę, tym lepsza będzie okoliczna infrastruktura. Bo choć w ostatnich latach sytuacja bardzo się poprawiła, pod tym względem wciąż musimy gonić naszych zachodnich sąsiadów.

Podczas rejsu przez cały polski odcinek MDW E70 trzeba mieć przy sobie spis tele-

fonów do służbowych. Znajdziecie je także na stronie www.mdwe70.pl. Najpierw otwieramy zakładkę „Drogi wodne”. Później wybieramy sekcję „Budowle i urządzenia wodne”, a następnie – „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.szalonedwalizki.pl. ■



MIĘDZYNARODOWA DROGA WODNA E70



Omega przez Mazury. Podróż w czasie do lat 70. ubiegłego wieku



Takie klimaty czekają na śmiałków gotowych zboczyć z głównego szlaku.

Gdy kolega zaprosił mnie na rejs omega po Mazurach, od razu się zdecydowałem. Na szlaku szukamy czegoś innego niż włożenie się od portu do portu. Chcemy wytchnienia i spokoju, a wygodę schodzą na dalszy plan. Ostatni raz żeglaliśmy omega ponad 20 lat temu, więc zapowiadał się nostalgiczny powrót do korzeni. Nasz cel to jezioro Ublik – akwen leżący z dala od utartych szlaków, bardzo rzadko odwiedzany przez żeglarzy i turystów.

Startujemy z ośrodka „Oczy Mazur” w Giżycku (dawny Almatyr). Mają tam sporą flotę omega, które zwykle kołysz się przy kei, bo niewielu żeglarzy o nie pyta. Wybieramy

najlepszą. Sprawdzamy czy wszystko działa. Kompletujemy sprzęt i w drogę. Nie mamy ani silnika, ani pałatki na bom – nasze wyposażenie nie jest spartańskie, ale właśnie w ten sposób chcemy spędzić kilka najbliższych dni.

Na początek Kanał Niegociński. Po remoncie sprzed kilku lat w niczym nie przypomina dawnej malowniczej przeprawy. Uporządkowane nabrzeża, nieco wyprostowany zakręt i duży ruch w obie strony. Próbuje burłać, ale szybko znajduje się życzliwy motorowodniak, który bierze nas na hol. „Też tak kiedyś pływałem. Pociągnę was, bo dla mnie to żadne obciążenie” – powiedział.



Kanał Niegociński po remoncie.

Na Niegocinie spory ruch, ale niemal wszyscy kierują się w stronę Jeziora Bocznego, gdzie prowadzi główny szlak. My idziemy przez rozległą mieliznę na środku jeziora prosto na Buwełno. Dla omegi pływaczka nie jest przeszkodą. Wpływamy na jezioro Niałk Duży. Za mostem koło Rudy rozpoczyna się jezioro Wojnowo – tu robi się szerzej. Cisza, spokój i niewiele łódek. Po minięciu Kleszczewa żeglarzy można policzyć na palcach jednej ręki, a motorowodniaków nie ma wcale (strefa ciszy). Docieramy do Głaznej Strugi, rzeczki łączącej jeziora Wojnowo i Buwełno. Nazwa adekwatna do tego, co zastajemy na szlaku. Olbrzymie kamienie utrudniają żeglugę, a niski poziom wody powoduje, że przepychana łódka szoruje po dnie. Ozdobą tego fragmentu jest most, a właściwie tunel z olbrzymim nasypem ziemnym.

Żeglujemy w całkowitej ciszy, a pustka dookoła wręcz szokuje. Kilku wędkarzy. Jakież rowery wodne. Mazury, jakich nie spotkacie na głównym szlaku. Jezioro jest głębokie, nieco kręte, ma malownicze zarośnięte brzozy z licznymi miejscami na biwaki. Rozbicie namiotu nie wywołuje żadnych emocji wśród właścicieli okolicznych pól. Wdajemy się w pogawędkę z panem Marianem, który uprawia tu kukurydzę. Narzeka na mały ruch. Jest wielkim entuzjastą udrożnienia szlaku z Jeziora Śniardwy na Niegocin, bo liczy na gości i dodatkowe przychody.

Kolejny dzień rozpoczynamy od kawy, która smakuje jak nigdy dotąd. Gorący napój pity przed namiotem, z widokiem na omegę, przenosi nas kilkadziesiąt lat wstecz. Nasz plan jest ambitny: musimy znaleźć przesmyk na jezioro Ublik Wielki. To nie będzie proste, bo na wschodnim brzegu mamy gęstą ścianę trzciny.

Odkrywamy wąziutki kanałik, ale dla nas raczej zbyt mały. Szukamy dalej ponad godzinę i wreszcie stwierdzamy, że ten „zbyt mały” jest jednak jedyną drogą. Pierwszy zwiad potwierdza diagnozę, ale nie napawa optymizmem. Przeciskanie się przez trzciny dwa



Omega z załogą zaprawioną w bojach przejdzie przez najtrudniejsze odcinki.

SEA Light

MARINE SAFETY & SERVICES



www.sealight.pl

www.sklepzeeglarski365.pl

SEA Light Sklep żeglarski
ul. Droszyńskiego 15A
80-381 Gdańsk

- wyposażenie jachtowe i ratunkowe
- serwis i atestacja sprzętu ratunkowego
- elektronika morska

 polub nas na FB/[sealight.serwis](https://www.facebook.com/sealight.serwis)

długo, bo nie sposób w tym miejscu wiosłować, a pych zapada się w mule. Pchanie łódki też nie wchodzi w grę, bo jest zbyt głęboko. Szeroki pas trzcin pokonujemy prawie godzinę. W końcu pojawia się wąziutki kanał, który przypomina raczej rów melioracyjny. Nie ma jednak odwrotu – brniemy dalej.

Przepychamy omegę brodząc po kolana w spokojnej wodzie. Mijamy betonowy mostek, a po kolejnych kilkuset metrach pojawia się niezwykle widok. To dawny zespół pałacowo-parkowy w Ubliku, obiekt z ciekawą historią, niemal całkowicie zapomniany. Na początku lat 20. ubiegłego wieku należało do niego pięć folwarków, gorzelnia, leśniczówka i rybacówka, a majątek liczył półtora tysiąca hektarów. Była tu nawet stacja kolejowa linii prowadzącej do Orzysza, a okolica tętniła życiem towarzyskim miejscowej elity. Zwiedzamy okolicę i rozmawiamy z pracownikami hotelu, który nie wznowił działalności od czasu pandemii. Na noc zatrzymujemy się w sąsiednim ośrodku Politechniki Warszawskiej.

Rano ruszamy dalej. Teraz celem jest Jezioro Ublik Mały, zwane także Szmaragdowym (od niezwykle koloru wody). Mijają je wszyscy, którzy do Giżycka jadą drogą przez Łomżę i Pisz. Niewiele się zatrzymuje choćby na postój. Dla nas to kolejny etap ciężkiej przeprawy przez wąski przesmyk łączący oba akweny. Zarośnięte do granic możliwości przejście przez tunel kolejowy z wysokim nasypem ziemnym na kamiennym moście stanowi nie lada wyzwanie, ale skoro dopłynęliśmy tutaj, damy radę popłynąć dalej. Trzcinę gęsto porastają przejścia, a szerokość jest niewielka.

Po wyjściu na Ublik Mały płyniemy niemal bez wiatru. Biwak organizujemy na końcu jeziora. Jest tu słynne źródło, z którego czerpią wodę nie tylko turyści, ale też miejscowi. Woda ma ponoć właściwości przedłużające młodość, więc być może powrócimy w to miejsce omegą za kolejne 20 lat. Stajemy na

biwaku nieopodal ruchliwej drogi, ale tylko na obiad, bo to miejsce nie bardzo pasuje do programu naszej wycieczki. Rozglądamy się po miejscowych polach biwakowych i po południu rozpoczynamy powrót.

Znając trasę, możemy precyzyjnie planować dalszą część rejsu. Wieczorem stajemy ponownie w Ubliku, by rano pokonać wąski kanał łączący Ublik Wielki z jeziorem Buwełno. Płyniemy jeszcze do osady Cierpięty, na południowy kraniec jeziora, aby zobaczyć, czy wciąż funkcjonuje nieformalne połączenie jezior Buwełno i Tyrkło. Miejscowy gospodarz w razie potrzeby uruchamia traktor z wozem i sprawnie przewozi jachty przez las.

Co dalej z tą przeprawą? Pod koniec lipca podpisano umowę na „wstępne studium wykonalności” dla Pętli Mazurskiej, czyli budowy drogi wodnej łączącej jeziora Niegocin i Śniardwy. Dokument ma określić możliwe warianty przebiegu szlaku. Koszt przygotowania dokumentu: 800 tys. zł. Koszt realizacji inwestycji: 400 mln zł. Ten drugi szacunek wydaje się nadzwyczaj optymistyczny. Tym bardziej, że nie wiadomo, jaką formę ma przybrać inwestycja. W grę wchodzi pochylnie wzorowane na tych z Kanału Elbląskiego, wyciągi linowe przenoszące jachty w powietrzu, tunel oraz kanał przez okoliczne

mokradła. Problemem nie jest odległość, czy też różnica poziomu wody, ale wzniesienie leżące na najkrótszej drodze łączącej oba jeziora. Szlak ma zostać uruchomiony w 2029 roku.

Na razie w Cierpiętach panuje idylliczny spokój i nic nie zwiastuje burzliwych przemian. A miejscowi nie wierzą w realizację ambitnych planów. – Panie, tu nigdy nie powstanie. Tyle lat się mówi o tej budowie i wszystko się kończy na gadaniu. Tu nawet za pół wieku niczego nie będzie – mówił nam Jerzy, miejscowy rolnik.

Wracamy na jacht, by ruszyć w drogę powrotną. Halsujemy. Wieczorem docieramy na koniec jeziora Niałk Duży, by nazajutrz włączyć się ponownie w główny szlak. Znów sporo łodzi, skutery wodne, tłumy na wodzie. Jezioro pokonujemy wzdłuż wschodniego brzegu – jest tam spokojniej, ale trzeba uważać na kilka kamiennych raf. Do portu macierzystego wracamy przez Kanał Łuczański.

Omega pozwoliła nam dopłynąć do miejsc rzadko odwiedzanych, do których nie dotrze żaden współczesny jacht czarterowy. To idealny kierunek na tygodniową wyprawę dla każdego, kto dysponuje małym jachtem i szuka spokoju z dala od zgiełku i cywilizacji.

Marek Stodownik

Autor artykułu w ośrodku „Oczy Mazur” wybiera omegą na rejs.



Witold Małecki: „Pół roku z klasą Mini i wciąż poznaję swoją nową łódkę”



Witold Małecki na starcie regat Les Sables-d'Olonne, Azory, Les Sables-d'Olonne. Fot. Vincent Olivaud / SAS 2022

Witold Małecki, znany żeglarz z Poznania, uczestnik bałtyckich regat samotników i sternik związany z klasą Nautica 450, rozpoczął w tym roku przygodę z oceaniczną łódką Mini 6.50. Wybrał polski jacht Vector 650 przystosowany do żeglugi w grupie jednostek seryjnych. Budowę zrealizowała szczecińska firma Yacht Service Mariusza Świsłelnickiego działająca nad Odrą, na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi. Co się udało zwożować w pierwszym sezonie? Z Witkiem Małeckim rozmawia Marek Słodownik.

Marek Słodownik: Na jakim jesteś obecnie etapie?

Witold Małecki: W tym roku koncentrowałem się na przygotowaniu jachtu i nauce. Najważniejsze było jednak wypełnienie kryteriów pozwalających dostać się na listę startową przyszłorocznych regat Mini Transat (czekam aż moje nazwisko znajdzie się na liście). Po ukończeniu regat Les Sables-d'Olonne, Azory, Les Sables-d'Olonne zaliczono mi 2600 mil. Odbylem też wymagany rejs kwalifikacyjny o długości 1000 mil. Na liście rankingowej łączącej ponad 300 osób

zajmuję obecnie 61 miejsce. W październiku rozpocząłem w Barcelonie cykl treningów pod okiem trenerów i zawodników z dużym stażem. Zgromadzono tam około 20 jachtów i co dwa tygodnie będą się zjeżdżać żeglarze chcący poprawić swoje umiejętności.

Ile wynosi twój roczny budżet?

Jacht kosztuje około 48 tys. euro. Żagle to minimum 12 tys. euro, ale potrzebne są dwa zestawy. Elektronika plus elektryka: około 20 tys. euro. Pozostałe wyposażenie: od 7 do 8 tys. euro. Do tego drobiazgi i logistyka. Nie licząc zakupu jachtu, mój budżet na dwuletni projekt wynosi około 200 tys. zł (nie jestem pewien, czy nie wzrośnie). Nie mam stałego zespołu brzegowego, więc większość rzeczy robię sam. Wynika to nie tylko ze skromnego budżetu, ale także z tego, że po prostu lubię wszystko robić sam. Jeśli jakiś problem przetrasta moje umiejętności, wtedy proszę o pomoc. Kilku znajomych mocno mnie wspierało podczas przygotowań do pierwszych prób na wodzie i wciąż mogę na nich liczyć. Wyjątkową funkcję pełni moja małżonka, która nie tylko zaakceptowała mój szalony plan, ale także wzięła na swoje barki sporo pracy organizacyjnej, przede wszystkim związanej z logistyką.

Jak godzisz projekt z pracą zawodową?

Z trudem. Zarządzam firmą, więc nie mogłem całkowicie zerwać z nią kontaktu – uczestniczyłem w jej życiu i nie raz pracowałem zdalnie. A po powrocie do kraju nadrabiałem zaległości. Na szczęście odczuwałem też pozytywne aspekty mojego zaangażowania w żeglarstwo, bo spotykaliśmy się z zainteresowaniem ze strony partnerów biznesowych. Zarzykuję nawet tezę, że kilka projektów trafiło do nas właśnie dzięki PRODATA Sailing Team.

Dlaczego wybrałeś właśnie ten jacht?

Marzyłem o starcie w dobrze obsadzonych regatach atlantyckich. Marzenie przerodziło się w pomysł, a następnie w konkretny plan. I dziś jestem tu, gdzie jestem. Mini 6.50 jest dla mnie jedyną dostępną klasą oceaniczną gwarantującą konkurowanie na zasadzie równych szans. Postawiłem na łódkę seryjną, bo przez dwa lata (właśnie tyle czasu przeznaczyłem na realizację projektu) nie sposób zaprojektować, zbudować i opływać łodzi prototypowej. Ponadto w grupie jednostek seryjnych w większym stopniu o wyniku decyduje sternik i jest tu też więcej konkurentów. Grupę jednostek prototypowych wybrałbym tylko wtedy, gdybym miał nieograniczony budżet i mnóstwo czasu. Jacht seryjny kosztuje około 100 tys. euro netto plus niezbędne wyposażenie. Łódź prototypowa to nie tylko znacznie większe koszty samej jednostki i jej



Jachty Vector 650 powstają w firmie Yacht Service działającej nad Odrą w Szczecinie.

Fot. Gloria Martin

wyposażenia, ale dochodzą jeszcze honoraria projektanta i budowniczych.

Czy konstrukcje seryjne rzeczywiście są porównywalne?

Nie są jednakowe, ale w ramach danego modelu mają takie same kadłuby, maszty, olinowanie stałe i stery. Pozostałe elementy są konfigurowane indywidualnie. Przepisy wskazują na przykład miejsce na akumulatory, ale rodzaj i tym samym wagę baterii wybiera skipper. To samo dotyczy tratwy. Przepisy wskazują również materiały, z których można wykonać żagle, mówią też, że fok musi mieć krój horyzontalny. Mamy także listę elementów wyposażenia pokładowego oraz dopuszczonych urządzeń elektronicznych – poszczególne produkty różnią się między innymi ceną.

Czego jeszcze brakuje na twojej łódce?

Chciałbym kupić nowe żagle oraz poprawić niektóre patenty, na przykład regulację szotów foka. Na razie mam system fabryczny, ale widzę, że inni wykorzystują patenty ułatwiające regulację w sposób dynamiczny (pod obciążeniem). Brakuje mi także systemu do wybierania baksztagów z ręki (tracę czas podczas manewrów). Koniecznie muszę zdobyć nowy żagiel typu code zero na rolerze. Obecnie wykorzystuję tradycyjny, ale przy słabych wiatrach, gdy często trzeba go stawiać i zrzucić, brak rolera wydłuża manewry, bo za każdym razem trzeba żagiel składować, schować do worka i przygotować do kolejnego postawienia.

Jakie wymagania stawiane są uczestnikom Mini Transat?

Trzeba przepłynąć 1500 mil podczas oficjalnych regat klasy Mini. Ponadto odbyć rejs kwalifikacyjny na dystansie minimum 1000 mil. Nie jest to jednak morska wycieczka, bo należy prowadzić dziennik jachtowy, wykorzystywać tradycyjną nawigację, obserwacje astronomiczne i wykonywać wyznaczone zadania. Na koniec wszystko jest skrupulatnie weryfikowane przez władze klasy. Ostatnio jeden z żeglarzy nie doczytał do końca regula-

minu i nie prowadził dziennika oraz nawigacji astronomicznej – cały rejs musiał powtórzyć. Konieczne jest także zaliczenie szkolenia ratowniczego i medycznego.

Jaka jest atmosfera wśród żeglarzy z klasy Mini?

Potwierdziły się informacje, że sternicy są otwarci, gotowi do udzielania pomocy, a nawet pożyczania sprzętu. Nieco trudniej pozyskać wiedzę techniczną, czy też regatową. Zauważyłem, że im jesteś lepszym żeglarzem, tym trudniej ci będzie sięgnąć po doświadczenia rywali.

Jak oceniasz dziś swoje umiejętności?

Mam sporą wiedzę na temat nawigacji, meteorologii, elektroniki jachtowej, żeglugi w ślizgu, no i jestem oswojony z silnym wiatrem. Ale to wciąż mało. Przed pierwszymi regatami w Genui sądziłem, że po dwóch, trzech dniach jacht będzie gotowy. Dopiero na miejscu się zorientowałem, że czeka mnie znacznie więcej pracy. Wciąż się uczę mojej nowej łódki. Wiem, że jeszcze jest dużo do zrobienia. W regatach mam słabe starty, bo analizuję wszystkie posunięcia zamiast robić je odruchowo. Muszę przejść do etapu automatycznego wykonywania pewnych zadań. Muszę wiedzieć, jaki zestaw żagli jest optymalny w danych warunkach i szybko reagować na zmiany. Wielu francuskich żeglarzy pływa na przeżaglowanych łódkach, godząc się na siedzenie za sterem przez 12 godzin (bo w tych warunkach autopilot nie daje rady). Ale właśnie taka żegluga daje szansę na pokonanie w ciągu doby 250 mil (na łódce seryjnej).

Jaki wynik w Mini Transat cię zadowoli?

Chciałbym dopłynąć w pierwszych 20 proc. stawki. Na razie jestem gdzieś w okolicy połowy.

Co później?

Jacht zapewne sprzedam, bo do rekreacyjnego żeglowania zupełnie się nie nadaje, a następnie wrócę do „normalnego” życia. Na jakiś czas...

Rozmawiał Marek Słodownik

Polki w top 10 mistrzostw świata ILCA 6

Agata Barwińska zajęła siódme miejsce, a Wiktoria Gołębiowska ósme w mistrzostwach świata olimpijskiej klasy ILCA 6. Złoto po raz trzeci w karierze zdobyła Dunika Anne-Marie Rindom, aktualna mistrzyni olimpijska, podopieczna trenera Piotra Wojewskiego. Regaty rozegrano w Kemah w Teksasie (USA).

Ostatniego dnia Polki mogły jeszcze myśleć o medalach, bo różnice punktowe były minimalne. Jednak w wietrze wiejącym z siłą 8, 10 węzłów lepiej popłynęły najgroźniejsze rywalki. Warto zwrócić uwagę, że Agata Barwińska, ubiegłoroczna wicemistrzyni świata i mistrzyni Europy, aż siedem wyścigów ukończyła w pierwszej dziesiątce, a jeden wygrała. Zabrakło niestety punktów w startach, które kończyła poza ścisłą czołówką. – Celowałam w medal, ale zdaję sobie sprawę, że siódme miejsce to także bardzo dobry wynik. Wciąż się utrzymuję w czołówce. Trzeba dopracować niektóre szczegóły i będzie lepiej. Okazja do rewanżu już niedługo: mistrzostwa Europy startują we Francji już 16 listopada – powiedziała Agata.

Sporę postępy notuje Wiktoria Gołębiowska, która ubiegłoroczne mistrzostwa świata ukończyła na 38. miejscu. W Teksasie Polka potrafiła kończyć wyścigi w pierwszej trójce, ale też dopływała do mety w trzeciej dziesiątce. Wyniki Polek w tej najpopularniejszej kobiecej klasie olimpijskiej dobrze wróżą na przyszłość.

Informacja prasowa PZZ

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



Zwycięzcy finału Pucharu Polski Jachtów Kabinowych 2022.



Finałowe regaty rozegrano w formule przesiadkowej na jachtach typu Antila 24.

Żeglarski Tour de Pologne. Finał Pucharu Polski Jachtów Kabinowych w Rynie

Dziewięć trzyosobowych załóg rywalizowało w Rynie podczas 27. finału Pucharu Polski Jachtów Kabinowych. Ekipy walczyły w formule przesiadkowej na jachtach typu Antila 24 z ośrodka Bocianie Gniazdo. Pierwszego dnia karty rozdawał słaby wiatr. Trasa była krótka i tak ustawiona, by zmagania były dobrze widoczne z tarasu ośrodka. Mimo trudnych warunków udało się rozegrać sześć zaplanowanych na ten dzień wyścigów. Stawce wyraźnie przewodziła załoga z Mazur (Kętrzyn plus Mrągowo) ze sternikiem Jakubem Malickim. Faworyt Jacek Olubiński także meldował się w czołówce i zachowywał szanse na podium.

Niedziela przyniosła zmianę pogody – pojawił się silniejszy wiatr, wyraźnie się ochłodziło, a znad niskich chmur nieśmiało przebijało słońce. Pogoda żeglarska, więc można było wydłużyć trasę. W tak dobrych warunkach sprawnie przeprowadzono pozostałe sześć wyścigów. Nastąpiły zmiany w czołówce, ale lider pozostał ten sam. Po 12 wyścigach regaty wygrał Jakub Malicki żeglujący z Dariuszem Bałdygą i Danielem Bembasem. Puchar PPKJ za rok 2022 został więc na Mazurach. Drugie miejsce zajęła załoga Łukasza Kałamarza, a trzecie – ekipa Radka Sternickiego. Organizatorzy i partnerzy regat zadbał o cenne nagrody losowane wśród wszystkich uczestników. Nagrodą główną (losowaną wśród sterników) był silnik elektryczny ufundowany przez firmę Tokarex.

Przed decydującą rozgrywką w Rynie, uczestnicy cyklu PPKJ spotkali się w Augustowie, Giżycku oraz w Polańczyku. W regatach Augustów Cup rozegranych na jeziorze Necko rywalizowało ponad 80 zawodników, którzy zmagali się nie tylko z rywalami, ale także z deszczową aurą i chłodem. W poszczególnych klasach zwyciężyli: Tadeusz Garniewski (T1), Przemysław Tkacz (T2), Sławomir Sękowski (T3), Łukasz Kałamarz (Open 6.3), Arkadiusz Sendlewski (T-Sport) i Wojciech Dziurdź (Omega Standard).

W Giżycku rozegrano Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych, Błękitną Wstęgę Jeziora Niegocin w klasie Omega Standard oraz Memoriał Jacka Orlińskiego. Rywalizowało 48 załóg. W każdej klasie przeprowadzono

komplet ośmiu wyścigów. Tytuły mistrzowskie wywalczyli: Grzegorz Guzowski, Ewa Wichrowska i Adam Strelau (T1), Jacek Olubiński, Natalia Olubińska i Piotr Woźniak (T2), Michał Brzozowski, Oskar Rożek i Pacyfik Kosecki (T3), Jakub Malicki, Kacper Malicki, Paweł Żelazny i Tadeusz Kozakiewicz (T-Sport), Jacek Paluszkiewicz, Małgorzata Bartołd, Włodzimierz Bartołd i Rafał Zalewski (Tango). W Błękitnej Wstędze Jeziora Niegocin (klasa Omega Standard) zwyciężyli Krzysztof Łazarski i Marcin Panaś. Pełne wyniki znajdziecie w serwisie upwind24.pl. Na zakończeniu regat wśród uczestników

rozlosowano cenne nagrody, między innymi toalety chemiczne od firmy Dometic, silnik elektryczny ufundowany przez firmę Tokarex, sup przekazany przez Power Boats Poland czy łódkę wiosłową od firmy Akwen. Była też nagroda specjalna: 10-kilogramowa zgrzewka cukru.

Tegoroczny sezon Pucharu Polski Jachtów Kabinowych był intensywny i udany. Od maja do października zorganizowano dziewięć imprez w różnych regionach kraju i na różnych akwenach – od Jeziora Solińskiego po jezioro Jamno. Aktualne informacje o cyklu PPKJ znajdziecie na stronie www.ppkj.pl. ■

MAX

Płyn szybciej
i doskonał swoje
umiejętności
z instrumentem MAX
i aplikacją Sailmon!

www.atjeljacht.pl

SAILMON

SAIL WITH US

reklama

Mistrzostwa Polski klas olimpijskich

Ponad 150 zawodników wystartowało w mistrzostwach Polski klas olimpijskich. Medale rozdano w konkurencjach ILCA 6, ILCA 7 i 470, natomiast w windsurfingowej klasie iQFoil, z uwagi na słaby wiatr (potrzeba stabilnego wiatru o sile co najmniej ośmiu węzłów), nie udało się rozegrać żadnego wyścigu. W klasach ILCA 6 i ILCA 7 przeprowadzono zaledwie cztery wyścigi, a dla załóg z klasy 470 – pięć.

W klasie ILCA 6 mistrzostwo Polski zdobyła Wiktoria Gołębiowska, która wygrała trzy wyścigi. To jej drugi tytuł w seniorskiej karierze (pierwszy raz triumfowała w 2019 roku). – Byłam skoncentrowana, bo warunki były trudne, cały czas trzeba było szukać wiatru na trasie i perfekcyjnie wykorzystywać każdą zmianę – powiedział Wiktoria. Srebrny medal wywalczyła Lilly May Niezabitowska, a brąz – Magda Kwaśna, dla której był to pierwszy start w klasie ILCA 6 od igrzysk w Tokio.

W klasie ILCA 7 mistrzem został Mateusz Hanke, szkoleniowiec i były trener kadry narodowej juniorów w klasie ILCA 6. Mateusz wygrał dwa z czterech wyścigów. – Zgłosiłem się do regat w ostatniej chwili. Warunki były dla mnie idealne. Nie trenuję regularnie, skupiam się na szkoleniu młodszych zawodników, ale w ostatnim czasie udało mi się trochę więcej czasu spędzić na łódce – mówił Mateusz. Srebrny medal



Wiktoria Gołębiowska zdobyła drugi tytuł w seniorskiej karierze.

Fot. Bartosz Modelski

wywalczył Maxime Thommen, a na najniższym stopniu podium stanął Mikołaj Silny.

W klasie 470 o kolejności na podium decydowały detale. Ostatecznie Kacper Paszek i Oliwia Laskowska zaledwie jednym punktem pokonali załogę Agnieszka Pawłowska – Bartłomiej Szlija. Brązowe medale przypadły Zofii Korsak i Franciszkowi Borysowi.

– Od 2016 roku stając na podium mistrzostw Polski, ale po raz pierwszy udało mi się zwyciężyć. Byliśmy skoncentrowani i podejmowaliśmy odważne oraz dobre decyzje – mówił Kacper. – Warunki na trasie były zmienne, więc trzeba było być skoncentrowanym. W naszej klasie jest wyrównany poziom. Nie można sobie pozwolić na błędy, bo małe punkciki ważą bardzo dużo – dodała Oliwia Laskowska. ■

Załoga Balex YKP Gdynia ponownie mistrzami Polski

Klubowymi mistrzami kraju po raz trzeci z kolei została załoga Balex YKP Gdynia: Rafał Sawicki, Piotr Szwoch, Jan Fursewicz, Adam Kajzer i Przemysław Zagórski. Srebrne medale dla Yacht Clubu Gdańsk: Igor Tarasiuk, Krzysztof Małecki, Hanna Dzik, Rafał Kuszka, Kacper Olszewski i Mateusz Gołaszewski, a brązowe dla Legii Warszawa: Jakub Pawluk, Michał Szmul, Jacek Przybylak, Marcin Banaszek i Tobiasz Zajączkowski.

Warunki pogodowe uniemożliwiły rozegranie ostatniej rundy ekstraklasy Polskiej Ligi Żeglarskiej w podwarszawskich Białobrzegach – po raz pierwszy w ośmioletniej historii rozgrywek nie rozegrano ani jednego wyścigu. Zgodnie z regulaminem, o tytule i miejscach na podium zadecydowały trzy wcześniej przeprowadzone rundy. Załoga Balex YKP Gdynia zaliczyła w nich aż trzy zwycięstwa: triumfowali w Sopocie, Gdyni oraz w Trzebieży. Tuż za podium sklasyfikowano załogę Pogoni Szczecin prowadzoną przez Tadeusza Kubia, ekipę AZS WAT Warszawa ze sternikiem

Wojciechem Myśliwcem oraz zespół AZS AWFis Gdańsk Damiana Pietruszewskiego.

W strefie spadkowej znalazły się zespoły Sport Vita Ski&Sail, Yacht Club Białoleka, Miasto Gliwice KW Garland oraz Odyssey Sailing Club. W przyszłym roku te zespo-

ły będą występować w pierwszej lidze. Ich miejsca w ekstraklasie zajmą ekipy, które wywalczyły awans: Rockstars Racing, HRM Racing, Lubelskie YKP Lublin oraz Polsporty Sailing. Więcej informacji o rozgrywkach na stronie www.ligazeglarska.pl. ■

Załoga Balex YKP Gdynia, zwycięzcy ekstraklasy Polskiej Ligi Żeglarskiej.

Fot. Gwidon Libera





W Polsce mamy już około 100 łódek klasy O'pen Skiff. Popularność tej konstrukcji wyraźnie wzrosła w ostatnich sezonach.

Fot. Anna Frąckowiak

O'pen Skiff. Sukcesy Polaków i wzrost popularności młodzieżowej klasy

Mistrzostwa świata w klasie O'pen Skiff rozegrano latem we francuskiej miejscowości Maubuisson leżącej na zachodnim wybrzeżu kraju (rejon Bordeaux). Akwenem mistrzostw było przybrzeżne słodkowodne jezioro Lac d'Hourtin-Carcans, jedno z największych we Francji. W zawodach doskonale spisali się reprezentanci Polski. W grupie U17 (53 sterników) brązowy medal wywalczył Piotr Kuźniarski z KŻ Horn Kraków. W najliczniej obsadzonej kategorii do lat 15 (153 zawodników) zdecydowanie zwyciężył Piotr Trela z Arki Gdynia, który uzyskał aż 46 punktów przewagi nad drugim w klasyfikacji (srebro w tej grupie zgarnął Thimothé Lesniak, żeglarz polskiego pochodzenia reprezentujący Francję). Wśród dziewcząt drugą lokatę zajęła Julianna Ponto (AZS AWFIS Gdańsk), trzecią – Aniela Frąckowiak (Arka), a czwartą – Antonina Liro (Horn). Medalistów wyłoniono po rozegraniu 14 wyścigów. Reprezentacja Polski liczyła łącznie 23 żeglarzy z siedmiu klubów: Arka, Horn, SKŻ ERGO Hestia Sopot, AZS AWFIS Gdańsk, Akademia Żeglarska Prestige, Wałęcka Akademia Żeglarstwa i OKŻ Junga Olsztyn. Natomiast kadre trenerską reprezentowali Józefa Ogrodnik, Rafał Gnadek, Włodzimierz Radwaniecki i Dominik Jonowczyk. Pełne wyniki mistrzostw znajdziecie na stronie worlds2022.openskiff.org.

Początek zawodów był dość nietypowy. Z uwagi na wysoką temperaturę powietrza docho-

dzącą do 48 stopni Celsjusza, wprowadzono zakaz wszelkich aktywności sportowych, w tym także treningów żeglarskich. Odwołano również uroczystą paradę uczestników, która tradycyjnie otwiera mistrzowskie zawody. Na szczęście późniejsze starty przeprowadzono już bez przeszkód, przy wiatrach wiejących z siłą od 8 do 20 węzłów.

W Polsce mamy już około 100 łódek klasy O'pen Skiff. Najsilniejsze ośrodki prowadzące szkolenie w tej konkurencji to kluby Arka Gdynia, Horn Kraków, AZS AWFIS Gdańsk i SKŻ ERGO Hestia Sopot. Na łódce zwykle żeglują sternicy, którzy szybko wyrastają z optimistów, a także ci, którzy zapisują się do sekcji sportowych w wieku 12, 13 lat – wtedy często jest już za późno na przeprowadzenie pełnego szkolenia w klasie Optimist. Obecnie w krajowych regatach rywalizują sternicy do 14 roku życia, ale trwają starania, by wzorem państw zachodnich, także u nas zawodnicy mogli żeglować do 16 roku życia (U17).

– Nasza klasa jest doskonałym uzupełnieniem systemu szkolenia i pomostem między optimistami a laserem – mówi Józefa Ogrodnik z klubu Horn Kraków, prezydent Polskiego Stowarzyszenia Klasy O'pen Skiff. – Zawsze rozpoczynamy naukę od optimisty, a później szybko zmieniamy zawodnikowi łódkę, a częściej nawet dokładamy drugą do równoległej nauki. To pozwala trenerom poszerzyć paletę narzędzi szkoleniowych. Dla młodych sterników takie przesiadki między optimistami a klasą O'pen

Skiff zwykle są dodatkową motywacją do treningów. Aby usprawnić i zunifikować szkolenia w klubach, przygotowujemy poradnik dla trenerów. Będzie dostępny w formie elektronicznej – dodaje Józefa „Ziuta” Ogrodnik.

– O'pen Skiff to świetna łódka dla zawodników szukających na wodzie nie tylko sportowej rywalizacji, ale także dobrej zabawy na ciekawej nowoczesnej konstrukcji – dodaje Piotr Oleksiak, sekretarz generalny O'pen Skiff International Class Association. – W tej klasie szlify zdobywają sternicy ze wszystkich kontynentów, także z takich krajów, jak Nowa Zelandia, Australia, Japonia, czy USA. Żeglarze z O'pen Skiff kontynuują swe kariery na łódkach różnego typu, głównie szybkich, z foilami, także na skiffach oraz deskach windsurfingowych wyposażonych w foile. W tym roku klasa została wzbogacona o kategorię U12 (łódka z mniejszym żaglem). Myślę, że na przyszłorocznych mistrzostwach świata we włoskiej miejscowości Rimini Polska będzie mieć swoich reprezentantów także w tej grupie.

Kadłub łodzi O'pen Skiff wykonany jest z polietylenu. Polskim dystrybutorem sprzętu jest firma 24surf.pl. Kompletna łódź z omasztowaniem, żaglem i płetwami kosztuje 17,5 tys. zł. Wózek slipowy – 1,2 tys. zł. Sam kadłub – 6,7 tys. zł. Cały pędnik (góra) – 6,2 tys. zł. A nowy żagiel – 2,3 tys. zł. Można też szukać sprzętu na rynku wtórnym, najlepiej w trakcie dużych regat organizowanych w krajach mających liczne floty (Francja i Włochy).

Alfastreet 23. Łódź do dziennej żeglugi z hydraulicznie opuszczanym dachem



Łódź ma ogromną platformę rufową.



Styl i elegancja. Sylwetka jachtu budziła w Gdyni spore zainteresowanie zwiedzających. Fot. Seweryn Czarnocki

S pacerowa łódź motorowa Alfastreet 23 Cabin, wyprodukowana w słoweńskiej stoczni Alfastreet Marine, była jedną z najciekawszych jednostek motorowych zaprezentowanych na gdyńskiej wystawie Polboat Yachting Festival. Konstrukcję podziwialiśmy na stoisku polskiego dystrybutora – firmy Passionautica. Jacht spodobał się nie tylko zwiedzającym, ale także jurorom, którzy przyznali łodzi nagrodę prezydenta miasta w konkursie

Gdynia Polboat Awards (kategoria: jacht motorowy do 11 metrów). Model Alfastreet 23 to łódź o długości 7,8 metra, która na pokładzie może ugościć ośmioosobową załogę. Pod rufowym łóżkiem ma ukryty silnik stacjonarny, a w dziobie – ster strumieniowy. Jednym z najważniejszych elementów tej konstrukcji jest dach, który możemy skrócić (chowając ręcznie duży panel rufowy) oraz całkowicie obniżyć na hydraulicznych siłownikach (wciskając odpowiedni przy-

cisk na pilocie). W pozycji opuszczonej dach łodzi całkowicie przykrywa i ochrania kokpit z kanapami i stołem oraz sterówkę i wejście do dziobowej kabiny – żadne dodatkowe pokrowce nie są nam potrzebne.

Choć łódź jest stosunkowo niewielka, ma przestronny kokpit gościnny z siedziskami i rozkładanym stołem oraz dużą platformę kąpielową. Między sterówką na prawej burcie, a wejściem do kabiny na lewej, są wąskie schody prowadzące na pokład dziobowy. Wnętrze skrywa niewielką dwuosobowąabinę z koją, toaletą i kąpielnią kuchennym. Dodatkową kuchnię możemy zamontować także w części rufowej. Łódź jest pełna pomysłów patentowych, poza tym została bardzo starannie i solidnie wykonana. Firma Passionautica ma zarezerwowane tzw. sloty produkcyjne na pierwszą połowę przyszłego roku. Więcej informacji na stronie www.passionautica.com oraz na Facebooku: @PassionauticaPL. ■



Na lewo od sterówki znajduje się zejściówka do przytulnej kabiny.

Fot. Seweryn Czarnocki



Kokpit jest funkcjonalny i bardzo obszerny.

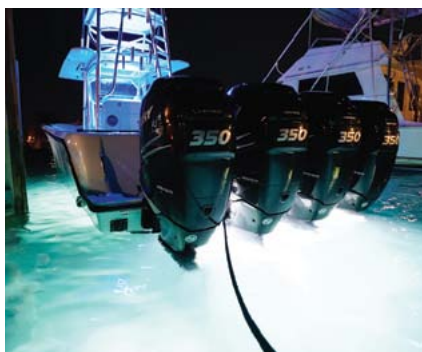
Oświetlenie OceanLED, czyli magia światła na wyciągnięcie ręki

FOT. CHARLIE CLARK



Armatorzy najczęściej podświetlają w ten sposób jachty motorowe

Firma Parker Poland, producent łodzi motorowych i dystrybutor osprzętu, wprowadza na polski rynek wyroby brytyjskiej marki OceanLED, znanego w branży dostawcy oświetlenia podwodnego. Od kilkunastu lat Brytyjczycy zmieniają sposób, w jaki armatorzy mogą oświetlać noc. Realizują projekty dla najbardziej prestiżowych stoczní na świecie i mają sieć dealerów na wszystkich kontynentach (najwięcej w Europie i Ameryce Północnej). Systemy oświetleniowe OceanLED trafiają na łodzie RIB, jednostki typu cruiser, łodzie wędkarskie oraz



Światła robią wrażenie szczególnie w marinie.

OceanLED



...oraz łodzie wędkarskie.

oczywiście na największe superjachty. Wykorzystywane są także do oświetlania doków w marinach – mogą być instalowane zarówno na kejach stałych, jak i na pływających.

Systemy oświetleniowe rozświetlają łodzie pod wodą, tworząc wokół jachtów wyjątkowy klimat, rozświetlają również poszczególne elementy powyżej linii wodnej. Producent wykorzystuje diody najlepszych światowych producentów (Cree i Osram). Dostarczane są także kontrolery pokładowe pozwalające na precyzyjne sterowanie oświetleniem – możemy zmieniać nie tylko natężenie światła, ale także barwę. Do kontroli systemu mogą być również wykorzystywane aplikacje na urządzeniach mobilnych (aplikacja OceanDMX dostępna jest w sklepach App Store i Google Play). Punkty oświetleniowe OceanLED są chronione przed przegrzaniem i odporne na korozję. ■



Pneumatyczna tyczka firmy Seago ze światłem

Automatycznie nadmuchiwana tyczka pneumatyczna SB3 wielokrotnego użytku ze światłem LED. Przechowywana jest w lekkim i wodoszczelnym pojemniku wyposażonym w okucie ze stali nierdzewnej. Tyczka ma stabilną konstrukcję – w silnych wiatrach i na wzburzonym morzu zawsze powraca do pionowej pozycji. Aktywuje się automatycznie po wrzuceniu do wody. Za uzbrojenie odpowiada zestaw Seago 60g KIT 11. Rozmiar pojemnika: 300 x 250 x 130 mm. Cena: 1356 zł. Źródło: www.sklepzezlarski365.pl.

Lampa nawigacyjna Supernowa

Lampa do jachtów o długości do 12 metrów. Wykorzystuje diody LED o wysokiej sprawności zapewniające długą żywotność oraz niskie zużycie energii. Lampę chroni wytrzymała poliwęglanowa obudowa. Napięcie: 10-20 V. Zasięg: minimum dwie mile morskie. W zestawie otrzymujemy mocowanie do montażu. Cena: 999 zł. Źródło: www.sklepzezlarski365.pl.



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 pograżają 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 przekaz 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 uprawnień 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 i poprawiania 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 zlecaniodawcy
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 W X P L N
kwota słownie (wpłata)
nazwa zlecaniodawcy
tytułem Fundusz Stypendialny

Oplata				
--------	--	--	--	--

--

pieczęć, data i podpis zlecaniodawcy

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 przesuwać 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. Przechodnia 11, tel. (91) 4314300
Marina Club, Szczecin, Przechodnia 7, tel. 601984897
Sklep żeglarski Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
Sklep żeglarski Aura, Szczecin, Przechodnia 13, tel. (91) 4613992
Sklep żeglarski Bakista, Szczecin, Przechodnia 23, tel. (91) 4692324
Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90 Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
ŻMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
Sklep żeglarski Yacht Paradise, Szczecin, ul. Przechodnia 11, tel. 609113055
Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
Dom Żeglarski Mila – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Przechodnia 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, Mieleno, Chrobrego 32, tel. 665106607
Sklep żeglarski Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
Tawerna U Pirata, Marina Pogoń, Przechodnia 3, tel. (91) 608269185
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przechodnia 19, tel. (91) 4600844
Jacht Klub AZS Szczecin, Przechodnia 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 Drowskie 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
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. (52) 3050450
Łudowy 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, Gronoty koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918

Nauticus Yacht Club Olsztyn, OSiR, Sielska 38, tel. 605100043

Stanica Wodna w Nadbrzeżu, Obręb Suchacz, Tolmicko, 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 Ptasięj 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 Sztot, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 7415715

Port LOK – Niegocin Center, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408

Sklep żeglarski Mazurka, Galiń 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 Wierzb – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzb 7, tel. (87) 4231619

Sklep żeglarski Żeglarz – Ryszard Falski, Giżycko, Nadbrzeźna 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 Ognyński Ptak, Ogonyki, Sztynorka 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



Mosiński Klub Żeglarski, Przysań 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 – Przysań 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, Siekiericka 22b, tel. 791970224
Yacht Klub Polski Kalisz, Częstochowska 7
Port jachtowy Szale – zbiornik Szale, Kaliska 82
Sklep Auto Żagiel Sport, Szczepidło, Nagietkowa 9, tel. 601749152
Wolsztyński Klub Żeglarski, Nialek 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, Częstaków 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 – żywyce 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 – sztomaki i odzież żeglarska, Warszawa, al. Prymasa Tysiąclecia 76E, tel. (22) 8830048
Port WTW Zegrze – Ośrodek Sportów Wodnych Marina, Warszawa 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 Gdyni 2, tel. (22) 8395989

Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdyni 2, tel. (22) 8395353
Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608
Klub Miła 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 – Przysań Jachtowa Romanowo, Koronowo, Jachtowa 1, tel. 523822848
Klub Sportowy Zjednoczeni – zbiornik Balaton, Bydgoszcz, Polanka 13, tel. 601684762
Marina Piecyszka – Kujawsko-Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Koronowo Piecyszka, 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
Toruński Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar”, Toruń, Dzielwulskiego 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, Zagarnańska 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, Chmielowski 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 – stacja żeglarska Rzeczycy 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, Płazowa, tel. 600302826
Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dzieńkowice, Chelm 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 Przysań nad Wisłą, tel. (12) 6422829
Nowy Port Marina Kluszkowce nad Jeziorem Czorsztynskim – Tawerna Kapitańska, Kluszkowce-Płaza, Przedszkolaków 3, tel. 609264633
Podhalański Towarzystwo Żeglarskie w Nowym Targu – przystań nad Jeziorem Czorsztynskim, 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, Witkowska
Yacht Klub Stalowa Wola, Jerzego Popiełuski 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