

BEST OF BOATS 2022. NAJLEPSZE JACHTY MOTOROWE ROKU

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

GRUDZIEŃ 2022
STYCZEŃ 2023



WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK



MISTRZOSTWA ATLANTYKU

3500 mil w regatach Route du Rhum

D1 MILANO SUBACQUEO

Zegarek Żeglarski Roku 2022

KLIMATYZACJA NA JACHCIE

Rozwiązania dla łodzi rekreacyjnych

PORT SZTYNORT

Nowe pomosty i nowe jachty

Komfort na pokładzie bez względu na pogodę!

- systemy grzewcze i klimatyzacyjne
- lodówki, zamrażarki i kostkarki do lodu
- systemy dachowe, osłony przeciwsłoneczne
- bojler

Parker 780 Escape.

Powiew wolności.

Live your dream

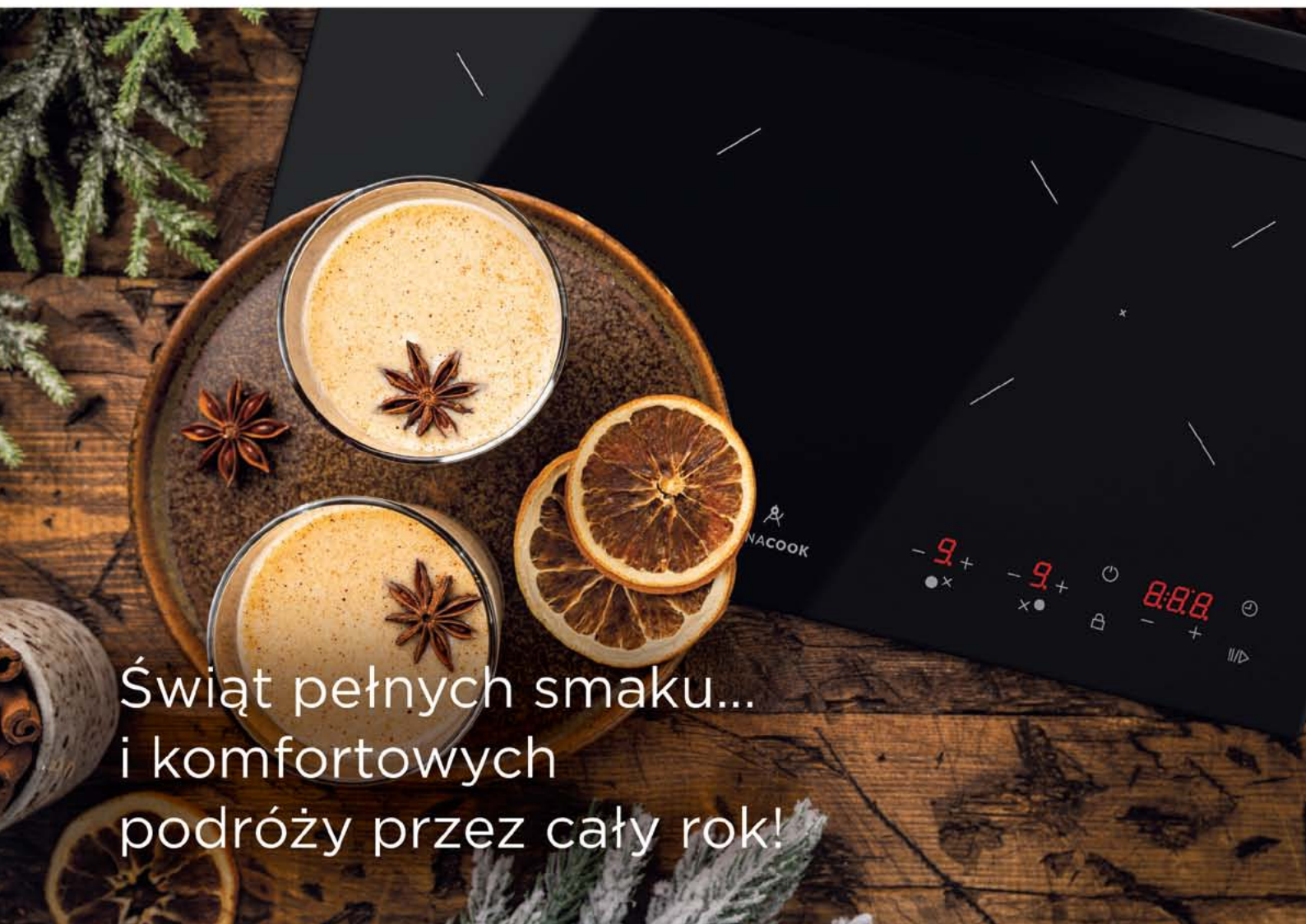
 **PARKER**





DYNACOOK

CAMPER & YACHT



Świąt pełnych smaku...
i komfortowych
podróży przez cały rok!

Gazowa płyta ceramiczna
DYNACOOK X2 mini: nowoczesna
i dopasowana do Twoich potrzeb!

Technologia „gaz pod szkłem” to nie tylko **brak otwartego ognia** w przestrzeni jachtu czy kampera, ale również rozwiązanie **ekonomiczne** i **ekologiczne**.

Wszystkim podróżnikom i żądnym przygód odkrywcom życzymy pięknych Świąt i wspaniałego 2023 roku! Dziękujemy za zainteresowanie naszą marką i liczymy, że w Nowym Roku spotkamy się, by wspólnie wypróbować nowy model DYNACOOK.



GAZ
POD SZKŁEM



POLSKA
TECHNOLOGIA



★★★★★
JAKOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
KLASA
PREMIUM



@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

Spełnienia wszystkich żeglarskich marzeń

w nowym 2023

życzy zatoga Sail Service



Dziesiąta edycja plebiscytu. Wybieramy Żeglarza Roku 2022 Magazynu „Wiatr”

Startuje jubileuszowa edycja plebiscytu „Wiatru”. Wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największe uznanie czytelników – zwycięzca otrzyma tytuł Żeglarza Roku 2022 Magazynu „Wiatr”. Początek internetowego głosowania w piątek 16 grudnia, zakończenie – w piątek 10 lutego o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej www.wiatr.pl/konkurs przygotowanej na komputery, tablety i smartfony. Głosować można raz w każdej dobie (czas warszawski, od godz. 00:00 do godz. 24:00). Internauci uczestniczący w konkursie potwierdzają swoje głosy przez e-mail (wyniki głosowania będą podawane na bieżąco). Końcowe rezultaty ogłosimy w aplikacji konkursowej, na portalu www.wiatr.pl oraz na łamach „Wiatru”.

W tym roku nominacje do plebiscytu uzyskali: Maja Dziarnowska – za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie iQFoil. Agata Barwińska – za złoty medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie ILCA 6. Maciek Rutkowski – za mistrzostwo świata w zawodowym windsurfingu. A także Maciek Sodkiewicz – za organizację arktycznej wyprawy na niedostępną Zatokę Hudsona. Nominowanych prezentujemy obszernie na kolejnych stronach tego wydania. Zwycięzca plebiscytu otrzyma zegarek Żeglarza Roku 2022: DI Milano Subaqueo, sportowe słuchawki Shokz OpenRun oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury. Zdobywca drugiego miejsca otrzyma słuchawki Shokz OpenRun oraz smartwatch marki Nowley. Zdobywcy trzeciego i czwartego miejsca otrzymają słuchawki Shokz OpenMove oraz smartwatche marki Nowley. Dodatkowo wszyscy nominowani otrzymają torby z tkanin dakronowych marki Code Zero. Zegarki ufundowała firma Hashtag,

słuchawki – Freeway OMT, kamizelkę – Parker Poland, a torby – firma Code Zero. Wszystkim partnerom plebiscytu pięknie dziękujemy!

Co jeszcze na łamach? Port Nowy Świat – jak korzystać z przekopu Mierzei Wiślanej i nowej drogi wodnej. Route du Rhum – atlantyckie regaty samotników. Thomas Ruyant, francuski skipper z klasy IMOCA, w rozmowie z Markiem Słodownikiem. Klimatyzacja na jachtach – rozwiązania dla łodzi rekreacyjnych. Kamizelki automatyczne – jak działają, którą wybrać? Koniec sezonu – jak przygotować jacht do zimy, siedząc przed kominkiem.

Wszystkim czytelnikom i partnerom „Wiatru” życzymy rodzinnych, ciepłych i spokojnych świąt Bożego Narodzenia, szczęśliwego Nowego Roku, krótkiej i łagodnej zimy oraz ciepłej wiosny. A także wspaniałych żeglarskich przeżyć w nowym sezonie.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

Redagując artykuł podsumowujący sezon Pucharu Polski Jachtów Kabinowych, który ukazał się w poprzednim wydaniu „Wiatru”, wykorzystaliśmy fragment tekstu przygotowanego przez Andrzeja Jaźwińskiego. W publikacji zabrakło przypisu podającego źródło tych informacji – autora przepraszamy. Pełna relacja z ostatnich regat PPJK na stronie avidsailor.pl.



10 037 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru”.

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



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



MY FREEDOM STARTS HERE

21-29 JAN 2023



Book your
ticket now at
[boot.com](https://www.boot.com)

Przedstawicielstwo w Polsce:
A.S.M. Consulting Duesseldorf s.l.
Tel. 0048 22 664 63 14, 22 664 63 15
targi@as-messe.pl
promocja@as-messe.pl
www.as-messe.pl



Messe
Düsseldorf



Dla miłośników nurkowania wystawcy przygotowali inspiracje prosto z egzotycznych zakątków.

Fot. Messe Düsseldorf / Ctillmann

Targi boot Düsseldorf. Największa na świecie wystawa wraca z rozmachem

Targi boot Düsseldorf, największa na świecie wystawa przemysłu jachtowego i sportów wodnych, trwać będą dziewięć dni (od 21 do 29 stycznia 2023 roku). Weźmie w nich udział około 1500 wystawców, którzy swe produkty i usługi zaprezentują w 16 halach, na powierzchni równej 31 boiskom piłkarskim. Impreza jest ogromnym przedsięwzięciem organizacyjnym i logistycznym – już w grudniu pracownicy wyciągają z wód pobliskiego Renu okazałe jednostki i ostrożnie przewożą je niskopodwoziową przyczepą do hal targowych.

Zobaczymy łodzie i jachty motorowe – od niewielkich modeli dla początkujących, po

ekskluzywne jednostki dla najbardziej wymagających armatorów. Będą też jachty żaglowe renomowanych marek. Poza tym wystawcy zaprezentują silniki i zestawy napędowe, osprzęt i akcesoria, zaoferują też rejsy i czartery. Nie zabraknie też stoisk przeznaczonych dla miłośników windsurfingu, kitesurfingu, kajakarstwa, wioślarstwa, nurkowania, desek SUP i wędkarstwa. „Wracamy na rynek w pełnej okazałości i z tradycyjnym rozmachem – cały świat sportów wodnych znów zacumuje w Düsseldorfie. Wystawcy będą reprezentować ponad 60 państw – od Australii po Cypr. Szczególną uwagę warto zwrócić na inspiracje przygotowane dla miłośników nurkowania prosto z eg-

zotycznych regionów: Egipt, Curaçao, Izrael, Kuba, Mauritius, Oman i Palau” – mówi Petros Michelidakis, dyrektor targów boot Düsseldorf.

Na wystawie nie zabraknie też polskich przedsiębiorstw – do tej edycji zgłosiło się około 40 firm, między innymi Stocznia Jachtowa Delphia, Galeon Yachts, Cobra Yachts, Futuro Boats i Cobrey Yachts. Na swoim stoisku polskich wystawców wspierać będzie załoga Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polboat. Sprzedaż biletów online na stronie internetowej shop.messe-duesseldorf.de. Wszelką pomoc oferuje polskie przedstawicielstwo targów: www.as-messe.pl. Więcej informacji o wystawie na stronie www.boot.com. ■



W styczniu wszystkie drogi prowadzą do Düsseldorfu.



Nowości w hali jachtów żaglowych.



Żuraw Big Willi wyciąga jachty z Renu. Ukształtowanie koryta oraz prąd rzeki nie ułatwiają zadania.

Targi METSTRADE 2022. Mnóstwo nowości i zwiedzający z całego świata



Wystawę METSTRADE zorganizowano w 10 halach kompleksu RAI Amsterdam. Za rok 35. edycja targów.



Ocean Signal RescueME PLB3 AIS.

Prawie 17 500 gości reprezentujących 126 narodowości odwiedziło targi METSTRADE zorganizowane w 10 halach kompleksu RAI Amsterdam. Na stoiskach zaprezentowano ofertę 1400 wystawców z 49 krajów.

Już pierwszego dnia poznaliśmy produkty, które zwyciężyły w prestiżowym konkursie DAME Design Award. Główną nagrodę otrzymał osobisty nadajnik lokalizacyjny Ocean Signal RescueME PLB3 AIS (radiopława okazała się bezkonkurencyjna także w kategorii „Sprzęt ratujący życie”).

Urządzenie jest kompaktową radiopławą łączącą nadajniki AIS i GPS z osobistym lokalizatorem Cospas-Sarsat, usługą Galileo Return Link Service oraz światłami sygnalizacyjnymi (w zakresie widzialnym i w podczerwieni). Uzupełnieniem produktu jest ilustrowana instrukcja obsługi, a także aplikacja Near Field Communication, która pozwala przetestować radiopławę przy użyciu telefonu komórkowego. Polskim dystrybutorem brytyjskiej marki Ocean Signal jest firma Eljacht oferująca różne typy radiopław EPIRB i PLB, transponderów oraz radiotelefonów (pełna oferta na stronie www.eljacht.pl).

W tym roku w Amsterdamie po raz pierwszy przyznano nagrodę w kategorii Environmental Design Award. Wyróżniono tu akumulator, który można serwisować i regenerować – jest to odpowiedź na problemy związane z utylizacją wycofywanych z eksploatacji baterii. Aceleron Essential to bezkobaltowa bateria litowo-żelazowo-fosforanowa z wymiennymi częściami nadającymi się do

regeneracji. W uzasadnieniu werdyktu napisano: „Wysiłki firmy Aceleron prowadzą do przełamania zwyczaju utylizacji całych produktów, gdy tylko jeden ich element jest uszkodzony”. W kategorii „Elektronika morska i oprogramowanie” zwyciężył ruter morski YachtSense Link 4G firmy Raymarine. W kategorii „Wyposażenie przystani, stoczni oraz narzędzia i materiały” zwyciężyło urządzenie MarineShift360. W kategorii „Wyposażenie pokładowe, żagle i olinowanie” tytuł zdobyło urządzenie Arya. Z kolei w kategorii „Odzież i akcesoria dla załogi” wyróżniono pelerynę ochronną Aquafleece Robe marki Rooster.

Targi METSTRADE organizowane są w halach centrum kongresowego RAI Amsterdam. Wystawa przyciąga 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 METSTRADE duży nacisk kładą na innowacje, rozwój rynku oraz na kojarzenie przedsiębiorstw z branży sportów wodnych z całego świata. Kolejna edycja imprezy jesienią 2023 roku: od 15 do 17 listopada. ■



Zwycięcy konkursu DAME Design Award.

GARMIN.

DOM JEST BLIŻEJ NIŻ MYŚLISZ



KOMUNIKATORY SATELITARNE INREACH®*

RODZINA KOMPAKTOWYCH URZĄDZEŃ KOMUNIKACJI DWUKIERUNKOWEJ POZWOLI CI ZAWSZE POZOSTAĆ W ZASIĘGU TAM, GDZIE TELEFONY KOMÓRKOWE NIE SIĘGAJĄ.

*Niezbędna jest aktywna subskrypcja komunikacji satelitarnej. Na niektórych obszarach korzystanie z komunikacji satelitarnej jest zabronione.



Elektronika jachtowa na stoisku firmy Prime Marine.



Okazała platforma jachtu Tes 28 Magnam.

Dni branżowe i udany weekend podczas Poland Boat Show w Nadarzynie

W Nadarzynie, w halach Ptak Warsaw Expo, zadebiutowały targi Poland Boat Show (nowa odsłona Warszawskiego Salonu Jachtowego). W czwartek i piątek, podczas dni branżowych, wystawa gościła profesjonalistów związanych z przemysłem jachtowym i sportami wodnymi. Z kolei weekend zarezerwowano dla wszystkich pozostałych żeglarzy i motorowodniaków. Na wystawie zaprezentowano jachty, łodzie, silniki zaburtowe i stacjonarne, osprzęt, elektronikę pokładową, ubezpieczenia, oferty czarterowe oraz drobny sprzęt do sportów wodnych. Na targach dominowały jednostki motorowe. Miłośnicy konstrukcji żaglowych najchętniej odwiedzali stoiska firm Antila Yacht, Tes Yacht oraz dwa punkty zarezerwowane dla Pucharu Polski Jachtów Kabinowych, gdzie prezentowano wybrane konstrukcje uczestniczące w tym cyklu regat.



Jacht Parker 920 Explorer MAX.



Wystawcy nie zapomnieli o miłośnikach klasyki.

Centrum Ptak Warsaw Expo, największe w Polsce, ma łączną powierzchnię 143 000 m kw. Zlokalizowane jest u zbiegu dróg krajowych S7 i S8 oraz autostrady A2 – zaledwie 20 km od Lotniska im. Fryderyka Chopina i 16 km od dworca PKP Warszawa Zachodnia. Ogromny darmowy parking, wygodne wejścia

dla zwiedzających, duże punkty gastronomiczne, stanowisko dla food trucków, przestrzenie wypoczynkowe, doskonałe oświetlenie stoisk i nagłośnienie w halach – wszystkie te elementy tworzą dobry klimat do biznesowych i towarzyskich spotkań. Więcej o targach na stronie www.boatshow.pl. ■

IOW **silvertex**[®]

srebrna **siatka 3D**, która chroni wodę i systemy wodne przed skażeniem bakteryjnym



prosty w użyciu!
wystarczy włożyć do zbiornika



pasuje do każdego zbiornika!

zaawansowana **antybakteryjna** ochrona wody pitnej **bez użycia chemii!**

silvertex.pl

Najprawdopodobniej najlepszy sposób ochrony wody





Hella marine

APELO

Oświetlenie podwodne



www.eljacht.pl

Europejski Kodeks Żeglugi Śródlądowej w publikacji szkoleniowej federacji ISSA

Wśród publikacji udostępnianych w szkołach żeglarskich zrzeszonych w ISSA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Szkół Żeglarskich) znajduje się między innymi Europejski Kodeks Żeglugi Śródlądowej CEVNI (Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure). To wyjątkowe wydawnictwo, zredagowane zgodnie z zasadą „dużo grafiki, mało tekstu”, w przystępny sposób, na bogato ilustrowanych kartach, prezentuje znaki oraz reguły prawa drogi. Autorzy przedstawiają oznaczenia sygnałów wizualnych na statkach, sygnały dźwiękowe i radiotelefoniczne, oznaczenia dróg wodnych i zasady poruszania się po śródlądowych szlakach. Publikacja powstała w ramach prac prowadzonych przez ISSA w grupie roboczej do spraw nawigacji rekreacyjnej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Zagadnienia, które czasem mogą sprawiać kłopot kursantom, przedstawiono i wyjaśniono w możliwie najprostszy sposób. Podręcznik ułatwia przyswajanie wiedzy i powtarzanie wiadomości, stanowi też doskonałą pomoc dydaktyczną dla instruktorów. Dostępny jest dla kursantów szkół zrzeszonych w ISSA w formie drukowanej i elektronicznej.

W zbiorze bibliotecznym federacji jest już kilkanaście pozycji dla żeglarzy i motorowodniaków. Poszczególne pozycje powstają w języku angielskim i są tłumaczone na języki narodowe. – Te publikacje ułatwiają i przyspieszają proces nauki oraz pozwalają utrwalać wiedzę – mówi Tomasz Lipski, przewodniczący International Sailing Schools Association.

Docelowo każdy kursant zgłaszający się na zajęcia w szkole zrzeszonej w ISSA będzie otrzymywał odpowiedni pakiet materiałów w formie elektronicznej lub drukowanej, w języku polskim lub angielskim – zawsze będą to publikacje przygotowane do wybranego kursu. Najnowszą publikacją edukacyjną, promowaną obecnie przez struktury ISSA w Polsce, jest wydawnictwo drukowane „Inland Power Yacht Skipper”.

Misją Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarskich jest standaryzacja szkoleń na

całym świecie oraz wspieranie szkół zrzeszonych w ISSA w utrzymywaniu wysokich standardów edukacji. Obecnie 25 polskich szkół naucza według programów federacji i wydaje patenty ISSA. Federacja oferuje pięć patentów żeglarskich (od Yacht Crew do Master of Yacht), pięć patentów motorowodnych (od Power Yacht Crew do Power Master of Yacht), do tego mamy także pięć patentów dziecięcych i młodzieżowych. Spis polskich szkół zrzeszonych w ISSA znajdziecie na stronach www.issa.global oraz www.issa.com.pl.

The image shows a page from the CEVNI (Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure) sign manual. It features a central diagram of a waterway with various navigational signs placed along it. Surrounding the diagram are sections for different types of signs: Prohibitory, Mandatory, Restrictive, and Informative. Each sign is accompanied by a brief description and a small icon. The page is titled 'CEVNI European Code for Inland Waterways' and includes a small text box at the top right about the International Sailing Schools Association (ISSA).

Port Sztynort. Najbliższy sezon powitamy z nową infrastrukturą portową



Nowe pomosty w części zachodniej Portu Sztynort już czekają na armatorów i czarterowiczów.

Dość niezwykle był widok na sztynorecką przystań w jesiennej aurze oraz na basen portowy bez pomostów w części gościnnej. To efekt trwającej przebudowy portu – całkowita wymiana pomostów jest najbardziej spektakularnym etapem modernizacji. Inwestycja obejmuje demontaż wszystkich starych wysłużonych drewnianych pomostów, postawienie nowoczesnych pirsów betonowych, likwidację za-

kotwiczonych mooringów oraz zamontowanie odnóg cumowniczych. Wykonawcą jest znana w branży jachtowej firma Karos. Pomosty będą nie tylko trwalsze, ale także bezpieczniejsze – załogi będą teraz cumować przy ośmiometrowych odnogach o szerokości około 70 cm, które zapewnią wygodną komunikację. W Sztynorcie postawiono także na nowoczesną infrastrukturę techniczną: ujęcia wody, przyłącza elektryczne oraz oświetlenie LED.



Sztynorcka flota jachtów Maxus 34.

Co ciekawe, zamiast 14 starych pomostów zaprojektowano 13 nowych – chodziło przede wszystkim o powiększenie przestrzeni manewrowej. Jachty na Mazurach są coraz dłuższe i szersze – inwestorzy muszą to brać pod uwagę. W pierwszej kolejności wymieniono pomosty zachodnie, czyli leżące w strefie ciszy oraz w strefach rezydenckiej i czarterowej. Obecnie trwa wymiana pomostów w części wschodniej (gościnnej), która zwykle jest najbardziej gwarownym obszarem mariny. Nowe pirsy będą nieco dłuższe, więc nie zmieni się liczba miejsc postojowych – Sztynort nadal będzie mógł ugościć łącznie niemal 500 jednostek. Na całym obszarze port zostanie pogłębiony (do głębokości co najmniej dwóch



Koniec z mooringami. Załogi odwiedzające Sztynort będą teraz parkować do wygodnych odnóg cumowniczych.

Fot. Marysia Dobrzycka



Jacht Northman 1200 ma wygodny górny pokład...

metrów). Zaplanowano też łatwiejsze dojścia od strony wody zarówno do stacjonarnej od-sysarki nieczystości, jak i do nadwodnej stacji paliw Orlen. Wszelkie prace w obrębie basenu portowego mają zostać zakończone w kwietniu 2023 roku, więc najbliższa majówka w Sztynorcie będzie już mieć nowe oblicze.

W porcie czeka już także nowy samojezdny dźwig ślipowy do wodowania i transportu jachtów – obsługuje zarówno flotę czarterową, jak i jednostki przebywające w Sztynorcie gościnnie. Odnowiono alejki i drogi dojazdowe oraz wyremontowano pomieszczenia kapita-natu, gdzie znajduje się biuro obsługi czarter-ów. Zmiany zauważycie także na parkingu – obiekt jest monitorowany i dozorowany, ma też system kontroli dostępu oraz automatyzację płatności. Na wypadek ewentualnej awarii zasilania, zakupiono agregat prądowłóczy,



...oraz oświetlenie nawigacyjne.

który może zasilac całą marinę do momentu usunięcia usterki.

Choć prace na wodzie będą trwać jeszcze wiele tygodni, Nowy Sztynort już się przygotowuje do najbliższego sezonu. Flota jednostek czarterowych dostępnych w tym miejscu jest naprawdę imponująca. Mamy do dyspozycji aż 18 najnowszych jachtów typu Maxus 34 o długości 11,34 metra. Ta konstrukcja, wyposażona w dwa koła stero-we, echosondę, oświetlenie nawigacyjne oraz dziobowy ster strumieniowy ułatwiający portowe manewry i cumowanie, jest obecnie kró-lem Mazur i bez wątpienia wyznacza nowe standardy w czarterach. Jachty są nie tylko doskonałymi jednostkami do rejsów w naj-



Jacht Maxus 34.

Fot. Dobrochna Nowak

dalsze zakątki jezior, ale stanowią też wygodną i reprezentacyjną bazę noclegową. Łodzie wyposażono w kuchnię, ogrzewanie, łazienki z morskimi toaletami oraz dwa prysznice z ciepłą wodą: w toalecie i na rufie.

Flota obejmuje także pięć jachtów Maxus 33.1, pięć łodzi motorowych Revo 870, dwie łodzie Bayliner VR4 / VR5 oraz dwie luksusowe jednostki typu Northman 1200 z górnym pokładem i silnikiem 110 KM. Dodatkowo Sztynort dysponuje flotą ośmiu jachtów regatowych RS21 oraz flotą ośmiu jednostek typu Hansa 303 – to łodzie przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami. Jachty czarterowe można rezerwować na stronie internetowej www.sztynort.pl (zakładka: Czartery). ■



54°08 N



21°41 E

NOWY SZTYNORT

OSADA WOLNOŚCI

www.sztynort.pl



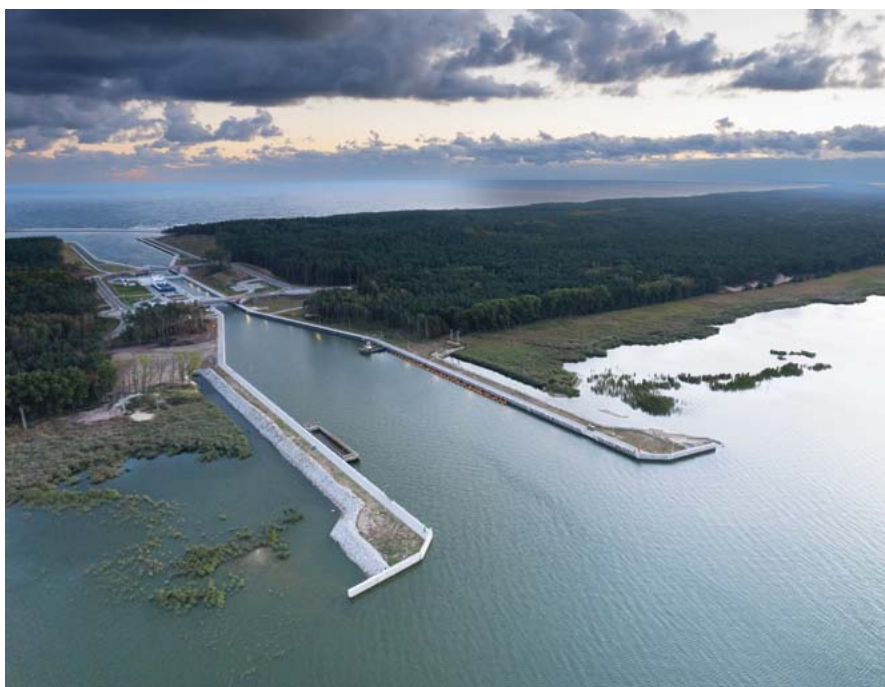
ŻEGLARSTWO | WYPOCZYNEK | LOKALNA KUCHNIA



Przekop mierzei to nie tylko śluza, ale także system dróg i mostów zwodzonych.

Fot. Materiały prasowe NDI/BESIX

Port Nowy Świat. Jak korzystać z przekopu Mierzei Wiślanej i nowej drogi wodnej



Wejście od strony Zalewu Wiślanego.

Fot. Materiały prasowe NDI/BESIX

Na razie przejścia przez śluzę odbywają się jedynie w porze dziennej: dwa razy w kierunku Zalewu Wiślanego (otwarcie wrót o 8.30 i 13.30) oraz dwa razy w kierunku Zatoki Gdańskiej (o 11.00 i 16.00). Procedura śluzowania trwa około godziny. A jeśli wpłyniemy tuż po otwarciu wrót – nawet dwie godziny. Warto pamiętać, że różnica poziomów wody między zalewem a zatoką zwykle jest niezauważalna, więc obsługa nie potrzebuje czasu na wypełnianie komory wodą, a później na jej wypuszczenie. Do celowo planowane są śluzowania również nocą. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej wydało już nową mapę papierową nr 42 zatytułowaną „Podejście do Portu Nowy Świat”.

Obsługa obiektu zaleca komunikację z kapitanatem przez radio VHF (dla bezpieczeństwa i sprawnego śluzowania). Zmierzając w kierunku przekopu skipper musi się zameldować na kanale 68. Powinien to zrobić na dwie godziny przed planowanym wpływem do śluzy. Niektórzy żeglarze mogą mieć z tym kłopot, bo nie wszystkie małe jachty są wyposażone w takie urządzenie.



Pierwsze załogi na nowym szlaku. Fot. Marek Stodownik

Podjęcie od strony zatoki jest proste, ale pewne utrudnienia mogą stanowić akwenty zamknięte S-1a, S-1b i S-1c, które uniemożliwiają żeglugę najkrótszą drogą, na przykład z Helu. Od boi NS (54°22,4'N 019°16,6'), leżącej milę od główek portu, należy się kierować na wejście kursem 107°. Jacht prowadzi zielono-biało-czerwone światło sektorowe umieszczone na wschodnim fałochronie. Wejście o szerokości 25 metrów i głębokości czterech metrów wyznaczają pławy: zielona i czerwona. Wewnątrz portu jest ciąg żółtych pław oznaczających granicę bezpiecznej wody. Za główkami trzeba się kierować do kei dla jednostek oczekujących na służowanie (miejsce postoju wskazuje kapitanat). Wydanie jednorazowej zgody na dłuższy postój może być związane z naliczeniem opłaty.

Cumowanie nie jest proste, bo betonowe umocnienia są bardzo wysokie. Trzeba się wdrapać do pólerek ustawionych na brzegu lub skorzystać z punktów cumowniczych za-



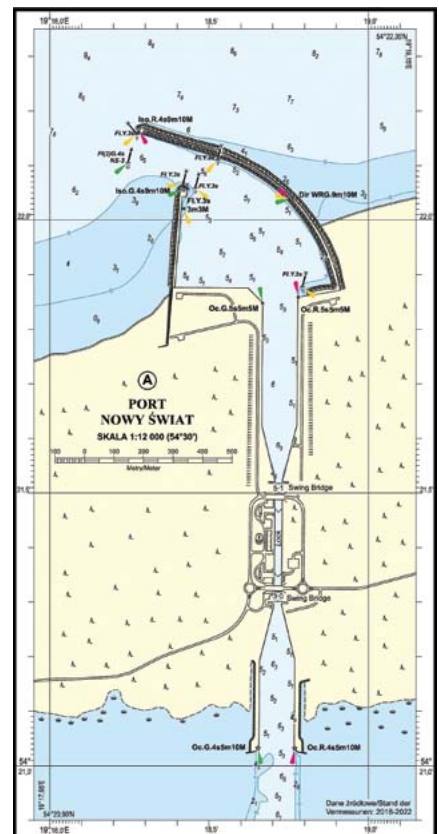
Pierwsze otwarcie mostu nad przekopem.

Fot. Marek Stodownik

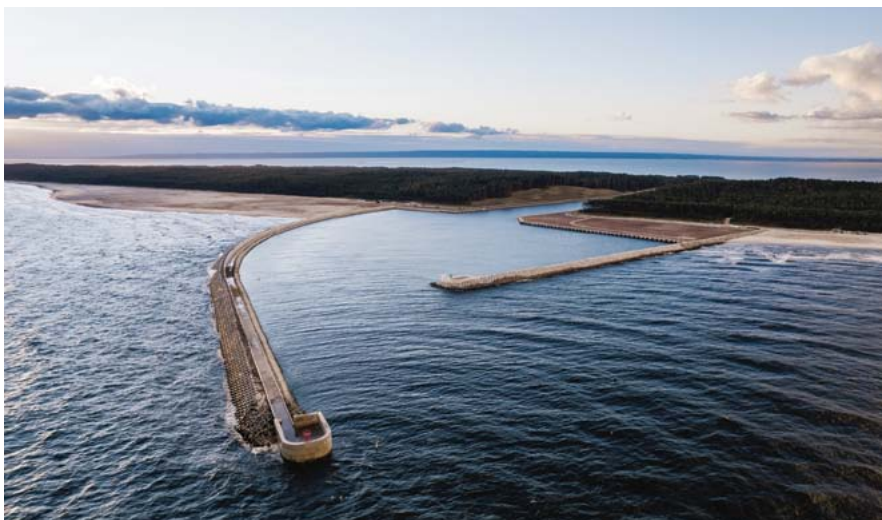
montowanych w ścianach. Obniżone brzegi, które mają służyć mniejszym jednostkom, są niestety krótkie – z pewnością mogły zająć więcej miejsca. Co ciekawe, załogi nie mogą opuszczać pokładów, a warunkiem postoju w nocy jest oświetlenie jachtu. Na kei brakuje udogodnień dla żeglarzy, także przyłączy elektrycznych. To dość dziwne, bo teren portu jest wręcz skąpany w światłach, więc prądu tu raczej nie brakuje. Dziwny jest także zakaz używania własnych odbijaczy, który załogi solidarnie ignorują. Słusznie, bo brzegi są wyłożone gumowymi nakładkami twardymi jak skała. Od strony Zalewu Wiślanego tor podejściowy wyznaczają trzy pary pław czerwonych i zielonych ze światłami, a wejście do basenu oznaczone jest parą światła na południowych główkach.

Budując przekop, usunięto 800 tys. metrów sześciennych materiału. Służa ma cztery bramy, każda złożona jest z sześciu segmentów, a każdy segment z 730 elementów. Jedna brama waży około 160 ton. To największy tego typu obiekt w Polsce – komora służy ma niespełna 200 metrów długości i 25 metrów szerokości. Urobek z przekopu i toru wodnego prowadzącego do Elbląga trafia nieopodal na nową sztuczną wyspę o powierzchni 180 hektarów.

Marek Stodownik



Przekop na nowej mapie BHMW.



Uwagi związane z funkcjonowaniem służy i Portu Nowy Świat można zgłaszać do Urzędu Morskiego w Gdyni. Podczas spotkania, które odbyło się w Nowym Dworze Gdańskim pod koniec listopada, żeglarze wnioskowali między innymi o zmianę harmonogramu służowań, możliwość zgłaszania się przez telefon, możliwość cumowania i nocowania w awanportach oraz o pozwolenie na opuszczanie jachtów. Obecni na spotkaniu przedstawiciele urzędu zaznaczyli, że są otwarci na propozycje.

Fot. Materiały prasowe NDI/BESIX

Ocean Marzeń. Podopieczni fundacji łapią wiatr i remontują morską jednostkę



Podopieczni Fundacji Ocean Marzeń kształtują charaktery na pokładach żaglowców.

Fundacja Ocean Marzeń, która młodzieży z domów dziecka i ośrodków wychowawczych wytycza ścieżki ku żeglarsztwu i morzu, zakończyła 12. sezon działalności. Był wyjątkowo udany: remont morskiego jachtu, nowa baza szkoleniowa pod Warszawą i wyjątkowy, niemal trzykrotny, wzrost liczby uczestników rejsów i obozów organizowanych na Mazurach, Zalewie

Zegrzyńskim i w Zatoce Gdańskiej. W mijającym roku pod żaglami fundacji pływało aż 354 podopiecznych. W ramach Młodzieżowego Programu Edukacji Żeglarskiej zorganizowano 35 rejsów i szkoleń. Wszystkie działania fundacji są finansowane z darowizn od osób prywatnych, firm i organizacji pozarządowych – niezwykła społeczność darczyńców liczy dziś prawie tysiąc osób. – Dzięki ich

hojności docieramy do coraz szerszego grona potrzebujących – mówi Adam Wiśniewski, prezes fundacji. – Chcemy pokazywać młodym ludziom, że mogą realizować marzenia bez względu na swą przeszłość i trudności codziennego życia. Żeglarsztwo jest najlepszym sposobem, by wkroczyć w dorosłość bez balastów i znaleźć ciekawą ścieżkę życia zawodowego blisko morza.

Na Mazurach zorganizowano 17 rejsów, w tym 12 takich, w których udział wzięli podopieczni placówek razem z wychowawcami. Wspólne wyjazdy kadry i wychowanków domów dziecka tworzą nowe relacje. Na takich rejsach sternikami są dorośli podopieczni fundacji, którzy pierwsze kroki pod żaglami stawili kilka lat temu. Podobnie jest na kursach żeglarskich – tu również starsi podopieczni wprowadzają w świat żeglarsstwa młodszych. W tym roku w szkoleniach na stopnie udział wzięło 64 kadetów.

Fundacja stworzyła nową bazę szkoleniową w Międzyszkolnym Ośrodku Sportowym w Zegrzu Południowym, gdzie praca z młodzieżą trwa od początku kwietnia do końca października. Kadeci pływają na dwumasztowym jachcie typu Trener Wielki. – W przyszłym sezonie chcemy tu przenieść część naszych jachtów z Mazur. Na Zalewie Zegrzyńskim będziemy szkolić przez cały rok. Obecnie tworzymy drużyny, które pod opieką naszych wychowawców i instruktorów rozpoczyna zajęcia już wiosną.

Bardzo ważnym elementem w działalności fundacji jest aktywność morska. Na żagłowcach „Baltic Beauty” i „General Zaruski” zorganizowano sześć rejsów, w których udział wzięło 144 wychowanków i wychowawców z różnych placówek. Niezwykłym przedsięwzięciem, zorganizowanym przy wsparciu kapitana Jerzego Jaszczuka, był zakup pierwszej fundacyjnej jednostki pełnomorskiej – stalowego jachtu „Flot”. Podopieczni i przyjaciele zaangażowali się w remont. We wrześniu 2022 roku jednostka została zwodowana, a w październiku odbyła pierwszy rejs techniczny. Jacht został przeprowadzony do Gdańska, gdzie będą wykonywane kolejne prace. Zapewne już wiosną przyszłego roku „Flot” wejdzie do czynnej służby.

Fundacja wspiera też uczniów szkół morskich. Od 10 lat finansuje stypendia wychowankom domów dziecka, którzy wybrali morską ścieżkę zawodową. Pomaga rozpocząć naukę lub ją kontynuować, ściśle współpracując z kadry szkół, finansując zakwaterowanie w bursach, wyżywienie, a także lekcje dodatkowe. ■



Wybinka. Niby prosta, ale poćwiczyć warto.



Wodowanie morskiego jachtu „Flot”.



Znajdź swoją szkołę wśród najlepszych

Międzynarodowe standardy szkoleniowe
tworzone z pasją od 1969 roku

issa.global





Zegarek Żeglarza Roku 2022:
D1 Milano Subacqueo. Zalety włoskiej marki:
doskonałe materiały, mocno zarysowane
krawędzie i dbałość o detale.

Nagrody dla żeglarzy nominowanych do plebiscytu Żeglarz Roku 2022

W corocznym konkursie Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największe uznanie czytelników. Początek internetowego głosowania w piątek 16 grudnia, zakończenie – w piątek 10 lutego o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej wiatr.pl/konkurs przygotowanej na komputery, tablety i smartfony. Głosować można raz w każdej dobie (czas warszawski, od godz. 00:00 do godz. 24:00). Każdy głos musi być potwierdzony przez e-mail.

Przedstawiamy nagrody dla nominowanych żeglarzy przygotowane przez naszych partnerów. Zwycięzca plebiscytu otrzyma zegarek Żeglarza Roku 2022: D1 Milano Subacqueo, sportowe słuchawki Shokz OpenRun oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury. Zdobywca drugiego miejsca otrzyma słuchawki Shokz OpenRun oraz smartwatch

marki Nowley. Zdobywcy trzeciego i czwartego miejsca otrzymają słuchawki Shokz OpenMove oraz smartwatche marki Nowley. Dodatkowo wszyscy nominowani otrzymają torbę z tkanin dakronowych marki Code Zero. Zegarki ufundowała firma Hashtag, słuchawki – Freeway OMT, kamizelkę – Parker Poland, a torbę – firma Code Zero.

Zegarek D1 Milano Subacqueo

W tegorocznej edycji plebiscytu zegarkiem żeglarza roku jest model Subacqueo włoskiej marki D1 Milano. Marka powstała w Mediolanie w 2013 roku i jest uznawana za jedną z najszybciej rozwijających się w zegarmistrzowskim świecie. Jej modele nawiązują do zegarków z lat 70. Zalety: doskonałe materiały, mocno zarysowane krawędzie oraz dbałość o detale. Obudowę modelu Subacqueo wykonano ze szrotowanej i polerowanej stali

nie rdzewnej. Szafirowe szkło ma powłokę antyrefleksyjną, a wskazówki i indeksy – powłokę Super Luminova. Zegarek wyposażono w datownik i wewnętrzny obrotowy pierścień nurkowy. Stalowy dekiel udekorowano graferunkiem podwodnego świata. Elegancka koperta ma 43 mm szerokości. Wodoodporność: 30 ATM. Waga: 155 g. Producent udziela dwuletniej gwarancji. Dystrybutorem zegarków D1 Milano jest firma Hashtag. Więcej informacji oraz inne dostępne marki i modele na stronie www.timeandmore.pl.

Smartwach Nowley

Nowley to hiszpańska marka mająca bardzo różnorodną ofertę. Smartwach informuje o połączeniach, wiadomościach, monitoruje sen, liczy kroki, kalorie, dodatkowo mierzy puls, ciśnienie, a nawet saturację krwi. Prezentowany model ma wytrzymałą i lekką

PARTNERZY PLEBISCYTU



D1 MILANO





Hiszpański smartwatch marki Nowley.

kopertę z tworzywa. Sportowy charakter podkreśla silikonowy pasek. Średnica wyświetlacza: 1,3 cala. Rozdzielczość 240x240 sprawdza się nawet w jasnym świetle. Moduł bluetooth zapewnia synchronizację ze smartfonami (iOS i Android). Baterię o pojemności 180 mAh naładujemy w około 2, 3 godziny, co pozwoli nawet na 10 dni pracy w trybie czuwania. Więcej informacji na stronie www.timeandmore.pl.

Słuchawki Shokz

Shokz to lekkie, trwałe, wodoodporne i świetnie dopasowane sportowe słuchawki z technologią przewodnictwa kostnego (konstrukcja odsłaniająca ucho). Dostarczają dźwięk wprost do ucha wewnętrznego za pomocą kości policzkowych, które pełnią funkcję rezonatora dźwięku. W bardzo niewielkim stopniu wykorzystują błonę bębenkową – drgania powodują, że dźwięk jest przekazywany bezpośrednio do ucha wewnętrznego. Ta całkowicie bezpieczna metoda od lat jest wykorzystywana w aparatach dla osób słabosłyszących. Co ważne, słuchawki z przewodnictwem kostnym nie zasłaniają ucha, więc nie jesteśmy odcięci od otaczającego nas świata i bodźców. Ma to duży wpływ na wygodę i bezpieczeństwo. Poza tym po dłuższym używaniu słuchawek, nie doznajemy uczucia ucisku, które często nam towarzyszy

z tradycyjnymi dousznymi i kanałowymi słuchawkami. Słuchawki Shokz nie mają przewodów – ze źródłem dźwięku, na przykład z telefonem, łączą się przez bluetooth. Słuchając muzyki, możemy jednocześnie rozmawiać i odbierać telefon. A jeśli zechcemy się odciąć od zewnętrznych bodźców, możemy skorzystać z dousznych stoperów i zmienić ustawienie equalizera w celu optymalizacji dźwięku.

W sklepach znajdziecie między innymi popularne słuchawki Shokz OpenMove. Są wszechstronne i doskonale się nadają do codziennego użytku. W zestawie plebiscytowych nagród mamy także modele OpenRun, słuchawki posiadające opcję szybkiego ładowania oraz najwyższą klasę szczelności (IP67) w palecie modeli Shokz z bluetooth. Wykorzystują technologię przewodnictwa kostnego ósmej generacji. Słuchawki mają wbudowany mikrofon (całkowicie niewidoczny) oraz łatwo

dostępne przyciski pozwalające regulować głośność, odbierać połączenia telefoniczne i łączyć słuchawki z zewnętrznymi urządzeniami. Przycisk wielofunkcyjny w lewej słuchawce jest dobrze wyczuwalny i działa precyzyjnie. Odebrać połączenie? Kliknij raz. Przesunąć odtwarzanie muzyki do następnej piosenki? Kliknij dwa razy. Zakończyć rozmowę telefoniczną? Kliknij raz. Wrócić do odtwarzania poprzedniej piosenki? Kliknij trzy razy. Słuchawki są dostępne w kilku ciekawych kolorach. W zestawie otrzymujemy kabel USB do ładowania wbudowanych baterii, instrukcję oraz etui.

Więcej o słuchawkach Shokz na stronie internetowej www.shokz.pl. W zakładce Przetestuj znajdziecie spis sklepów stacjonarnych, w których możecie przetestować wybrane modele. Dystrybutorem słuchawek jest firma Freeway OMT. ▶



Słuchawki Shokz są lekkie i trwałe. Wykorzystują technologię przewodnictwa kostnego.



Słuchawki Shokz łączą się ze źródłem dźwięku przez bluetooth. Mają mikrofon i przyciski do regulacji.

PARTNERZY PLEBISCYTU



D1 MILANO





Pneumatyczna kamizelka ratunkowa marki Mercury od firmy Parker Poland.

Kamizelka ratunkowa Mercury

Automatyczną kamizelkę ratunkową marki Mercury ufundowała firma Parker Poland, dystrybutor akcesoriów jachtowych i osprzętu oraz producent jachtów motorowych znanych i nagradzanych na całym świecie (www.parker.com.pl). Firma prowadzi pod Warszawą salon

wystawowy (Cząstków Polski, ul. Firmowa 30, tuż przy trasie S7 prowadzącej w kierunku Nowego Dworu Mazowieckiego).

Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO₂, pas kroczny i kłamrę. Wyporność: 165N. Dostępna jest w wersji automatycznej (otwiera się samoczynnie po zanurzeniu w wodzie), ale mechanizm napełniania użytkownik może

też uruchomić ręcznie. Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie.

Torby Code Zero

Torby żeglarskie sopockiej marki Code Zero są doskonale na regaty, rejs i zwykły rodzinny wyjazd. Producent wykorzystuje nowe tkaniny, dakrony ze starych żagli, a także materiały laminatowe z nowoczesnych grotów i foków. Firma działa głównie w internecie, ale ma też firmowy sklep stacjonarny (Sopot, ul. Monte Cassino 10). Z bogatej kolekcji najchętniej wybieramy duże owalne torby Mistral oraz siostrzane prostokątne, z dodatkowymi bocznymi kieszeniami, torby Pampero. Świetnie się sprawdzają także torby-plecaki, zarówno mniejsze miejskie Juka i Solano, jak i większe lotnicze Oroshi, które w wielu liniach nadają się na bagaż podręczny. W ofercie znajdziecie także worki żeglarskie, siatki na zakupy z materiałów spinakerowych, torby plażowe, kosmetyczki, portfele, nerki, teczki, pokrowce na marynarki oraz torby na laptopy w różnych rozmiarach. Szukajcie na www.codezero.pl. ■



Duże torby Mistral i Pampero...



...mają solidne zamki i nieprzemakalną kieszeń.



Torba na laptop 15”.



Sprawdzone fasony toreb i plecaków powstają także z ciekawego i bardzo wytrzymałego laminatu Lite Skin. Szukajcie na stronie www.codezero.pl (zakładka: Produkty).

PARTNERZY PLEBISCYTU





EWOLUCJA DLA OCEANU

NAJLEPSZA
TECHNOLOGIA RADAROWA



RAYMARINE PRZEDSTAWIA NOWY

CYCLONE®

Perfekcyjna konstrukcja, solidna wydajność i niezrównana świadomość sytuacyjna: półprzewodnikowe radary otwarte Cyclone dają żeglarzom pewność, że poradzą sobie w najtrudniejszych warunkach i będą ufnie nawigować po ruchliwych szlakach wodnych.

Kolejna ewolucja radaru premium.

Raymarine®

#FindYourSea

www.eljacht.pl



Maja Dziarnowska: „Przez lata podnosiłam umiejętności i w ten sposób dotrwałam do narodzin nowego windsurfingu”.

Fot. Robert Hajduk / PZZ

Maja Dziarnowska. Najlepszy sezon i największy sukces w karierze

Nominacja za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie iQFoil.

Maja Dziarnowska zajęła trzecie miejsce na mistrzostwach kontynentu w nowej olimpijskiej konkurencji iQFoil (latająca deska z hydroskrzydłem). To największy sukces polskiej zawodniczki w dotychczasowej karierze. Podczas regat rozegranych w maju na jeziorze Garda przeprowadzono aż 20 wyścigów eliminacyjnych. Maja świetnie sobie radziła w każdych warunkach wiatrowych i na różnych trasach (slalom i course racing). Dziewięć razy meldowała się w pierwszej piątce i trzy razy zwyciężała. Po eliminacjach zajmowała trzecie miejsce. W półfinale

odrabiała straty i przedzierała się z czwartej pozycji na drugą, która dawała jej awans do bezpośredniej finałowej walki o medale. Tu z kolei podjęła rywalizację o pełną stawkę, czyli o złoto – tym razem jednak zabrakło szczęścia. W minionym sezonie Polka zdobywała też medale w Trofeo Princesa Sofía Mallorca (brąz), French Olympic Week (srebro) oraz w Hadze (złoto) na regatach testowych przed przyszłorocznymi mistrzostwami świata.

Magazyn „Wiatr”: Starej desce klasy RS:X byłaś wierna od jej narodzin w programie olimpijskim, aż do jej naturalnej śmierci. Poświęciłaś tej konkurencji kilkanaście lat, choć dobre wyniki osiągałaś przede wszystkim w silnych i bardzo silnych wiatrach. Nie miałaś wrażenia, że ten sprzęt po prostu cię ogranicza?

Maja Dziarnowska: Z jednej strony zdawałam sobie sprawę, że rywalizacja w słabych wiatrach nie jest moją mocną stroną, ale z drugiej wciąż lubiłam pływać na tej desce. Poza tym co rok w regatach mistrzowskich zajmowałam miejsce punktowane (top 8), co pozwalało mi utrzymać się w kadrze i zachować finansowanie przygotowań oraz startów. Może nie było jakiś spektakularnych sukcesów, ale nie marnowałam czasu – podnosiłam umiejętności i potwierdzałam swoją wartość.

Aż wreszcie zaczął się zbliżać kres klasy RS:X. Popularność zyskiwały deski z foilami, a do programu igrzysk wprowadzono klasę iQFoil. Czy od razu czułaś, że to jest zmiana, na którą warto było czekać?

Pływałam na latających deskach niemal od samych narodzin nowego windsurfingu. Na

PARTNERZY PLEBISCYTU



D1 MILANO



sprzęcie z łapanki startowałam w pierwszych regatach rozgrywanych w Polsce. Szybko zrozumiałam, że to jest coś dla mnie. Z jednej strony – niezwykle doznania. Z drugiej – szansa na lepsze wyniki i walkę o upragnione igrzyska. Później brałam udział w testach różnych desek z foilami, których zadaniem była ocena sprzętu – opinie zawodników wzięto pod uwagę podczas wyboru nowej klasy olimpijskiej. W trakcie tych prób właśnie na iQFoil pływało mi się najlepiej.

Czy nadal lubisz silne wiatry?

Tak. Jednak nie tylko dlatego, że osiągam wtedy dobre wyniki. Po prostu lubię szybką jazdę i walkę w trudnych warunkach. Takich na przetrwanie – gdy trzeba się zmagać nie tylko z rywalkami, ale też z własnymi słabościami. Gdy inne dziewczyny zaczynają odpuszczać, ja dociskam i rozwijam skrzydła. Oczywiście w słabszych wiatrach też muszę sobie radzić, bo bez tego nie będzie sukcesów – bardzo rzadko wieje mocno przez kilka dni z kolei. Silniejsze wiatry sprzyjają mi także dlatego, że w takich warunkach na desce iQFoil rozgrywamy course racing – wyścig prawdziwie żeglarski, z klasyczną halsówką, podczas której można zaprezentować umiejętności związane z czuciem wiatru oraz strategią i taktyką regatową. Przy słabych wiatrach mamy za to słalom, czyli jazdę na prędkość bez wielkiej finezji, ze startem na półwiatrze. Z tym elementem radzę sobie coraz lepiej, bo sporo czasu na



Maja Dziarnowska utrzymywała wysoką formę przez cały sezon.

Fot. Szymon Sikora / PZZ

niego poświęciliśmy, ale zapewne trzeba tu będzie jeszcze mocno pracować.

W klasie iQFoil o medalach decyduje jeden ostatni krótki wyścig. Ten format regat ma swoich zwolenników, ale też wielu przeciwników. Co o nim sądzisz?

Uważam, że należy go zmodyfikować. Obecnie nie zawsze regaty wygrywa najlepszy żeglarz zawodów, czasem jest to po prostu najlepszy w ostatnim starcie. Każdy kto zna nasz sport od podszewki, a nie tylko z filmików na YouTube, wie jak złożoną jest dyscypliną,

jak wiele czynników ma wpływ na końcowy rezultat. Nieprzewidziane zmiany kierunku i siły wiatru, awarie sprzętowe, czy nawet głony zaczepione o foila – każda z takich sytuacji może odebrać medal nawet największym faworytom. Dlatego trudno się pogodzić z tym, że o wszystkim ma decydować jeden wyścig trwający zaledwie kilka minut. Można wymiatać przez całe regaty, a na finiszu zostać z niczym. Na razie ten format jest obowiązujący, ale wierzę, że do igrzysk coś się w tej sprawie jeszcze zmieni. ■



Polska zawodniczka uważa, że należy zmodyfikować obecny format rozgrywania regat w klasie iQFoil.

Fot. Robert Hajduk / PZZ

PARTNERZY PLEBISCYTU



D1 MILANO



Agata Barwińska: „Każdy sukces dodaje pewności siebie i wiary w umiejętności”



Agata Barwińska od trzech lat przywozi medale ze wszystkich mistrzostw Europy w klasie ILCA 6.

Fot. Szymon Sikora / PZZ

Nominacja za złoty medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie ILCA 6.

Agata Barwińska, żeglarz roku z poprzedniej edycji naszego plebiscytu, obroniła w listopadzie tytuł mistrzyni Europy w klasie ILCA 6 i tym samym ponownie zyskała konkursową nominację (już trzecią z kolei). Regaty rozegrano w Hyères. Zawodnicy zmagali się z pełną gamą żeglarskich warunków: od słabych zmiennych wiatrów i płaskiej wody, po solidne szkwały i fale. Polka już pierwszego dnia objęła prowadzenie. W kolejnych wyścigach zaliczyła falstart i spadła na trzecie miejsce – to była jej najniższa pozycja w klasyfikacji. O złoto walczyła do dostatniego wyścigu, przed którym miała tyle samo punktów, co druga Marit Bouwmeester, trzykrotna medalistka olimpijska i czterokrotna mistrzyni świata. Atak

na finiszu szykowały też Belgijka Emma Plasschaert, mistrzyni świata z 2021 roku, oraz Szwajcarka Maud Jayet. Agata pilnowała najgroźniejszych rywali, na kolejnych kursach przedzierała się do czołówki miejsce po miejscu i kontrolowała sytuację – 11. lokata na mecie wystarczyła do obrony tytułu. Na dziesięć rozegranych wyścigów Polka aż pięć ukończyła w pierwszej piątce, a jeden wygrała.

Agata od trzech lat przywozi medale ze wszystkich mistrzostw kontynentu – w 2020 roku zdobyła brąz w Gdańsku (pierwszy medal dla Polski w tej konkurencji odkąd klasę wprowadzono do programu igrzysk), w 2021 roku sięgnęła po złoto w Bułgarii, a w 2022 roku obroniła trofeum we Francji. Dorzuciła do tego sukcesy w regatach Pucharu Świata oraz w mistrzostwach świata (brąz w 2021 roku i siódme miejsce w 2022 roku). W ostatnim sezonie wygrała też prestiżowe regaty French Olympic Week.

Magazyn „Wiatr”: Agata, wspaniale zakończenie sezonu...

Agata Barwińska: Dokładnie. Wisienka na torcie.

Jakie były twoje największe atuty w tych regatach?

Konsekwencja, wszechstronność, odporność psychiczna i umiejętne zarządzanie ryzykiem. Nie jestem hazardzistką ani w życiu, ani na wodzie, więc zawsze się staram ostrożnie i z wagą podejmować decyzje. Można powiedzieć, że żeglowałam pewnie i zarazem bezpiecznie.

Nie trzeba wygrywać wyścigów, by zdobywać medale.

No właśnie, znacznie cenniejsza jest równa żegluga w czołówce.

Od flauty do 30 węzłów. Od warunków jak na Jezioraku, po oceaniczny rozkołys. A ty zawsze w czołówce. Jak się to robi?

Wszechstronność to obecnie moja mocna strona. Radzę sobie w każdych warunkach. Nie muszę nerwowo zerkać na prognozy i pro-

PARTNERZY PLEBISCYTU



D1 MILANO



sić niebiosa o silny lub o słaby wiatr. Mogę się ścigać na Jezioraku, w Pucku albo na Atlantyku – wszystko mi jedno gdzie będą rozgrywane kolejne regaty. Poza tym dokładając do kolekcji kolejne sukcesy i medale, budowałam w ostatnich latach pewność siebie i wiarę we własne umiejętności. Wiem dokąd zmierzam i wszystko mam poukładane. Moja pani psycholog, z którą spotykam się od czasu do czasu, żartuje, że jest mi już niepotrzebna. Siadamy, rozmawiamy, wreszcie zadaję sobie jakieś pytanie, a później sama na nie odpowiadam. Odporność psychiczna w wielu sytuacjach może mieć kluczowe znaczenie, szczególnie w tak złożonym sporcie jakim jest żeglarstwo.

Które regaty są trudniejsze: mistrzostwa świata czy Europy?

Nie widzę między nimi różnicy. Na obu startują te same zawodniczki i na obu poziom jest bardzo wysoki. Wydaje się, że ze wszystkich dużych imprez najłatwiejsze powinny być regaty olimpijskie. Przynajmniej teoretycznie. Wierzę, że w końcu sprawdzę to na własnej skórze.

W klasie ILCA mamy dziś kilku producentów sprzętu. Na jakich łódkach pływa ci się najlepiej?

Właściwie nie ma to dla mnie wielkiej różnicy. Pływałam na pierwszych egzemplarzach dostarczanych przez Devoti Sailing i byłam



Polka jest dziś uniwersalną zawodniczką – świetnie żegluje w każdych warunkach.

Fot. Szymon Sikora / PZZ

zadowolona. W tym roku startowałam na łodzi tajlandzkiej firmy Element 6 Evolution – ta łódka także spełniła moje oczekiwania. Podczas mistrzostw świata w Omanie mieliśmy czarterowane lasery z Japonii i na nie również nie mogłam narzekać. Producenci konkurują między sobą, więc muszą dbać

o jakość. Dlatego nie patrzę na markę, ale skupiam się na żeglowaniu.

Kiedy następną mistrzowska impreza?

Już niedługo: kolejne mistrzostwa Europy rozpoczną się we Włoszech 10 marca 2023 roku. Zima będzie więc bardzo krótka i niezwykle pracowita. ■



Agata będzie bronić mistrzowskiego tytułu już w marcu 2023 roku.

Fot. Robert Hajduk / PZZ

PARTNERZY PLEBISCYTU





Maciek Rutkowski celebrytuje zwycięstwo na japońskiej plaży.

Fot. John Carter / pwaworldtour.com (2)



Historyczny sukces – są powody do radości.

Maciek Rutkowski: „Jeśli będzie szansa na igrzyska, przycisnę z całych sił”

Nominacja za mistrzostwo świata w zawodowym windsurfingu.

Maciek Rutkowski jest pierwszym Polakiem w historii, który wygrał prestiżowy cykl PWA World Tour. To jak zdobyć Wielkiego Szelema w tenisie albo wygrać sezon Formuły 1. Po tytuł sięgnął w slalomie, czyli w najbardziej ekstremalnej i widowiskowej konkurencji, w której zawodnicy rozwijają prędkości sięgające 70 km/h. Do ostatnich decydujących zawodów rozegranych w Japonii Maciek przystępował z drugiego miejsca w rankingu. Szansę na tytuł miało kilku zawodników. W końcówce zawodów było już tylko dwóch pretendentów: Włoch Matteo Iachino oraz Polak.

Tegoroczny finał był wyjątkowo dramatyczny. Gdy Maciek żeglował w ścisłej czółwce, wpłynął w plastikową torbę, zaliczył spektakularnego fikołka i połamiał sprzęt. Sądził, że szansa na tytuł przepadła. Najpierw, gdy zmierzał do brzegu na asekuracyjnej motorówce, był załamany. Później górę wzięła złość. Ale po kilku minutach rywale zaczęli dopływać do mety w takiej kolejności, że na-

wet czwarte miejsce, które Maciek zaliczył ostatecznie w tych regatach, dało mu zwycięstwo w całym cyklu i upragnione trofeum (Polak miał tyle samo punktów co Włoch Matteo Iachino, ale lepszy bilans z poprzednich zawodów). – W godzinę zaliczyłem emocjonalną wędrówkę z nieba do piekła i z powrotem – mówił.

Maciek Rutkowski już drugi raz trafia do plebiscytu „Wiatru”. W 2019 roku otrzymał nominację za awans do elity zawodowego windsurfingu oraz za wicemistrzostwo świata w klasie Formuła Windsurfing Foil.

Magazyn „Wiatr”: Przecierałeś szlaki w zawodowym windsurfingu. W pojedynkę, na przekór niedowiarkom, z determinacją. Jak to wszystko się zaczęło i dlaczego obrałeś taką drogę?

Maciek Rutkowski: Wychowałem się na kasetach VHS z filmami o zawodowym windsurfingu z lat 90. Wpatrywałem się w mistrzów i wyobrażałem sobie, że za kilka lat będę tam gdzie oni. To były złote czasy NBA, Michaela Jordana i windsurfingowych transmisji w Eurosporcie z udziałem legendarnych mistrzów: Bjørna Dunkerbecka i Robby’ego Naisha. Właśnie w takim klimacie obrałem kurs na kolejne dwie dekady życia. Nie inte-

resowało mnie pływanie na optimiście, cadedzie, ani nawet na deskach wykorzystywanych w sporcie olimpijskim. Przez wiele lat nie stanąłem na desce z mieczem. A kiedy wreszcie postanowiłem sprawdzić jak się pływa na RS:X, to się czułem jak bym orał wodę pługiem. Miałem wrażenie, że ktoś mi włączył opcję *slow motion*. Kompletna masakra.

Co znaczy dla Ciebie ten tytuł?

To jest jak stempel, na którym wyryto prostą sentencję: „Wykonałeś świetną robotę i wszystko to, co robiłeś, miało sens”.

Po zdobyciu tytułu napisałeś: „Mistrzostwo świata dedykuję wszystkim za małym, za słabym, za wolnym, zbyt pechowym, niepotrafiącym się skupić, robiącym za dużo rzeczy naraz, pochodzącym z małego rynku, sponsorowanym przez małe zespoły operujące ulamkami budżetów wielkiej trójki. Nie winię tych, którzy nie wierzyli. Sam też momentami nie wierzyłem”.

Jeśli dążysz do upragnionego celu przez prawie 20 lat, to zawsze mogą się wkraść chwile zwątpienia. A jeśli dodatkowo idziesz ścieżką inną niż wszyscy, musisz się liczyć z głosami, które nie dodają sił i otuchy. Warto jednak mieć własne marzenia (choćby kosmiczne), mocno w nie wierzyć i dążyć do ich realizacji.

PARTNERZY PLEBISCYTU



Od dwóch lat jesteś w kadrze olimpijskiej i rywalizujesz na desce nowej klasy iQFoil. Czy mając w kieszeni tytuł mistrza świata zawodowców skupisz się teraz na rywalizacji o igrzyska?

Rozdziału związanego z PWA World Tour chyba nigdy nie zamknę. Ten świat jest już wpisany w moje DNA. Mam tam przetarte ścieżki i wiem jak się odnaleźć w tej rywalizacji. Dopiero się wdrapałem na szczyt, więc teraz chętnie bym na nim trochę posiedział.

Ale ten tour już nie wygląda tak, jak kiedyś. Nie ma ani transmisji w TV, ani milionowych kontraktów dla czołowych zawodników. Może to jest dobry moment, by zmienić kurs.

Cykl PWA rzeczywiście zmagają się z kryzysem. Ten biznes zwinął się tak bardzo, że chyba nie może być już mniejszy. Upatruję w tym pewnej szansy. Wierzę, że zawodowy windsurfing ma przed sobą przyszłość i w końcu znów znacznie wykorzystywać swój wielki potencjał. To przecież doskonale narzędzie promocyjne dla producentów sprzętu. Jednak nawet dziś, w tych trudniejszych czasach, w świecie sportów wodnych nie ma lepszego miejsca. Nadal można z tego dobrze żyć, a przy okazji odwiedzać ciekawe zakątki i nieźle się bawić. W porównaniu z żeglarstwem olimpijskim, nawet nieco poturbowany world tour zawodowców jawi się jak Eldorado. Mamy kontrakty sprzętowe i reklamowe, honoraria za wywalczone miejsca, mieszkamy w świetnych hotelach, do tego wikt i opierunek. Im lepiej poznaję żeglarstwo olimpijskie, tym bardziej doceniam świat, w którym funkcjonowałem dotąd.

Pływacie na sprzęcie najwyższej klasy. Tworzycie coś na kształt poligonu doświadczalnego. Na dodatek teraz każdy może startować na dowolnej desce: z foilem lub z tradycyjnym statecznikiem. Jak to wygląda?

Wszystko zależy od warunków panujących na akwenie. Przy wietrze do 20 węzłów królują foile. Gdy zapowiadane są wiatry o sile przekraczającej 30 węzłów, większość wybiera stateczniki. Przy wiatrach od 20 do 30 węzłów flota dzieli się na dwie grupy – wtedy robi się wyjątkowo ciekawie. Stateczniki wciąż wygrywają na prostej podczas silniejszych podmuchów, ale foile są za to bardziej uniwersalne, na przykład wtedy, gdy wiatr zmienia kierunek i trzeba trochę podhalować. Na razie nie przewiduję śmierci stateczników, ale wraz z rozwojem technologii i techniki pływania na skrzydłach, foile będą coraz więcej zyskiwać na silnych wiatrach – myślę że ta bariera wiatrowa przesuwa się o 15, 20



Polak zdobył tytuł pomimo fatalnej wywrotki w końcówce regat.

Fot. John Carter / pwaworldtour.com

procent rocznie. W najbliższych sezonach będzie się przesuwać wolniej, ale i tak tradycyjne deski zostaną w końcu zmarginalizowane.

W olimpijskiej klasie iQFoil z założenia wszyscy mają startować na jednakowym sprzęcie. Rzeczywistość wygląda jednak inaczej. Zawodnicy narzekają zarówno na jakość, jak i na parametry poszczególnych elementów. Ponoć Francuzi z 30 nowo zakupionych foili, do startów kwalifikują zaledwie trzy. Obiecywano, że producent nowych desek nie popełni tych samych grzechów, co poprzednicy. Zostaliśmy jednak oszukani, bo znów jest tak samo, albo nawet gorzej.

To jest rzeczywiście niebywałe. Różnice w sprzęcie są tak wyraźne, że niektórzy (szczęściarze lub po prostu uprzywilejowani mający lepszy dostęp do producenta) pływają szybciej nawet o węzeł. Do tego właśnie prowadzi monopol i oszczędzanie na kontroli jakości. Na

prawdę nie wiem, dlaczego federacja World Sailing pozwala na coś takiego. Szczególnie w UE, gdzie tego typu monopole są przecież niezgodne z obowiązującym prawem. Ta sytuacja powoduje nadwyżę budżetów poszczególnych ekip i ogranicza dostęp do sprzętu szerszej grupie zawodników.

Jakie plany na przyszły sezon?

Kontrakty ze sponsorami obligują mnie do startów w PWA World Tour, więc nadal będę tu aktywnym zawodnikiem. Z zawodowego windsurfingu po części finansuję moje przygotowania do igrzysk, więc tym bardziej muszę pilnować tej roboty. Sytuacja jest dynamiczna, więc każdy kolejny miesiąc będzie pokazywać, jak to wszystko się układa. Jeśli nadal będę miał szansę na olimpijską kwalifikację, to przycisnę ten temat mocniej niż kiedykolwiek. Z pewnością czeka mnie pracowity i bogaty sezon.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Maciek podczas regat na niemieckiej wyspie Sylt (Morze Północne).

Fot. John Carter / pwaworldtour.com



D1 MILANO



PARTNERZY PLEBISCYTU

Maciek Sodkiewicz: „Nie jesteśmy turystami, ale gośćmi, których nikt się nie spodziewa”



Maciek Sodkiewicz za sterem jachtu „Inatiz”.

Fot. Marta Byczkowska

Nominacja z organizację arktycznej wyprawy na niedostępną Zatokę Hudsona.

Po kilku latach przygotowań Maciek Sodkiewicz wyruszył wraz z załogą jachtu „Inatiz” na trudno dostępną Zatokę Hudsona leżącą w kanadyjskiej Arktyce. Ten olbrzymi akwen, o powierzchni

800 tys. kilometrów kwadratowych, a wraz z przyległymi cieśninami o powierzchni 1 200 tys. kilometrów kwadratowych, jest jedną z największych zatok na świecie. Wody akwenu przez dziewięć miesięcy roku są skute lodem. Nie ma tam dróg, portów, rybołówstwa, pełnego pokrycia mapami morskimi, infrastruktury turystycznej, sklepów i dużych skupisk ludzkich. Największą osadę (miasteczko Churchill) zamieszkuje zaledwie 800



Ciepłe powitanie w kanadyjskiej Arktyce.

Fot. Ewa Banaszek

mieszkańców. Pokrywa lodowa wytapia się bardzo późno, a okno pogodowe pozwalające na żeglowanie trwa niezwykle krótko. W to niedostępne miejsce dopłynęło dotąd zaledwie kilka jachtów (w tym polska „Zjawa IV”). Wyprawa „Lodowe Krainy 2022: Hudson Bay Expedition” trwała niemal pół roku. Od portu Nuuk na Grenlandii uczestnicy pokonali 4 tys. mil morskich.

Maciek Sodkiewicz pływa w regiony polarne od 2005 roku. Żeglował do Norwegii, wokół Hornu, na Antarktydę, Alaskę, Spitsbergen, wschodnie i zachodnie wybrzeża Grenlandii oraz w obszary Arktyki rosyjskiej. W 2015 roku dotarł na daleką północ do szerokości geograficznej 82°37,018N.

Dlaczego przygotowania do tej wyprawy trwały tak długo?

Logistyka, pozwolenia, znalezienie odpowiedniego jachtu i staranne przygotowanie jednostki, później pandemia i zamknięcie wielu regionów Kanady, a na dodatek remont zimarlinę do miejscowości Churchill, gdzie jest jedyne w regionie nabrzeże o długości zaledwie 200 metrów. Pociąg do Churchill jedzie dwie doby i już sama ta podróż jest niezwykłą przygodą. To jedyne lądowe połączenie z tym dalekim i niedostępnym obszarem, dzięki któremu mogliśmy zaplanować wymianę załogi. Wszystko to sprawiło, że nasze marzenia o Zatoce Hudsona czekały na realizację od 2016 roku.

Co cię ciągnęło w ten niedostępny region?

W moich rejsach uciekam od ludzi. Im dalej, tym lepiej. Nie chcemy być turystami, ale gośćmi, których nikt się nie spodziewa. Nad Zatoką Hudsona jest zaledwie kilkanaście osad. Miejscowi Inuici żyją tak samo, jak przed dekadami – niewiele się tam zmieniło. Pielęgnują swoje tradycje i korzystają z natury w taki sposób, jak robili to ich przadziadowie. To jest fascynujące. Taki świat naprawdę warto poznać i dotknąć. Miejsca, do których nie ma po co płynąć, bo prawie nic tam nie ma, budzą moją największą ciekawość. Co rok staram się wyruszyć w nowym nieznanym kierunku, bo nie ma nic piękniejszego, niż odkrywanie dalekiego świata. Tę pasję dzielę z grupą przyjaciół – razem tworzymy projekt Lodowe Krainy.

PARTNERZY PLEBISCYTU



Jak się planuje taki rejs i w jaki sposób dobierasz załogę?

Rejsy w ramach Lodowych Krain nie są projektami komercyjnymi. Do załóg na poszczególne etapy aplikują osoby, którym nie strasze żeglowanie w trudnych warunkach i które zazwyczaj mają już pewne doświadczenie, choćby z rejsów bałtyckich – jesiennych i zimowych. Z kolei w dwóch kluczowych etapach (Grenlandia – Zatoka Hudsona – Grenlandia), które można porównać do ataków szczytowych w wysokich górach, uczestniczyli załoganci sprawdzeni w boju podczas naszych poprzednich wypraw. Tu liczą się nie tylko umiejętności żeglarskie czy techniczne, ale także pewna odporność psychiczna oraz skłonność do wielu wyrzeczeń przez kilka tygodni. Ta ekipa nie pęknie nawet podczas wyjątkowo niebezpiecznych i trudnych do usunięcia awarii, na przykład zerwania sztagu. Poza tym są to dość kosztowne przedsięwzięcia – każdy z uczestników wydał kilkanaście tysięcy złotych, nie licząc kosztów podróży, paliwa i zaprowiantowania. Aby dotrzeć do Churchill trzeba było odbyć podróż samolotami i pociągiem przez Toronto, Ottawę i Winnipeg.

Jakie plany na przyszły rok?

Norwegia i Wyspy Owce – to będzie łatwiejszy sezon. A później zapewne znów rzucimy się na coś naprawdę dużego, myślimy o pokonaniu Przejścia Północno-Zachodniego.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Polska załoga w lodowym labiryncie.

Fot. Marta Byczkowska



Transport uszkodzonego rolera.

Fot. Piotr Bartczak



Przygotowania do naprawy na lądzie.

Fot. Ewa Banaszek



Maciek Sodkiewicz: „W moich rejsach uciekam od ludzi. Im dalej, tym lepiej”.

Fot. Maciej Walnik

PARTNERZY PLEBISCYTU



Kamizelki ratunkowe automatyczne. Jak działają, ile kosztują, którą wybrać?



Kamizelka Crewsaver Crewfit 180N Pro (850 zł).



Kamizelka z wypełnioną komorą wypornościową.

Kamizelki automatyczne (często nazywane pneumatycznymi) to dziś stały element wyposażenia osobistego żeglarczy i motorowodniaków. Są wygodne, eleganckie i proste w obsłudze. Nie przeszkadzają w zwykłych czynnościach i pracach pokładowych, więc dla bezpieczeństwa można je nosić nawet podczas łagodnej pogody – po prostu zawsze, gdy wyruszamy na wodę. Najtańsze kupimy już za około 400 zł. Najdroższe – za ponad 2000 zł. Poszczególne modele różnią się krojem, systemem aktywacji oraz elementami wyposażenia dodatkowego. Kamizelki mają regulowany pas biodrowy, stalową lub plastikową klamrę, linkę do uruchamiania ręcznego, taśmy odbłaskowe, gwizdek, a także ustnik do awaryjnego nadmuchiwania i wypuszczenia powietrza przed ponownym złożeniem.

– Żeglarze chętnie wybierają kamizelki ze zintegrowaną uprzężą oraz z uchmem do wpięcia liny asekuracyjnej. Wszystkie modele wyposażone są w nabój z tlenkiem węgla CO₂, którego zadaniem jest wypełnienie komory wypornościowej. Różne są natomiast mechanizmy zwalnijące, które uruchamiają system z iglicą przebijającą nabój i tym samym aktywującą kamizelkę – mówi Witold Wajdeczko z firmy Sea Light.

Kamizelki mogą być uruchamiane automatycznie, ręcznie lub na oba sposoby. W turystyce żeglarskiej, motorowodnej oraz na jednostkach regatowych zwykle korzystamy z kamizelki z podwójnym sposobem aktywacji: automatycznym i ręcznym. Producenci proponują tu dwa typy mechanizmów zwalnijających. Pierwszy wykorzystuje pastylki lub kapsuły, które po zanurzeniu w wodzie błyskawicznie nasiąkają

i uruchamiają prosty mechanizm przebijający nabój CO₂. Na rynku najczęściej spotkacie mechanizmy zwalnijące dwóch marek: UML (United Moulders – www.uml.co.uk) oraz HR (Halkey Roberts – www.halkeyroberts.com). Druga metoda aktywacji wykorzystuje działanie hydrostatycznych zwalniatek Hammar MA1 (www.cmhammar.com). Mechanizm ten aktywuje przebitec naboju CO₂ pod wpływem ciśnienia – wystarczy zanurzyć go w wodzie na głębokość ponad 10 cm. Kamizelki wyposażone w zwalniatek hydrostatyczny Hammar MA1 nie uruchamiają się przez zawilgocenie w bakiście czy też zalanie wodą podczas żeglugi w trudnych warunkach. Dlatego te systemy aktywacji wykorzystują między innymi żeglarze oceaniczni uczestniczący w regatach samotników Vendée Globe czy też w wyścigu zalogowym The Ocean Race.

Droższe modele kamizelek renomowanych marek mają dziś sporo dodatkowych elementów. Na przykład kaptur chroniący przed falami, ratunkowe światło błyskowe, kieszeń na radiopławę osobistą, dwie długie taśmy udowe (zastępują pas kroczy), okienko do szybkiej inspekcji mechanizmu aktywującego, zintegrowany uchwyt do podjęcia załoganta z wody, nożyk bezpieczeństwa, a nawet uchwyt, który odpowiada za błyskawiczne zwolnienie linki bezpieczeństwa.

Kamizelki automatyczne trzeba regularnie i starannie serwisować, a także wymieniać niezbędne elementy eksploatacyjne. Najlepiej wykona to pracownik specjalistycznego serwisu, który odbył kursy u producentów, ma niezbędne narzędzia, doświadczenie, wsparcie techniczne oraz certyfikat Urzędu Morskiego. – Podczas serwisu sprawdzamy wszystkie szwy i klejenia, testujemy szczelność komory wypornościowej



Kamizelka Spinlock Deckvest Lite+ 170N (850 zł).



Besto Automatic Harness (540 zł).



Kamizelka Secumar Ultra 170N (833 zł).

SEA Light

MARINE SAFETY & SERVICES



SEA Light Sklep Żeglarski
ul. Grudziądzka 4A/98
80-414 Gdańsk

⚓ wyposażenie jachtowe
i ratunkowe

⚓ serwis i atestacja
sprzętu ratunkowego

⚓ elektronika morska

www.sealight.pl

www.sklepzezlarski365.pl

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

oraz wentyla. Ciśnienie w komorze kontrolujemy przez co najmniej sześć godzin. Na koniec wymieniamy wszystkie elementy systemu, które zostały zużyte lub utraciły termin ważności oraz umiejętnie składamy kamizelkę (zgodnie z wytycznymi producenta). Trzeba pamiętać, że

źle złożona kamizelka może nie spełnić swojej funkcji, narażając użytkownika na utratę zdrowia lub życia – mówi Marek Waniewski, kierownik serwisu wyposażenia ratunkowego w firmie Griffin Group mającej oddziały w Szczecinie, Kołobrzegu i Gdyni.

Serwis kosztuje 60 zł netto. Do tego należy doliczyć koszty elementów, które trzeba wymienić – w przypadku podstawowych kamizelek automatycznych użytkowanych na jachtach żaglowych i motorowych to wydatek od 150 do 160 zł. ■

KLASY WYPORNOŚCI

50N. Kamizelka asekuracyjna dla dobrze pływających. Zapewnia asekurację jeśli użytkownik jest przytomny. Zwykle są to kamizelki o stałej wyporności, na przykład sportowe modele wykorzystywane przez zawodników z klas regatowych.

100N. Kamizelka ratunkowa dla potrafiących pływać. Zapewnia ograniczone bezpieczeństwo w razie utraty przytomności. Skuteczność zależy od ciężaru poszkodowanego i wagi jego ubioru (nie ma gwarancji odwrócenia na plecy i wyniesienia ponad powierzchnię wody dróg oddechowych).

150N. Kamizelka ratunkowa także dla osób, które nie umieją pływać. Powinna zapewnić bezpieczeństwo także przy utracie przytomności. Zalecana na wody osłonięte i otwarte. Na metce możemy przeczytać między innymi: „Nadaje się do użytku z odzieżą ochronną. Nie używać z ciężkimi narzędziami i sprzętem”.

275N. Kamizelka ratunkowa zapewniająca bezpieczeństwo w razie utraty przytomności, także przez osoby o większej masie, w trudnych warunkach morskich. Zwiększona wyporność zapewni szybkie odwrócenie twarzą do góry, także poszkodowanych ubranych w ciężką wodoodporną odzież.



Kamizelka marki ISP.



Mullion Stream 150N (465 zł).



Baltic Winner 150N (757 zł).

Mechanizmy zwalnające Hammar MA1 i UML5.



FOT. SALTWATER STONE



Komfort o każdej porze roku – nowoczesne klimatyzacje mają również funkcję grzania.

Fot. Webasto

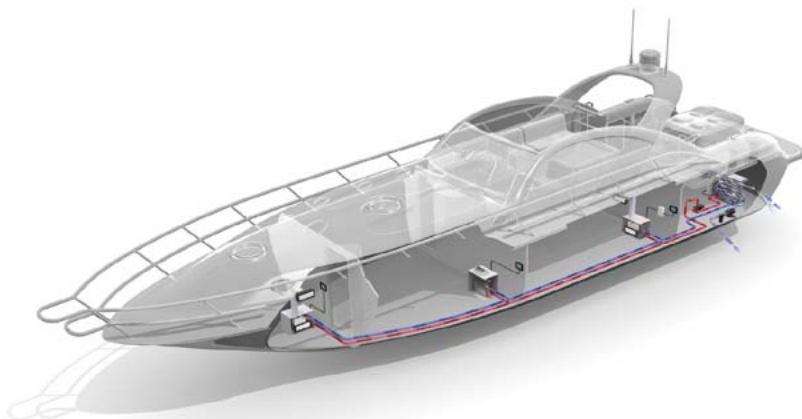
Klimatyzacja na jachcie. Kiedy komfort załogi stawiamy na pierwszym miejscu

Armatorzy coraz częściej pytają o możliwość zamontowania na jachcie klimatyzacji. Dostawcą ciekawych rozwiązań jest na przykład marka Webasto, którą znamy głównie z systemów grzewczych montowanych na łodziach oraz w autach i kamperach. Co ciekawe, nowoczesne klimatyzacje mają również funkcję grzania. Jak to wszystko działa i o czym musimy pamiętać?

Jest wiele rozwiązań przeznaczonych do jachtów i roboczych jednostek pływających. Na łodziach rekreacyjnych najpopularniejsze są klimatyzacje kompaktowe (przykład: seria BlueCool S). Są to systemy odbierające ciepło z pomieszczenia, w którym się znajdują. Urządzenie, które zazwyczaj montowane jest w dolnej części zabudowy, zasysa powietrze z kabiny, chłodzi je i za pomocą systemu rozprowadza-

jącego dostarcza do kabin. Mamy więc jeden klimatyzator, ale schłodzone powietrze rozdzielamy na kilka pomieszczeń. Urządzenie kontroluje temperaturę w miejscu pobierania powietrza, gdzie znajduje się czujnik temperatury. Klimatyzator BlueCool S składa się z podstawy montażowej, na której zamocowane jest urządzenie, kompresora, parownika, skraplacza, wentylatora oraz wielu pozostałych elementów tworzących sprawnie działającą instalację.

Klimatyzacja potrzebuje do pracy wody zaburtowej. Przepływa ona przez skraplacz i odprowadza ciepło. Dlatego zgodnie z prawami



Przykładowy schemat systemu wody lodowej na jachcie motorowym.



Panel sterujący MyTouch.

termodynamiki mówimy tu o zabieraniu ciepłego powietrza z kabiny, a nie o dostarczaniu chłodnego. Woda zaburtowa dociera do systemu przez ujęcie denne i pompę. Klimatyzator może również ogrzać kabinę poprzez odwrócenie obiegu. W tym procesie odzyskujemy ciepło z wody zaburtowej (powinna mieć co najmniej 7°C). Klimatyzacje BlueCool S występują w mocach od 6000 BTU/h do 27 000 BTU/h. Sterujemy wyświetlaczem MyTouch lub dodatkowo, jeżeli jest taka potrzeba, za pomocą aplikacji i modułu BlueCool Connect. Moduł ma też dodatkowe zalety – w przypadku usterki, serwisant może się połączyć z klimatyzacją zdalnie i zdiagnozować ją na odległość.

Jeśli chcemy zadbać o komfort na większej jednostce, mającej cztery, pięć lub więcej kabin, możemy zastosować klimatyzację BlueCool C z centralnym systemem chłodniczym. W tym systemie jeden agregat rozdziela moc chłodniczą na kilka niezależnych jednostek wentylacyjnych (air-handlery). Między jednostką centralną a urządzeniami wentylacyjnymi tworzymy układ tzw. wody lodowej (mieszanka wody i glikolu), której temperatura jest utrzymywana na poziomie około 5°C. Podobnie jak w urządzeniach BlueCool S, do odprowadzania ciepła przejętego przez parownik służy woda zaburtowa. System ma oczywiście funkcję grzania – w tym przypadku również wykorzystywany jest odwrócony obieg, a woda powinna mieć co najmniej 7°C. Urządzenia dostępne są w mocach od 16 000 BTU/h do 108 000

BTU/h. Klimatyzacja BlueCool C wykorzystuje technologię kompresorów o stałym wydatku, przez co zawsze działa ze stałą mocą. Obieg wody lodowej stanowi bufor energii, więc nie występują wahania temperatury czy też wilgotności.

W ofercie firmy Webasto są także systemy wykorzystujące agregaty ze zmienną prędkością obrotową kompresorów: seria Blue Cool V. Tu także mamy jeden centralny agregat chłodniczy rozdzielający moc na wymienniki ciepła w poszczególnych kabinach. Różnica polega na tym, że kompresor ma regulowaną prędkość obrotową – może pracować z taką mocą, jaka w danej chwili jest potrzebna w systemie. Oczywiście możemy również włączyć funkcję grzania. Klimatyzacje Blue Cool V dostępne są w mocach: V50M (8500 – 50 000 BTU/h), V64T (8500 BTU/h – 64 000 BTU/h) oraz V77T (8500 BTU/h – 77 000 BTU/h). Klimatyzacje Blue Cool C i Blue Cool V mogą być połączone z innymi urządzeniami grzewczymi – odpowiednia konfiguracja zapewni załodze pełen komfort w każdej sytuacji.

Jeden z armatorów wybrał ostatnio wyjątkowo bogaty wariant. Na jacht zamówiono klimatyzację Blue Cool V77T o mocy 77 000 BTU/h z sześcioma wymiennikami (dwa z nich znajdują się w mesie). Dodatkowo w każdym pomieszczeniu zamontowano wyświetlacz sterujący MyTouch oraz system BlueCool Connect (można sterować klimatyzacją z poziomu aplikacji). Zainstalowano także Ultimate Cabin Control – urządzenie zapewniające bardzo cichą pracę wentylatorów oraz sterowanie siecią air-handlerów. Dzięki zastosowaniu jednego centralnego agregatu chłodniczego w maszynie oraz wykorzystaniu wody lodowej, do klimatyzacji można podłączyć ogrzewanie niezależnie od temperatury wody zaburtowej (będzie ogrzewało wnętrza wykorzystując wymienniki ciepła). W tym przypadku wybrano ogrzewanie firmy Post Marine Heating, które dzięki swej konstrukcji umożliwia podłączenie dodatkowych urządzeń i gwarantuje ciągłą pracę. Armator chciał, by ogrzewanie włączone w listopadzie działało nieprzerwanie do maja (jednostka nie będzie wyciągana z wody). Uzupełnieniem systemu są dwa bojlerki o pojemności 150 litrów. Mają podwójne węzownice, więc można ogrzewać wodę użytkową przez piec oraz z układu chłodzenia silnika. W łazience zamontowano ogrzewanie podłogowe wykorzystujące pracę urządzenia Post Marine Heating. Natomiast w zęzach są nagrzewnice, które chronią przed zamarznięciem zawory denne oraz inne elementy. Osobny układ w jachcie tworzą dwa ogrzewania Webasto Air Top EVO 55 (ogrzewania zapasowe i wspomagające), które dzięki zasysaniu powietrza z zewnątrz, doskonale pomogą usunąć wilgoć z wnętrza jachtu. Wyloty zamontowano w każdym pomieszczeniu, co zapewni komfort nawet w najzimniejszych zakątkach.

Lukasz Jabłoński



Chiller Webasto serii C.



Klimatyzator Webasto serii S.

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 śródładowych RP

Inspekcja takielunku. Dwie godziny dla świętego spokoju i przyszłych inwestycji



Kontrola górnych mocowań takielunku.

Po intensywnej eksploatacji jachtu przez kilka sezonów lub po zakupie używanej łodzi warto zorganizować inspekcję takielunku. Nawet jeśli wcześniej przeprowadzono ogólną kontrolę stanu technicznego jednostki (o takiej kontroli pisaliśmy obszernie w poprzednim wydaniu „Wiatru”). Cumując w Szczecinie, umówiliśmy się na inspekcję w firmie Mirosława Marciniaka działającej nad Odrą, na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi. W tym

samym miejscu, po sąsiedzku, swoje hale ma też firma Yacht Service Mariusza Świstelnickiego produkująca między innymi łodzie żaglowe klasy Mini 6.50. Obok basenu technicznego trwają również prace przy okazałych jednostkach marki Wave Catamarans.

Cumujemy przy południowej kei niewielkiego basenu, tuż obok podnośnika koszowego Palazzani TSP28. To stalowy pajak – urządzenie ma stabilną podstawę rozpiętą na czterech solidnych łapach. Dzięki niemu takielarz może

szybko i bezpiecznie dotrzeć nawet na top masztu i skontrolować każdy element takielunku. Inspekcja trwała dwie godziny. W tym czasie sprawdzono kluczowe elementy: podwężia wantowe, ściągacze, salingi, mocowania rolera sztagowego oraz achtersztagu. Skontrolowano także stan lin i zacisków. Po inspekcji mogliśmy sporządzić notatki, dzięki którym zaplanujemy wymianę niektórych elementów na przyszłe sezony. Od razu też poprosiliśmy o wykonanie pomiarów długości miękkich lin achtersztagu i przedstawienie oferty na ich całkowitą wymianę. Przy okazji wizyty u Mirka Marciniaka otrzymaliśmy też cenne instrukcje dotyczące trymowania takielunku podczas żeglugi na różnych kursach oraz w trakcie wykonywania manewrów (na przykład zwrotów przez sztag).

Takielunki, choć często sprawiają wrażenie, że są w nienagannym stanie, niestety nie są wieczne. Niektóre firmy zalecają wymianę olinowania stałego po 15 latach użytkowania lub nawet wcześniej. Obecnie sporym problemem, z którym borykają się armatorzy, są koszty zakupu materiałów na poszczególne elementy – w ostatnich miesiącach rosły wręcz lawinowo. Dlatego chyba nie warto zwlekać z niezbędnymi inwestycjami, bo taniej raczej nie będzie. Można na przykład zamówić i opłacić materiały jesienią lub zimą, a montaż zaplanować na wiosnę. Będziemy wtedy mieć pewność, że nie zaskoczy nas kolejna zmiana cennika producenta.

Więcej informacji o usługach takielarskich oferowanych nad Odrą na stronie internetowej www.takielunek.pl. ■



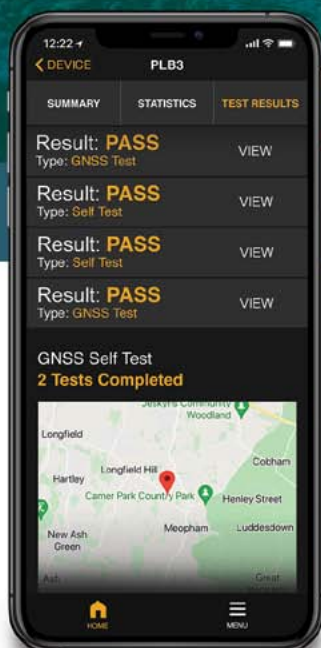
Podnośnik to niezbędny w usługach takielatorskich.



Basen jachtowy dawnej stoczni im. Leonida Teligi.



ocean
SIGNAL



Nowa radiopława PLB3

- ✓ Obsługa RLS (Return Link Service)
- ✓ Sygnały alarmowe 406MHz & 121.5MHz
- ✓ Zintegrowany alarm AIS
- ✓ Światło stroboskopowe widzialne + w podczerwieni
- ✓ GNSS poprzez satelity GPS i Galileo
- ✓ Łatwa integracja z kamizelką ratunkową
- ✓ Łączność ze smartfonem przez NFC
- ✓ Ponad 24 godziny pracy od momentu aktywacji



dystrybucja: www.atjeljacht.pl

Jak sprowadzić elementy jachtu ze Szwecji

Kupując używany jacht za granicą, nie wszystkie elementy możemy zabrać do Polski tuż po sfinalizowaniu transakcji. Szczególnie wtedy, gdy wracamy do kraju pod żaglami. W ten sposób nie da się sprowadzić na przykład podpór do przechowywania jachtu na lądzie, czy też konstrukcji namiotu do ochrony kadłuba przed zimową aurą. Co można zrobić?

Gdy stanęliśmy przed takim problemem, postanowiliśmy zapytać wielkiego brata, czy-

li Facebooka – wreszcie okazał się naprawdę pomocny. Szukając kontaktów do osób, które trudnią się transportem towarów z okolic Sztokholmu, w facebookową wyszukiwarkę wpisaliśmy cztery słowa: Polska, Szwecja, transport, przeprowadzki. W ten prosty sposób odszukaliśmy kilka profili i grup, których członkowie wymieniają się informacjami i oferują swoje usługi. Zamieściliśmy krótki post, w którym pokazaliśmy zdjęcia elementów, informując jednocześnie o rozmiarach

najdłuższych. Odzew był natychmiastowy. Wybraliśmy najtańszą ofertę (różnice w cenach były bardzo duże), skontaktowaliśmy się z kierowcą i przekazaliśmy dane adresowe posesji, z której należało zabrać towar. Później wystarczyło poinformować nadawcę o terminie odbioru przesyłki. Niecałe trzy tygodnie po zamieszczeniu ogłoszenia transport dotarł bezpiecznie do Polski. Okazuje się, że choć dzieli nas morze, Szwecja wcale nie jest tak daleko. ■

NOWY STANDARD INSPEKCJI JACHTÓW

kpt. ż. w. mgr inż. Mirosław Jakubek

Accredited Vessel Inspector eCMID & eMISW IMCA (AVI 00573)
Associate Member of the Society of Offshore Marine Warranty Surveyors (ASOMWS 0628)
International Institute of Marine Surveying (Membership No: J1397)

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

NARZĘDZIA:

- Marine Survey Software
- Digital Through Coating
- Ultrasonic Thickness Gauge
- Coating Thickness Gauge
- Infrared Camera (kamera termowizyjna)
- Endoscope (kamera inspekcyjna HD)
- Protimeter Aquant (badanie osmozy)
- Tramex Skipper Plus (badanie osmozy)
- Dron podwodny

INSPEKCJE:

- Przedzakupowe
- Poawaryjne
- Badanie osmozy laminatów
- Szacunkowa ocena wartości jednostki

BADANIE OSMOZY JACHTÓW - 100 €
PRZEDZAKUPOWE INSPEKCJE JACHTÓW - 250 €



Koniec sezonu. Jak przygotować jacht do zimy, siedząc przed kominkiem



Październik i listopad to miesiące upływające pod znakiem wyciągania jachtów na ląd.



Ustawianie jachtu na wózku i stalowym łożu.

Czy można przygotować jacht do zimy, nie wrywając sobie rękawów? Podczas naszego jesienno-pobytu w Szczecinie, zauważyliśmy, że wokół łodzi żaglowych i motorowych uwijają się ekipy fachowców wyręczających armatorów niemal we wszystkich czynnościach: od tych związanych z przygotowaniem do prac dźwigowych, po za-

bezpieczenie jachtowych urządzeń i systemów. Podaż usług tego typu to odpowiedź firm na zapotrzebowanie rynku. Jedni z nas nie mają czasu na wykonanie niezbędnych prac, inni umiejętności, a niektórzy po prostu ochoty na poświęcenie kilku lub kilkunastu godzin. Jak to wszystko przebiega i o czym należy pamiętać? Podglądaliśmy, jak pracuje ekipa firmy Skaut, która w Ma-

linie Pogoń przy ul. Przestrzennej w Szczecinie od kilku lat rozwija usługę BeFree (o nic się nie martw – wszystko zrobimy za ciebie).

Po roztakowaniu jachtu, opróżnieniu zbiorników z wodą oraz posprzątaniu wszystkich zakamarków, sternik cumuje w basenie technicznym. Wtedy do akcji wkraczają bosman operujący dźwigiem, kierowca operujący spe-



Pierwszy jesienny śnieg. Zaskakuje, ale na szczęście szybko znika.



Pierwsze spojrzenie na dno po długim sezonie.



Jachty morskie najczęściej stawiamy na kilu.

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



reklama

czajstycznymi niskopodwoziowymi saniami do transportu jachtów oraz dowodzący akcją Wojciech Zakrzewski z firmy Skaut, żeglarz młodego pokolenia, który w bałtyckich rejsach i regatach prowadził między innymi słynny jacht „Zryw”.

Wyciągnięcie jachtu z wody i bezpieczne ułożenie kadłuba na łożu lub podporach jest oczywiście najważniejszym zadaniem, ale to dopiero początek prac związanych z przygotowaniem jachtu do zimowania. Kolejne punkty

to odwodnienie jednostki, czyli wyciągnięcie wody odkurzaczem ze wszystkich zakamarków oraz z bojlera. Odłączenie bojlera od instalacji elektrycznej i otwarcie zaworu bezpieczeństwa. Odwodnienie toalety i systemu instalacji oraz zalanie układu ekologicznym glikolem (ochrona przed mrozem). Ważnym zadaniem jest także odwodnienie silnika i zalanie układów chłodzącego i wydechowego płynem borygo (lub podobnym). Dodatkowe prace to oczywiście oczyszczenie dna, splukanie kadłuba

słodką wodą oraz ewentualne przykrycie jachtu pokrowcami lub zimowy namiotem.

Gdy jacht jest już starannie przygotowany do zimy, możemy rozpocząć planowanie kolejnych prac przy kadłubie i jachtowych systemach. Wiosną będziemy mogli przeprowadzić podobną procedurę: od przygotowania jachtu do wodowania, po odstawienia jednostki na miejsce postojowe przy kei. Więcej o usłudze BeFree na stronach internetowych www.b3yard.com oraz www.skaut.com.pl. ■

Pasażerowie na gapę. Kiedy farba przeciwporostowa traci swe właściwości

Kiedy po sezonie wracamy do macierzystego portu ze skorupiakami przyklejonymi do dna, kila, a nawet do płetwy sterowej, oznacza to że nasza farba przeciwporostowa nie ma już wystarczającej ilości biocydów i tym samym straciła swe właściwości biobójcze. Po wyciągnięciu łodzi z wody trzeba zeszkrobać naszych podwodnych lokatorów i starannie splukać dno wodą pod ciśnieniem. Mimo tych zabiegów na powierzchni

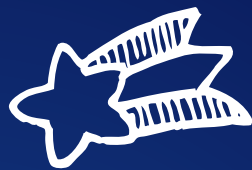
kadłuba pozostaną białe ślady po osadnictwie naszych nieproszonych gości, czyli pąkli (balanus) – morskich skorupiaków zaliczanych do wąsonogów, niesfornych żyjątek prowadzących osiadły tryb życia. Ciało pąkli otoczone jest panczykiem zbudowanym z wapiennych płytek i to właśnie one pozostawiają białe ślady (łódka wygląda, jakby zachorowała na ospę).

Co robić? – Dno należy starannie oszlifować ze wszystkich pozostałości. Przygotowane pod-

łoże pokrywamy warstwą podkładowej farby kontaktowej. Może to być na przykład podkład jednokomponentowy do farb przeciwporostowych Seajet 015 Underwater Primer – mówi Paweł Ryżewski ze szczecińskiej firmy Farby-Jachtowe.pl. – Następnie należy starannie nanieść dwie warstwy antifoulingu. Armatorzy, którzy wykonują te prace przed każdym sezonem, jesienią nigdy nie wyciągają razem z łódką nieproszonych pasażerów. ■

Najwięcej skorupiaków osiadło na kadłubie w miejscach najgłębiej zanurzonych. Najmniej – na kile i płetwie sterowej.





Klientom, Współpracownikom i Przyjaciołom
składamy najserdeczniejsze życzenia!
Ciepłych i udanych świąt Bożego Narodzenia
oraz wszelkiej pomyślności i radości
w życiu zawodowym oraz prywatnym!



MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre. 

Półwysep Dziwnów. Ostatnie lokale z pierwszego etapu inwestycji dostępne od ręki

Trwają ostatnie prace wykończeniowe wokół apartamentowych budynków osiedla Półwysep Dziwnów. Większość mieszkań trafiła już do nabywców. W ofercie pozostały ostatnie lokale – są do odbioru od ręki w grudniu lub w styczniu. Na klientów czeka profesjonalny operator, który może pomóc w realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego, zajmie się także zarządzaniem nieruchomością. Nad Zatoką Wrzosowską wzniesiono dotąd pięć budynków. W kolejnym etapie inwestycji na półwyspie zaplanowano budowę dwóch budynków o większej kubaturze, które pomieszczą mieszkania oraz przestrzeń usługową. Te obiekty będą wznoszone tuż obok przystani sezonowej, bliżej drogi prowadzącej w kierunku Mariny Dziwnów, Osiedla Rybackiego i zwodzonego mostu.

Lokalizacja osiedla jest wyjątkowa – szczególnie dla miłośników morza, wybrzeża i sportów wodnych, zarówno tych, którzy poszukują spokojnych szlaków prowadzących przez morskie wody wewnętrzne, jak i tych, którzy zwykli wyruszać na otwarte wody Bałtyku. Apartamenty powstają na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, zaledwie kilometr od centrum miasta, 10 km od Kamienia Pomorskiego, 20 km od Wolińskiego Parku Narodowego i 60 km od portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Poza tym w pobliżu jest piękna nadmorska plaża, którą możemy spacerować na wschód do Dziwnówka lub na zachód do Osiedla Rybackiego i umocnień w główkach portu.

Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych miejscowości nadmorskich województwa zachodniopomorskiego, ważne centrum żeglarstwa

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



Pierwsze budynki Półwyspu Dziwnów.

Fot. Szczecin się zmienia

i sportów wodnych oraz arena międzynarodowych imprez. Miasto ma jedną z najciekawszych marin jachtowych na zachodnim wybrzeżu, dodatkowe miejsca postojowe w porcie rybackim, przystań sezonową oraz nabrzeże turystyczne, które jest w tej chwili remontowane (powstaną tu kolejne miejsca postojowe). 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 dzieć-

mi, miłośnikom zwierząt, a także pasjonatom sportu. W okolicy można żeglować jachtem, pływać motorówką, uprawiać kitesurfing i windsurfing, a także pływać skuterem wodnym – mówią przedstawiciele dewelopera

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

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.



Sposób na ochronę wody przed skażeniem bakteryjnym

Przeznaczona siatka 3D Silvertex chroni wodę i systemy wodne przed skażeniem bakteryjnym. Jest używana w instalacjach przemysłowych, wieżach chłodzących oraz w zbiornikach z wodą pitną. Świetnie się sprawdza również w zbiornikach zamontowanych na jachtach oraz w przyczepach i samochodach kempingowych. Można ją stosować równolegle z innymi systemami zabezpieczającymi wodę. Siatka składa się z poliestru i posrebrzonego poliamidu (nie jest to nanosrebro). Silvertex uwalnia jony srebra i w ten sposób działa antybakteryjnie przeciwko bakteriom coli i legionelli, grzybom, zarodnikom, pierwotniakom, algom i biofilmowi.

Siatka jest elastyczna i prosta w instalacji – wystarczy ją zanurzyć w zbiorniku. Możemy ją przywiązać do żyłki, której drugi koniec przymocujemy do wlewu. Dzięki temu po jakimś czasie w szybki i prosty sposób wyjmemy siatkę na zewnątrz i wymienimy

na nową. Siatka nie wpływa na korozję i nie potrzebuje źródeł energii. Może spełniać swoje zadanie nawet przez 18 miesięcy (do 5000 litrów wody). Siatki Silvertex do zbiorników o różnych pojemnościach można

kupić w sklepach żeglarskich oraz w sklepach z akcesoriami kempingowymi. Silvertex do zbiornika o pojemności na przykład 120 litrów kosztuje około 150 zł. Więcej informacji na stronie www.silvertex.pl.



Nowa seria bloków Orbit 40 marki Ronstan

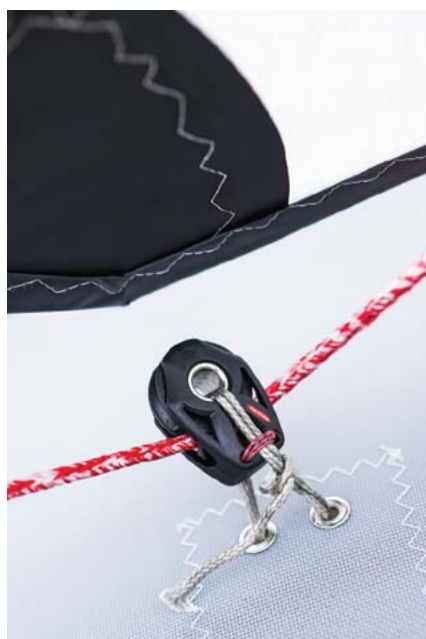
Na targach METSTRADE w Amsterdamie Ronstan zaprezentował nową serię lekkich i mocnych bloków Orbit 40. Asortyment obejmuje aż 21 konfiguracji do różnych zastosowań na regatowych mieczówkach, sportowych kataranach oraz małych morskich jednostkach kilowych. Bloki pasują do lin o średnicy do 10 mm (wersje RT: do 9 mm). Do wyboru mamy mocowania miękkie oraz tradycyjne z obrotową szekłą. Maksymalne obciążenia robocze od 400 kg do 1000 kg (wersje HHL).

Bloki Orbit 40 mają niski profil, lekkie i mocne policzki z hartowanego nylonu wzmocnionego włóknem szklanym oraz dwustopniowy system łożysk kulkowych o niskim współczynniku tarcia (najlepsza wydajność oraz imponująca waga). Na przykład tradycyjny pojedynczy blok z szekłą na krętliku waży 60 gram. Podobny, ale z miękką szekłą, waży 47 gram. Z kolei pojedynczy blok z miękkim uchem z liny Dyneema, przeznaczony do lin o średnicy do 9 mm, waży zaledwie 33 gramy. Więcej informacji na stronie dystrybutora www.sailservice.pl oraz w sklepie internetowym Wind: www.sklepwind.pl.

Ważniejsze informacje: Na przykład tradycyjny pojedynczy blok z szekłą na krętliku waży 60 gram. Podobny, ale z miękką szekłą, waży 47 gram. Z kolei pojedynczy blok z miękkim uchem z liny Dyneema, przeznaczony do lin o średnicy do 9 mm, waży zaledwie 33 gramy. Więcej informacji na stronie dystrybutora www.sailservice.pl oraz w sklepie internetowym Wind: www.sklepwind.pl.



Szoty grota – rozwiązanie na kataranach.



Bloki z serii Orbit 40 są lekkie i mocne. Fot. Cate Brown



Seria Orbit 40 obejmuje aż 21 konfiguracji.



Kajak marki YellowV. Technologia z desek SUP w nowej odsłonie

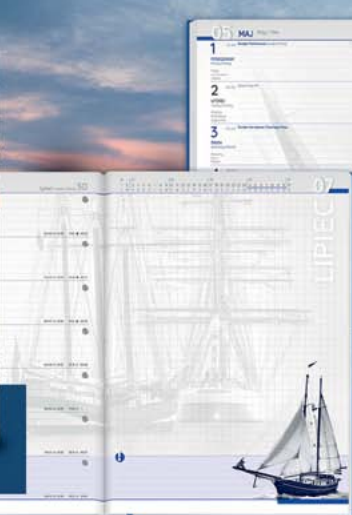
Dwuosobowy dmuchany kajak marki YellowV (cena: 4490 zł) budził spore zainteresowanie zwiedzających podczas targów Poland Boat Show zorganizowanych w Nadarzynie. Tę ciekawą konstrukcją zaprezentowano na stoisku dystrybutora: firmy Prime Marine (ul. Stara 140, Nadma koło Warszawy). Producent wykorzystał tę samą technologię, która od lat stosowana jest w desach SUP. Kajak ma

420 cm długości i 85 cm szerokości. Jest lekki (17,1 kg), zwinny i zarazem stabilny – sprawdzi się zarówno na spokojnych akwenach śródlądowych, jak i na rzecznych szlakach z silniejszym nurtem. Dość wąski profil zapewnia przyzwoite prędkości. Maksymalne obciążenie: 290 kg. W ofercie znajdziecie także model jednoosobowy o długości 350 cm (3900 zł) oraz trzyosobowy o długości 470 cm (4990 zł).

Zestaw zawiera kajak, statecznik, dwa siedziska, dwie pary podpór na stopy, dwa wiosła, pompkę, zestaw naprawczy, wodoszczelny worek o pojemności 15 litrów oraz plecak ułatwiający przechowywanie i transport. Producent udziela trzyletniej gwarancji. Pełną gamę produktów YellowV (kajaki, deski SUP, pontony, tuby do zabaw wodnych oraz dmuchane platformy) znajdziecie na stronie internetowej www.yellowv.pl. ■

Lokalizator „Człowiek za burzą”

ONWA AIS MOB KS-33R to urządzenie łączące funkcje lokalizatora AIS oraz zintegrowanego systemu selektywnego wywołania DSC. Lokalizator wyśle alert oraz pozycję zdarzenia do wszystkich pobliskich statków wyposażonych w odbiorniki AIS oraz alarm DSC na urządzenia VHF. Aktywacja: manualna lub automatyczna. Żywotność baterii: siedem lat od daty produkcji. Lokalizator ma odbiornik GPS oraz wysokiej jakości światło stroboskopowe. Zasięg: około cztery mile (w zależności od warunków panujących na danym obszarze). Cena: 930 zł. Źródło: www.sklepzeeglarski365.pl. ■



Terminarz
ŻEGLARSKI
2023

Kup z **20%** upustem
kod rabatowy: **Wiatr20**

z pasją przez 365 dni

www.terminarze.pl



Latarnia Stončica na północno wschodnim krańcu Vis. Na horyzoncie wyspa Hvar.

Fot. Ivo Biočina / Chorwacka Wspólnota Turystyczna

Vis, Lastovo i Mljet. Trzy chorwackie wyspy, których nie można pominąć na szlaku

Vis, Lastovo i Mljet, niezwykle wyspy tworzące morską koronę Dalmacji, to obowiązkowe miejsca odwiedzin na południowym szlaku prowadzącym w kierunku Dubrownika. Wyspy bez dużych miast i obleganych kurortów, z piękną przyrodą i ciekawymi zatokami. Warto się tam zatrzymać na chwilę lub na dłużej.

Wyspa Vis

Vis leży 30 mil od Splitu, 28 mil od Trogiru i 45 mil od Szybenika – najdalej od stałego lądu ze wszystkich zamieszkałych wysp Chorwacji. Ma 17 km długości i zaledwie osiem szerokości. Przed rozpadem Jugosławii na początku lat 90. ubiegłego wieku, wyspa była niedostępna dla turystów. Także dziś jest rzadziej odwiedzana niż największe wyspy

Dalmacji: Brač, Hvar, czy Korčula. Ma urozmaicone klifowe brzegi, kilka niewielkich plaż, atrakcyjne stanowiska do nurkowania i dwie duże zatoki: na północy przy mieście Vis oraz na zachodzie przy osadzie Komiža.

W drugiej połowie 2017 roku wyspa była planem filmowym – kręcono tu sceny do obrazu „Mamma Mia! Here We Go Again” (druga odsłona słynnego musicalu z Meryl Streep, Pierce’em Brosnanem i przebojami zespołu ABBA). Tym samym chorwacka wyspa udawała Grecję. W roli greckiej tawerny wystąpiła konoba Jastožera w Komiży leżąca nad samą wodą, w północnej części portowej zatoki. Najwięcej scen nakręcono na zachodnim krańcu wyspy, w rzadko odwiedzanej przez żeglarzy zatoce Barjaška. Na potrzeby filmu, przy krótkim betonowym nabrzeżu, zbudowano drewniane molo z charakter-

ystycznymi palami i masztami (po zakończeniu prac zostało rozebrane). Chorwackich akcentów w filmie, którego cała akcja toczy się w Grecji, jest zresztą więcej. Na przykład miasto Vis z nabrzeżem portowym, chorwackie zabudowania wyłaniające się z oddali oraz Colin Firth paradujący z walizką na tle sklepu z pieczywem, na którym widnieje wielki napis „Pekara”.

Na wyspie świetnie się czują turyści zgłębiający tajniki nurkowania. Można się wybrać między innymi na wrak holownika, na szczątki osiemnastowiecznego żaglowca, na wrak samolotu B-24 Liberator albo do Zielonej Groty przy wyspie Ravnik. Są też ciekawe stanowiska nurkowe przy pobliskiej wyspie Biševo. W mieście Vis znajdziecie zabytki pamiętające antyczną osadę Issa. W miejscowym muzeum archeologicznym zebrano eksponaty z czasów greckich i rzymskich kolonizatorów. Natomiast na okolicznych wzgórzach są resztki brytyjskich fortec z czasów wojen napoleońskich. Jest też kilka ciekawych zabytków sakralnych oraz klasztor benedyktynów – budowla z drugiej połowy trzynastego wieku.

Podczas II wojny światowej wyspę przejęli Włosi. Miejscowa nieliczna partyzantka komunistyczna wywołała powstanie zakończone niepowodzeniem i represjami (1941). Ci, którzy nie złożyli broni, walczyli później w oddziałach Josipa Broz-Tito (sztab general-

Osada Mezuporat przy Błękitnej Grocie (wyspa Biševo).

Fot. Ivo Biočina





Zatoka Stoniča. Pierwszy przystanek dla jachtów zmierzających na Vis z Hvaru.

Fot. Ivo Biočina

ny partyzantki Broz-Tito znajdował się w jaskini na zboczu góry Hum – Titova Spilja). Drugi zryw miejscowej ludności (1943) zakończył się aresztowaniami i rozstrzelaniem dziesięciu osób w okolicy Komiży. Wraz z rozwojem działań wojennych, oddziały partyzantów były wzmocniane przez wojska brytyjskie. Na Vis służył między innymi Randolph Churchill, syn Winstona Churchilla. Po wojnie wyspa była bazą wojskową niedostępną dla obcokrajowców i turystów.

Jak zwiedzać ten ciekawy skrawek lądu od strony wody? Na północy można zawinąć do uroczej wąskiej zatoki Stoniča (brak osłony od północnych wiatrów). Niewielka piaszczysta plaża zauroczy najmłodszych załogantów, a miejscowa restauracja – smakoszy. Brzegiem można dojść do latarni morskiej wzniesionej na kamienistym cyplu, to północno-wschodni kraniec wyspy. W dużej zatoce przy mieści Vis (nie chroni dostatecznie od wiatrów z kierunków północnych) można zacumować przy kei we wschodniej części

(osada Kut). Jest tam nieco spokojniej i bezpieczniejszej niż w ruchliwej części zachodniej, gdzie co kilka minut dobijają promy i statki wycieczkowe. Załogi odwiedzające Kut mogą korzystać z toalet, mają też dostęp do prądu i wody. Przy miejskim nabrzeżu w Vis przygotowano miejsca dla kilkunastu jachtów z mooringami, przyłączami elektrycznymi i wodą. W sezonie można też stanąć przy boi lub rzucić kotwicę. Jeśli nie chcecie wpływać do tej głębokiej zatoki, można zakotwiczyć nieopodal bunkra dla łodzi podwodnych w pobliskiej zatoce Rogačić. Wysoki brzeg dostatecznie chroni tu przed wiatrami z kierunków zachodnich i północnych, a kotwica trzyma dobrze.

Na zachodnim krańcu Vis leży Komiža, największa osada na wyspie. Przy nabrzeżu jest 30 miejsc cumowniczych. Można też rzucić kotwicę na północ lub na południe od moła (brak osłony od zachodnich wiatrów). Będąc w Komiży, koniecznie trzeba się wybrać na pobliską wysepkę Biševo. Przy słynnej ►



Południowy brzeg wyspy Vis. Skalne wrota w zatoce Stiniva.

Fot. Ivo Biočina

DOBRCZE JEST MIEĆ O CZYM MARZYĆ ZIMĄ



TYSIĄC POWODÓW,
JEDEN PARTNER.


PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW



Bunkier wykuty w skale na wyspie Prežba – okolice osady Pasadur (Lastovo).

Błękitnej Grocie, na wschodnim brzegu, nie ma boi cumowniczych. Nie można też rzucić kotwicy, bo jest zbyt głęboko. Ale tuż obok, w zatoce przy osadzie Mezuporat, ustawiono kilkanaście boi (trzeba zachować ostrożność, bo niektóre są blisko siebie). Sternik miejscowej łodzi zabiera załogę na pokład, podwozi do kasy, a następnie zabiera na półgodzinną wycieczkę do Błękitnej Groty. Na południowym krańcu wyspy Biševo można odnaleźć Jaskinię Niedźwiedzia – jest mniej znana oraz mniej spektakularna od Błękitnej Groty i zarazem rzadziej odwiedzana. No i można tu wpłynąć własnym dinghy.

Żeglując na wschód wzdłuż południowych brzegów Vis, warto odwiedzić głęboką zatokę Stiniva ze skalnymi wrotami prowadzącymi do niewielkiej uroczej plaży. Można tu rzucić kotwicę i zwodować ponton, ale raczej nie jest to bezpieczne miejsce na dłuższy postój (głęboko i brak osłony od południowych wiatrów). W sezonie jest kilka boi, ale trzeba podać rufowe cumy na brzeg. W sąsiedztwie są także inne mniej popularne zatoki: Travna Mala i Travna Vela z restauracją Senko Karuza i barem Alf oraz Ruda z niewielką osadą rybacką i kamienistą plażą. Na południowo wschodnim krańcu Vis leży dość dobrze osłonięta zatoka Rukavac z licznymi bojami należącymi do dwóch miejscowych restauracji (postój za darmo dla załóg planujących kolację na lądzie). W pobliżu, na wschodzie Vis, można też zacumować przy wysepce Budikovac. Od południowej strony jest popularna zatoka z plażą, pływaczami, turkusową wodą i kilkoma bojami cumowniczymi. Przy dobrej pogodzie można też odwiedzić kotwiczowisko przy północnym brzegu – w zatoce jest dość sporo miejsc do lukowania (brak osłony od północnych wiatrów).

Rejs na Vis najlepiej zaplanować, czarterując jacht ze Splitu, Trogiru, Rogoznicy, ewentualnie z Szybenika. Po drodze warto odwiedzić



Latarnia na przylądku Struga (Lastovo).

między innymi Hvar, Stari Grad, Milną na wyspie Brač oraz Błękitną Lagunę na wschodzie wyspy Drvenik Veli. Przeptywając w pobliżu Hvaru, można zaplanować postój w marinie ACI Palmižana schowanej w zakamarkach Pakleni Otoci (Wyspy Paklińskie). Spokojna przystań, jedna z najpiękniej położonych, zatopiona jest w zieleni. W okolicy nie ma miejskiego zgielku i samochodów. Marina ma 180 miejsc postojowych. Działa od 1 kwietnia do 31 października. ACI Palmižana jest naturalną bazą wypadową dla załóg chcących zwiedzać miasto Hvar. A na wyspę Vis mamy stąd już tylko 11 mil.

Wyspa Lastovo

Lastovo, skrawek lądu o długości 10 km, leży około 10 mil na południe od wyspy Korčula. Całą wyspę, wraz z przyległymi wysepkami, obejmuje park przyrody. Niegdyś Lastovo było strefą militarną niedostępną dla turystów, szczególnie zagranicznych. Choć nie ma tu naturalnych źródeł słodkiej wody, roślinność bujnie się rozwija na urodzajnych glebach. Dogodne miejsca do kotwiczenia są głównie w północnej i zachodniej części, natomiast na południowym brzegu bez trudu znajdziecie głęboką zatokę Skrivena Luka z kotwiczowiskiem i przystanią należącą do restauracji Porto Rosso. Przed obraniem kursu na wyspę należy odwiedzić stronę internetową www.parkovihrvatske.hr, na której kupujemy bilety do chorwackich parków narodowych. Można wykupić bilet jednodniowy lub na przykład trzydniowy pozwalający na pobyt w dwóch parkach (Lastovo i Mljet). Bilet z kodem kreskowym, nazwą jednostki, numerem rejestracyjnym i datą pobytu otrzymujemy mailem od razu po dokonaniu opłaty kartą kredytową. W parku przyrody Lastovo możemy przebywać od północy do południa następnego dnia.

Zmierzając na wyspę z zachodnich krańców Korčuli, najlepiej obrać kurs na wąski przesmyk między wyspą Mrčara (na jej wschodnim brzegu jest restauracja z niewielkim betonowym pirsem) a wyspą Prežba, którą przypięto do Lastova nisko zawieszonym mostem w osadzie Pasadur. Okolica jest niezwykle urokliwa. Labirynt między górzystymi brzegami prowadzi do rozległej zatoki z trzema odnogami i bunkrem wykutym w skale, który jest jednym z głównych celów wodnych wycieczek nielicznych turystów wypoczywających w najbliższej okolicy. W osadzie Pasadur, tuż przy restauracji i hoteliku Solitudo, jest keja z wodą i prądem. W zatoce Skrivena Luka (południowo wschodnia część wyspy) można rzucić kotwicę lub stanąć w niewielkiej marinie przy restauracji Porto Rosso. Natomiast na północnym brzegu polecamy zatokę Zaklopatica – można tu rzucić kotwicę lub skorzystać z kei i mooringów należących do kilku restauracji. Opuszczając wyspę i zmierzając na wschód w kierunku Mljetu, koniecznie wpadnijcie jeszcze do zatoki przy wysepce Saplun – to z pewnością jedna z piękniejszych lagun w okolicy.

Wyspa Mljet

Mljet leży niecałe pięć mil na południe od półwyspu Pelješac. To ostatnia większa wyspa na morskim szlaku prowadzącym do Slano i Dubrownika. Długość lądu: 37 km. Szerokość: od 2 do 4 km. W środkowej części, nieopodal największej osady Babino Polje, wznosi się Veliki Grad – najwyższy szczyt (514 m n.p.m.), z którego rozciąga się



Zatoka Prožurska na północnym brzegu wyspy Mljet leży poza obszarem parku narodowego.

Fot. Shutterstock.com

wspaniały widok. Ponad 70 proc. powierzchni lądu zajmują lasy (dominują sosny alpejskie i dęby). Zaludnienie jest niewielkie – Mljet ma około 1,2 tys. mieszkańców. Na wyspie nie ma ani przemysłu, ani wielkich kompleksów turystycznych. Park narodowy zachwyca kolorami, zapachem i przyrodą. Powstał w 1960 roku – to najstarszy morski obszar chroniony w basenie Morza Śródziemnego. Zajmuje prawie jedną trzecią wyspy i obejmuje cały zachodni kraniec wraz z obszarem morskim (500 metrów od brzegu) i przyległymi wysepkami.

Przy południowym brzegu są dwa wewnętrzne jeziora (Veliko i Malo). Woda w tych basenach ma większe zasolenie niż woda morska w okolicy. Jest także o kilka stopni cieplejsza. Jeziora są połączone z morzem wąskim przesmykiem przy osadzie Soline. W 2016 roku odbudowano tu zniszczony most dla pieszych. Głównym celem zorganizowanych rejsów jest klasztor benedyktynów położony na wysepce Świętej Marii na jeziorze Veliko.

Załogi wpływające do parku i planujące kotwiczenie, muszą wykupić bilet (ważny do godz. 12.00 następnego dnia). Do tego należy wykupić lądową wejściówkę do parku obejmującą krótki rejs małym promem do wysepki Świętej Marii. Oficjalne wejścia do parku znajdują się w osadach Pomena i Polače. Możemy wędrować wzdłuż oznakowanych szlaków poprowadzonych wokół jezior, szlakiem

leśnym od jeziora Malo do Pomeny, z Vrbovicy do Polače oraz do punktów widokowych Montokuc i Veliki Gradac.

Gdzie najlepiej zakotwiczyć przy wyspie? Na południowym brzegu nie ma ani portów, ani bezpiecznych kotwicowisk. Na wschodnim krańcu są dwa ciekawe miejsca: laguna Podškolj przy wysepce Veli Skolj (kotwica) oraz zatoka Saplunara (kotwica za darmo, boje dla klientów restauracji). Na północnym mamy schowaną wśród wysokich zalesionych brzegów zatokę Okuklje (prywatne nabrzeża należą do miejscowych restauracji). Jest też

piękna Zatoka Prožurska z wysepką Planjak. Na zachodzie polecamy głęboką zatokę Polače (chroni od wiatrów ze wszystkich kierunków).

Zachodni kraniec wyspy, czyli okolice miejscowości Pomena, to mocno rozbudowane wybrzeże z wysepkami i zatokami. Najlepsze schronienie od wiatrów zapewnia zatoka Lokve. Natomiast w osadzie cumujemy rufą do nabrzeży lokalnych restauracji: Ana, Galija, Nine i Adio Mare. Z wyspy Mljet możemy pożeglować do Slano i Dubrownika – w obu miastach działają doskonale położone i świetnie zorganizowane mariny ACI. ■



Klasztor benedyktynów na wysepce Świętej Marii (jezioro Veliko).

Fot. Ivo Biočina



Miasteczko regatowe w Saint-Malo zajęło 70 tys. metrów kwadratowych.

Fot. imoca.org

Route du Rhum. Atlantyckie regaty samotników biją rekordy popularności

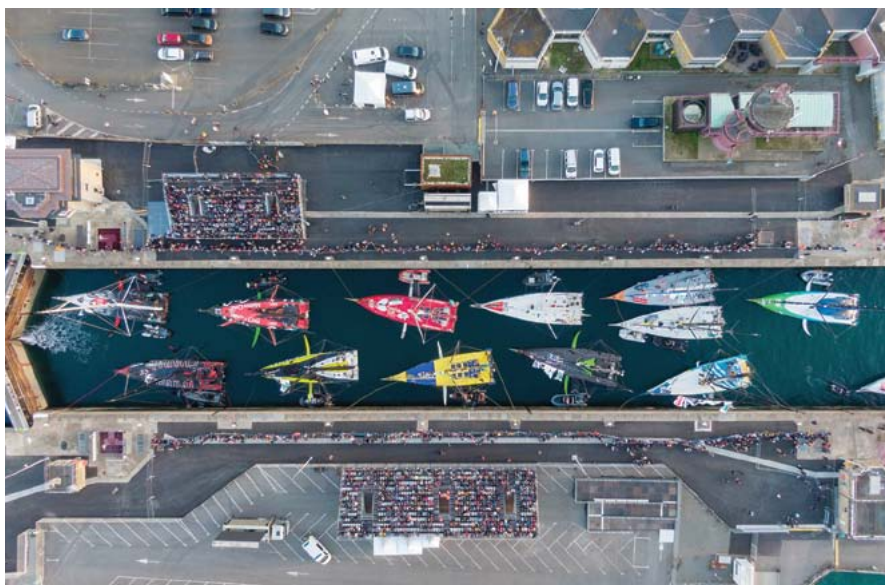
Regaty Route du Rhum, rozegrane w listopadzie na trasie o długości 3,5 tys. mil morskich (Francja – Gwadelupa), przyniosły wiele niespodzianek. Były nowe konstrukcje, rekordowa liczba zawodników: aż 138 (więcej niż w pamiętnym wyścigu OSTAR'76) oraz 1,2 mln kibiców na starcie w Saint-Malo. – Przy regatach pracowało 3,5

tys. osób (w tym ponad 800 wolontariuszy), miasteczko regatowe zajęło 70 tys. metrów kwadratowych, rozstawiliśmy prawie kilometr pomostów oraz ponad 3,5 kilometra barierek i zabezpieczeń – mówił nam Gilles Lurton, żeglarz, mer miasta i prezydent Saint-Malo Agglomération. Na czas regat wprowadzono specjalny rozkład jazdy autobusów. Lokalne

dzienniki prześcigały się w newsach, telewizja transmitowała przygotowania, a przy służbie odcinającej port od pływów zainstalowano trybuny. Służowanie jachtów mogliśmy śledzić w telewizji oraz na telebimach rozmieszczonych w porcie i w centrum miasta. Były też imprezy promocyjne, atrakcje dla dzieci, pokazy kuchni karaibskiej oraz liczne koncerty.

Przy służbie odcinającej port od pływów zainstalowano trybuny.

Fot. Alexis Courcoux



Uwagę zwróciłem też na środki bezpieczeństwa. Przed portem rozstawiono betonowe bariery, służby dokładnie kontrolowały wszystkich wchodzących, były też wyrwykowe kontrole na pomostach. Do tego patroli żandarmerii z długą bronią. Na jachty można było wejść wyłącznie po uzyskaniu zaproszenia wystosowanego przez zespół. To wszystko pozostałości po pandemii, która we Francji wciąż o sobie przypomina.

Największe zainteresowanie budziła klasa Ultim skupiająca okazałe trimarany. Wszyscy czekali na pasjonującego pojedynek najnowszego „Maxi Banque Populaire XI” (skipper Armel Le Cléac’h) z utytułowanym „Maxi Edmond de Rothschild” (Charles Caudrelier).



Charles Caudrelier na katamaranie „Maxi Edmond de Rothschild”.

Fot. Alexis Courcoux (3)

Zerkano też na „SVR Lazartigue” (François Gabart), który do regat został dopuszczony po batalii sądowej. Z uwagi na nadciągający sztorm, start przełożono o 72 godziny. Decyzję przyjęto ze zrozumieniem, choć nie brakowało głosów, że to pewien rodzaj kapitulacji. Po starcie do celu pomknęło 137 jachtów – faworyzowany Sam Goodchild z klasy Ocean Fifty doznał kontuzji podczas procedury przedstartowej i odwieziono go do szpitala.

Klasa Ultim. Po rekord z prędkością 40 węzłów

Do przodu wystrzeliły trimarany. Po wyjściu na ocean prowadzenie objął Charles Caudrelier, który szybko powiększał przewagę nad rywalami. Armel Le Cléac’h na „Maxi Banque Populaire XI” zderzył się z podwodną przeszkodą i uszkodził centralny kadłub oraz miecz. Zawinął do Lorient, gdzie naprawy przeprowadził zespół brzegowy. Kiedy Armel powrócił na trasę, do rywali tracił już 700 mil. Na prowadzenie wysunął się François Gabart, który na „SVR Lazartigue” bez trudu osiągał prędkość 40 węzłów. Jednak lepiej taktycznie żeglował Charles Caudrelier, który zajął pozycję lidera i nie oddał jej aż do mety. Trasę



Thomas Ruyant wygrał w klasie IMOCA...

pokonał w 6 dni, 19 godzin, 47 minut i 25 sekund – to rekord lepszy od poprzedniego o ponad dobę. Drugie miejsce zajął François Gabart, a trzecie Thomas Coville na „Sodebo Ultim 3”. Trzy jachty nowej generacji, wyposażone w potężne foile i potrafiące latać nad wodą, były w tej klasie bezkonkurencyjne. Pozostali mogli tylko przyglądać się uciekającym rywalom.

Klasa IMOCA. Nierówny pojedynek jachtów dwóch generacji

Na starcie stanęło aż 38 jednostek klasy IMOCA. Jachty sprzed niemal dwóch dekad odświeżono i wystawiono do walki z najnowszymi maszynami, z których aż siedem debiu-



Caudrelier poprawił rekord regat o ponad dobę.

towało w imprezie tej rangi. „V&B Monbana – Mayenne” (skipper Maxime Sorel) to kopia jachtu „Apivia”. Jacht „Biotherm” (skipper Paul Meilhat – zwycięzca Route du Rhum sprzed czterech lat) zszedł z tej samej formy co „LinkedOut” Thomasa Ruyanta. „Initiatives-Cœur” Samantha Davies to klon „Bureau Vallée” Louisa Burtona. Zupełnie nowe konstrukcje to z kolei „Charal 2” (skipper Jérémie Beyou), „Holcim PRB” (Kevin Escoffier), „Malizia” (Boris Herrmann) i „Maître CoQ” (Yannick Bestaven).

Z uwagi na futurystyczne linie kadłuba i konstrukcję płetw sterowych, największe zainteresowanie budził „Charal 2”. Jacht jest sporo węższy od pozostałych (ten parametr starannie ukrywano) i ma nowatorskie płetwy sterowe. Był typowany do zwycięstwa, ale ►



...żeglując na jachcie „LinkedOut”.

Fot. Pierre Bouras



Yoann Richomme na jachcie „Paprec Arkéa” (Class 40) żeglował z prędkością przekraczającą 20 węzłów.

ostatecznie zajął trzecią pozycję. Znakomicie żeglował Kevin Escoffier na „Holcim PRB” – choć miał niewiele czasu na przygotowania, popłynął odważnie. Po wyjściu floty na ocean prowadzili faworyci, którzy obrali trasę południową. Charlie Dalin na jachcie „Apivia” był liderem przez osiem dni, uzyskując nawet 90 mil przewagi. Wkrótce jednak przyspieszył Thomas Ruyant na „LinkedOut” – systematycznie odrabiał straty, żeglując z prędkością ponad 23 węzłów. Ruyant wygrał po 11 dniach, 17 godzinach, 36 minutach i 25 sekundach żeglugi. Poprzedni rekord z 2014 roku poprawił o 11 godzin. Drugie miejsce zajął Charlie Dalin, a trzecie Jérémie Beyou. W czołówce były jachty z foilami, a pierwsza tradycyjna jednostka uplasowała się dopiero na 11. miejscu.

Wioskę regatową w Saint-Malo odwiedziło łącznie 1,2 mln kibiców.



Fot. Alexis Courcoux

Class 40. Najszybciej rozwijająca się klasa oceaniczna

Rekordowa frekwencja: 55 jachtów. Na te regaty zbudowano specjalnie aż 17 jednostek i właśnie wśród nich upatrywano faworyta. Najwięcej uwagi koncentrował na sobie Yoann Richomme żeglujący na „Paprec Arkéa” – miał największy budżet i bronił tytułu z poprzednich regat. Początkowo trzymał się w pierwszej dziesiątce, ale kiedy zaatakował, było wiadomo, że wygra. Żeglował z prędkością przekraczającą 20 węzłów i pokonywał 400 mil na dobę. Do końca kontrolował przebieg wyścigu i poprawił własny rekord sprzed czterech lat o prawie dwie doby (czas: 14 dni, 3 godziny, 8 minut i 40 sekund). Łódki nowej generacji zdominowały rywalizację – w pierwszej dziesiątce było ich



FOT. PILPRE ARNAUD

Richomme poprawił własny rekord o prawie dwie doby.

aż siedem. Pięć zaprojektował Sam Manuard, po dwie Guillaume Verdier i Marc Lombard, a jedna wyszła spod ręki spółki Włochów Gianluca Guelfi – Fabio d'Angeli.

Ocean Fifty. Wielkie emocje na małych jachtach

Finał zapierający dech w piersiach i chyba najbardziej nieoczekiwane zakończenie. Quentin Vlamynck na jachcie „Arkema” prowadził przez większą część trasy, systematycznie powiększając przewagę. Kiedy wydawało się, że sprawa zwycięstwa jest rozstrzygnięta, na około 140 mil przed metą dopadł go doświadczony Erwan Le Roux żeglujący na jachcie „Koesio”. Wyprzedził młodszego rywala uzyskując przewagę 21 minut. Z ośmiu żeglarzy, którzy wystartowali, do mety dotarło sześciu. Była to najsłabiej obsadzona klasa w wyścigu. Zwycięzca wygrał Route du Rhum już drugi raz, poprzednio triumfował w 2014 roku, a cztery lata temu był drugi.

Awarie i wypadki

Największym pechowcem był wspomniany Sam Goodchild, który udział w regatach zakończył na procedurze przedstartowej, niwecząc dwa lata przygotowań. Na pokład spadło kilka masztów, między innymi na „Bureau Vallée” w klasie IMOCA oraz na dwóch łodziach Class 40. Erwan Thibouméry sztrandował swym trimaranem na bretońskiej plaży. Fabrice Amedeo musiał się ewakuować z jachtu „Nexans-Art & Fenêtres” w wyniku pożaru spowodowanego eksplozją akumulatorów litowo-jonowych. Yannick Bestaven obawiał się podobnego zakończenia żeglugi na nowiutkim „Maitre CoQ”, gdy w kabinie woda zaczęła sięgać kolan. Władze klasy głowią się teraz, jak zaradzić problemom, które się pojawiają, gdy baterie zalewane są wodą – wydziela się wówczas ciepło mogące doprowadzić do eksplozji i pożaru.

Podczas Route du Rhum zobaczyliśmy, że postęp technologiczny przyspiesza, łódki są coraz droższe, budżety coraz większe, zwiększają się nagrody finansowe, a impreza nie traci swego wyjątkowego prestiżu. Dla każdego zawodowego żeglarza sukces w Route du Rhum oznacza otwarcie drzwi do możliwych sponsorów i przyspieszenie kariery. W kolejnej edycji wyścigu (w 2026 roku) znów ma paść rekord frekwencji.

Marek Słodownik, Saint-Malo (Francja)

KLASA IMOCA. Jacht „LinkedOut” Thomasa Ruyanta powstał w 2019 roku. Projektant: Guillaume Verdier. Początkowo miała to być jednostka do żeglugi załogowej w regatach The Ocean Race, ale od pomysłu odstąpiono. Na tle większości łodzi klasy IMOCA jacht wyróżnia się zmniejszoną szerokością w linii wodnej, przesunięciem masztu w stronę rufy, a także zastosowaniem wypłaszczonej sztakli o mniejszej powierzchni. Ma także obniżoną linię pokładu z wyraźnie zaznaczoną wklęsłością (obniżenie środka ciężkości). Także kokpit jest usytuowany nisko. Dużą wagę przywiązano do ergonomii i komfortu skippera, stąd też wysoko umieszczone zadaszki kokpitu, precyzyjne rozmieszczenie kabestanów i liny poprowadzone wprost do kokpitu przez tunel w środku kabiny. Jacht wyposażony jest w foile o maksymalnej dozwolonej przepisami powierzchni: 8,5 metra kwadratowego.



„LinkedOut” Thomasa Ruyanta ma foile o maksymalnej dozwolonej powierzchni.

Fot. Pierre Bouras

Zwycięskie jachty Route du Rhum 2022

LINKEDOUT	
Długość	18,28 m
Szerokość	5,85 m
Zanurzenie	4,50 m
Waga	8 t
Maszt	29 m
Żagle	320 m kw./ 430 m kw.

KLASA OCEAN FIFTY. Trimarzan „Koesio” Erwana Le Rouxa został zwodowany wiosną 2020 roku. Projekt powstał w biurze VPLP. Na jachcie miał żeglować 54-letni biznesmen z Nantes, któremu zamarzył się udział w regatach rumowych. Jednak koszt budowy (2,3 mln euro netto) oraz koszty eksploatacji (400 tys. euro rocznie), ostudziły zapał żeglarza amatora. Później jacht wywrócił się na Karaibach i wymagał poważnego remontu. Zyskał wtedy charakterystyczną kabinę, która ułatwia życie skipperowi. „Koesio” to jeden z lepszych jachtów w swojej klasie i ma spory potencjał.



KOESIO	
Długość	15,20 m
Zanurzenie	3,50 m
Masa	3,9 t
Maszt	23 m
Żagle	200 m kw./ 250 m kw.



MAXI EDMOND DE ROTHSCHILD	
Długość	32 m
Szerokość	23 m
Waga	15,5 t
Maszt	37 m
Żagle	450 m kw./ 650 m kw.

KLASA ULTIM. „Maxi Edmond de Rothschild” Charlesa Caudreliera to jedyny we flocie Ultim trimarzan zaprojektowany przez Guillaume’a Verdiera. Żegluje od 2017 roku. W ostatnich latach wygrał wszystkie najważniejsze regaty, a jedynym niepowodzeniem zakończyła się próba zdobycia Trofeum Juliusza Verne. Podczas ostatniej modernizacji wymieniono foile i płetwy sterowe, ponieważ przy prędkościach przekraczającej 40 węzłów pojawiała się kawitacja (spowalniała żegluge) Zmiany spowodowały szybsze wejście w żegluge na foilach – wcześniej jacht wychodził z wody przy 28 węzłach, teraz robi to przy 26 węzłach.

PAPREC ARKÉA	
Długość	12,18 m
Szerokość	4,50 m
Zanurzenie	3,00 m
Waga	4,5 t
Żagle	115 m kw. / 265 m kw.



CLASS 40. „Paprec Arkéa” Yoanna Richomme’a to łódź klasy Lift 40 z 2022 roku. Projekt: Marc Lombard. Znakiem rozpoznawczym najnowszych jednostek klasy jest dziób typu scow: szeroki, z wyraźnie zaznaczonym wyobleniem, które zwiększa wyporność i ułatwia żegluge na kursach pełnych. Jacht świetnie pływa również pod wiatr oraz w słabych podmuchach. Wyróżnia się przesunięciem masztu do tyłu oraz sztywnością kadłuba uzyskaną dzięki wzdłużnym wzmocnieniom. W silnym wietrze żegluje z wyniesioną częścią dziobową, co zmniejsza powierzchnię zmoczoną i redukuje opory. Pod wiatr może płynąć z prędkością 9,5 węzła (jest szybszy od konkurencyjnych konstrukcji o około pół węzła). W wietrze o sile 18 węzłów Richomme uzyskiwał prędkość równą sile wiatru i notował dobowe przebiegi przekraczające 400 mil. Na mecie jacht „Paprec Arkéa” wyprzedził 13 łodzi klasy IMOCA, które są sześć metrów dłuższe. Sternik ma składane siedziska w zadaszonyj części kokpitu i wyprofilowane elementy bliżej rufy, z których korzysta podczas sterowania ręcznego. Liny poprowadzono do kokpitu specjalnym kanałem. Panel z elektroniką zainstalowano na obrotowym wsporniku, co pozwala przesuwać urządzenia do kokpitu.

Thomas Ruyant: „Klasa IMOCA chyba nigdy nie rozwijała się tak dynamicznie”



Thomas Ruyant: „Skoro startuje 38 jachtów, to znaczy, że kierunek rozwoju klasy jest właściwy”. Fot. Eloi Stichelbaut

Rozmowa z Thomasem Ruyantem, skipperem jachtu „LinkedOut”, zwycięzcą atlantyckich regat samotników Route du Rhum 2022.

Marek Słodownik: Thomas, jakie są najważniejsze atuty twojego jachtu?

Thomas Ruyant: „LinkedOut” jest dopracowany w każdym szczególe, wspólne prace projektowe z biurem Guillaume’a Verdiera trwały bardzo długo. Uczestniczyłem w nich od początku i chyba dałem się poznać jako niezbyt łatwy współpracownik. Chciałem, by łódka była do mnie jak najlepiej dopasowana. Później uczestniczyłem także w budowie i tam też dałem się ekipie we znaki.



Thomas Ruyant tuż przed startem. Fot. Marek Słodownik

W tej samej formie powstał „Biotherm”. Jakie są największe różnice między tymi jachtami?

„Biotherm” ma inny kształt dziobu, bardziej wyoblony. Ponadto różni się nieco konfiguracją kokpitu. Założeniem Paula Meilhata było zbudowanie jachtu prostego, niezawodnego i łatwego w obsłudze. Myślę, że mu się to udało. Miał jednak bardzo mało czasu na przygotowania.

W jakim kierunku powinna zmierzać ewolucja klasy IMOCA?

Zmiany są wprowadzane powoli, może nawet zbyt ostrożnie. Ale skoro na starcie regat Route du Rhum mamy 38 jednostek, to chyba należy uznać, że kierunek jest właściwy. Klasa IMOCA jeszcze nigdy nie rozwijała się tak dynamicznie.

Czego najbardziej brakuje ci obecnie w tych konstrukcjach?

Myślę, że skipperzy i konstruktorzy stoją teraz przed dylematem: „Czy nadszedł już czas na wprowadzenie stateczników poziomych na płetwy sterowe?”. Taki zabieg mógłby pozwolić na bardziej precyzyjną kontrolę lotu, a tym samym na zwiększenie osiągnięć. Nie wiem jednak, czy wzrost prędkości i obciążenia dynamicznych kadłuba nie spowoduje zwiększenia liczby strukturalnych awarii. Inny kierunek możliwy do rozpatrzenia to ewolucja dziobów. Na nowych jachtach dziobowe części kadłubów są coraz szersze i to przynosi efekty. Klasy Mini 6.50 oraz Class 40 już od

dawna idą tym tropem. Warto zwrócić uwagę, że nowe czterdziestki są tak wydajne, jak łódki klasy IMOCA sprzed 10, 12 lat. To daje do myślenia.

Jesteś zwolennikiem klasy otwartej, czy może bardziej odpowiada ci obecna formuła, według której kile i maszty muszą być jednokowe, a powierzchnia foili ograniczona?

Wydaje się, że każde rozwiązanie ograniczające niekontrolowany wyścig zbrojeń jest dobre. Niestety w praktyce nie zawsze to działa. Jachty i tak są coraz droższe, a wyścig technologiczny wymusza także ten finansowy. Zobacz jak wyglądają badania nad foilami – to bardzo kosztowne prace, a mimo to właśnie w tym elemencie wszyscy upatrują źródła sukcesu. Podoba mi się podejście Jeana Le Cama, który poszedł zupełnie inną drogą i buduje aż trzy jachty bez foili, z tradycyjnymi podwójnymi mieczami. Biorąc pod uwagę sukces Jeana w ostatnich regatach Vendée Globe, zapowiada się ciekawa konfrontacja dwóch przeciwnych koncepcji.

Wspomniałeś, że twój jacht jest niemal doskonały. Skoro jest tak dobry, dlaczego już dziś budujesz nowy?

Bo nowy będzie jeszcze lepszy, bardziej futurystyczny oraz bardzo, bardzo szybki...

Kto przejmie „LinkedOut”?

Chętni są, negocjacje trwają. W przyszłym sezonie jacht powinien już pływać w nowych barwach.

*Rozmawiał Marek Słodownik,
Saint-Malo*

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 adyustacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

Instytut
Monitorowania
Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

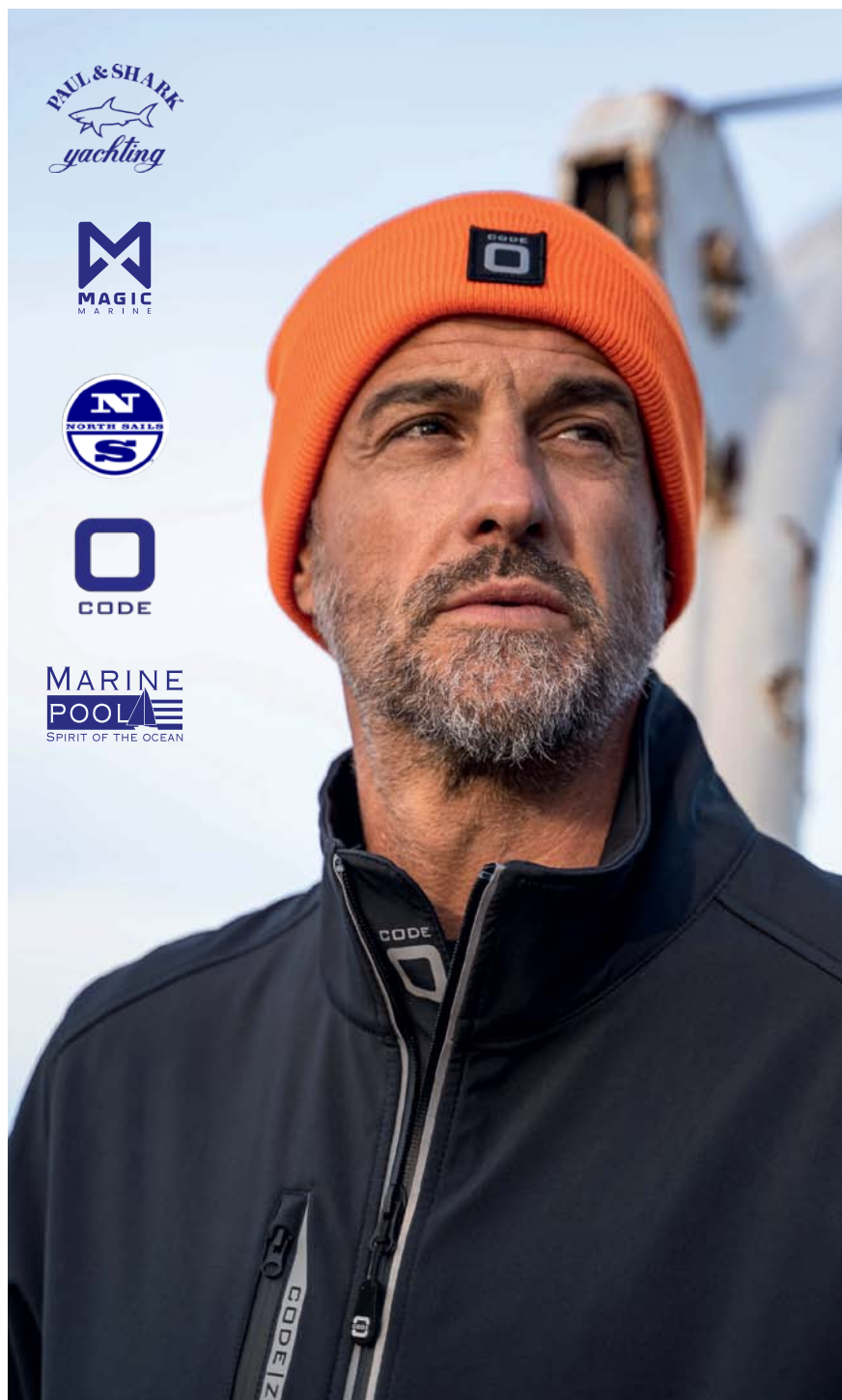
„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring

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



YACHT PARADISE

MORE THAN JUST A YACHT STORE



Wejdź na pokład!

Sprawdź online i stacjonarnie



ul. Przestrzenna 11 / @yachtparadise / www.yachtparadise.pl

Best of Boats 2022. Najlepsze łodzie motorowe roku poznaliśmy w Berlinie



Best for Family: Bavaria SR36.

Fot. Bavaria Yachts / Messe Berlin



Wyniki konkursu Best of Boats 2022 ogłoszono w listopadzie na berlińskich targach Boot & Fun. Nowości motorowodnego świata uhonorowano w czterech kategoriach. Na widowni zasiedli menedżerowie stoczni i przedstawiciele branży. Best of Boats to obecnie jedno z najważniejszych wydarzeń w świecie łodzi motorowych, a pod względem liczby zaangażowanych krajów i jurorów – największy branżowy konkurs na świecie. Nagrody wręczono w kategoriach: Best for Beginners, Best for Family, Best for Fun i Best for Travel.

W tym roku nie przyznano nagrody w kategorii Best for Fishing, natomiast w Best for Future przyznano jedynie wyróżnienie.

16 jurorów z Europy i USA testowało najnowsze i najciekawsze jachty motorowe. Testy przeprowadzono od września 2021 roku do października 2022 roku (produkty będące w trakcie budowy lub w fazie projektowej nie mogą rywalizować o nagrodę). Dokładność i zakres testów jest znakiem rozpoznawczym Best of Boats, więc już sama nominacja to duże wyróżnienie dla konstruktorów i stoczni.

W kategorii Best for Beginners zwyciężyła łódź Ryck 280 firmy Hanse Yachts. „Oto reprezentant nowej generacji łodzi typu walkaround, które nie tylko dobrze wyglądają, ale także świetnie sobie radzą na wodzie, nawet w trudnych warunkach” – powiedział Julijan Višnjevec, redaktor naczelny słoweńskiego magazynu „Val Navtika”. Nagrodę odebrał Boris Heitmann, wiceprezes ds. komunikacji w firmie Hanse Yachts, który zwrócił uwagę, że po okresie prac nad designem jachtów, firma skupia się teraz na poprawie ich funkcjonalności.

Leopard 46 Powercat z Republiki Południowej Afryki, jedyny katamaran wśród finalistów, zwyciężył w kategorii Best for Travel. „To idealna jednostka na wygodne morskie podróże” – powiedział Stanisław Iwiński, redaktor naczelny Yachtsmen.eu. „Cieszymy się, że nasza marka zyskuje popularność w Ameryce i Europie. Coraz mocniej koncentrujemy się na rynku niemieckim, więc obecność na Boat & Fun oraz zwycięstwo w konkursie to dla nas szczególne wydarzenia” – powiedziała odbierająca nagrodę Chantal Julen z Leopard Catamarans, kierownik ds. marketingu w Niemczech.

W kategorii Best for Fun zwyciężył jacht Rand Source 22 z Danii. „Ta jednostka imponuje ergonomicznym otwartym pokładem i pomysłowymi rozwiązaniami. Jest idealna na jednodniowe wycieczki. Łódź będzie również dostępna z napędem elektrycznym” – powiedział Giacomo Giulietti z Rzymu, główny tester łodzi motorowych w Pressmare.it. „Pierwsza nominacja na krótką listę finalistów i od razu zwycięstwo. Jesteśmy wdzięczni i zaszczytzeni. Tym bardziej, że konkurencja w naszej kategorii była bardzo mocna” – powiedział odbierający nagrodę Oscar Rand, założyciel i dyrektor zarządzający w Rand Boats.

W kategorii Best for Family zwyciężył jacht Bavaria SR36. „Ta wygodna i przestronna



Best for Travel: Leopard 46 Powercat.

Fot. Messe Berlin



Best for Beginners: Ryck 280.

Fot. Messe Berlin



Best for Fun: Rand Source 22.

Fot. Krunoslav Mihic

Łódź rodzinna oferuje o wiele więcej, niż mogliśmy oczekiwać od jednostki tej wielkości – skomentował werdykt Arek Rejs, publicysta motorowodny publikujący artykuły i relacje z testów na łamach „Wiatru”. Nagrodę odebrali Marc Diening, dyrektor generalny Bavaria Yachts, oraz Marcus Schlichting, szef marketingu i komunikacji. Na scenie pojawiła się liczna reprezentacja stoczni. „Naszym celem było opracowanie i wdrożenie do produkcji jachtu dla rodziny, wygodnego i wszechstronnego. Nagroda jest dowodem, że się nam udało” – powiedział Marc Diening.

W kategorii Best for Future nie przyznano w tym roku nagrody, ale jury wyróżniło Stocznnię Jachtową Delphia za inicjatywę związaną z budową sieci stacji do szybkiego ładowania łodzi elektrycznych w Holandii. „Delphia pokazuje, jak może wyglądać przyszłość łodzi elektrycznych. Projekt jest wzorem dla podmiotów i decydentów z wielu innych krajów” – powiedział Stefan Gerhard, twórca nagrody Best of Boats. „Najpierw będziemy realizować projekt w Holandii, a później – miejmy nadzieję – rozszerzymy go na Berlin i całą Brandenburgię” – zapowiedział Martin Schemkes, dyrektor marki Delphia.

Na uroczystości wręczenia nagród gościli reprezentanci wszystkich nominowanych stoczni. Byli też przedstawiciele marek, które w tym roku nie miały swojej łodzi w konkursie – świadczy to o rosnącym prestiżu i znaczeniu nagrody BOB. Wyjątkowo silna była reprezentacja stoczni Balt Yacht, której najnowsza jednostka Balt 37 Grand walczyła o trofeum w kategorii Best for Travel. Byli też przedstawiciele firmy Passionautica (generalny dystrybutor słoweńskiej stoczni Alfastreet Marine), którzy kibicowali łodzi Alfastreet 21 Open konkurującej w kategorii Best for Beginners. Na widowni zasiedli też przedstawiciele Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polboat oraz Międzynarodowych Targów Poznańskich. Jury nagrody BOB już dziś przeprowadza pierwsze testy łodzi przed przyszłoroczną edycją konkursu. Kolejne targi Boat & Fun będą się odbywać od 23 do 26 listopada 2023 roku.



Jurorzy konkursu Best of Boats pochodzą z 14 krajów.



Jurorzy i współtwórcy nagrodzonych jachtów.

Fot. Volkmar Otto

Bavaria SR33. Trzeci model z popularnej serii debiutuje na targach w Düsseldorfie



Nowość targów boot Düsseldorf: Bavaria SR33, najmniejsza konstrukcja z popularnej linii.

Stocznia Bavaria prezentuje nowy model łodzi motorowej z linii SR: po największej konstrukcji SR41 oraz nagrodzonym w konkursie Best of Boats 2022 modelem SR36, wkrótce poznamy trzeci najmniejszy jacht z tej rodziny, czyli Bawię SR33 (długość kadłuba: 10,89 metra, długość całkowita: 11,4 metra, szerokość: 3,46 metra). Autorami projektu są członkowie włoskiego zespołu, którym przewodzi Marco Casali. Oficjalna premiera jachtu już na styczniowych targach boot Düsseldorf.

Podobnie jak podczas powstawania dwóch pierwszych modeli SR, przy projektowaniu najnowszej konstrukcji dużo uwagi poświęcono na stworzenie najlepszej przestrzeni do

życia na pokładzie. Efektem tych starań jest przemyślany układ zapewniający komfort i przestrzeń czteroosobowej załozdzy. Na dziobie uwagę zwraca duży płaski pokład z sze-



W mesie można ugościć na noc dwie dodatkowe osoby.

rokiem łóżkiem. Na rufie mamy szeroką platformę kąpielową oraz kanapę z przekładanym oparciem i niewielkim stolikiem schowanym pod siedziskiem – taka aranżacja rufowej części to już znak firmowy modeli z linii SR. Bliżej śródkręcia zamontowano kolejną kanapę, większy stół, przy którym może zasiąść nawet sześć osób, oraz stanowisko sternika na prawo od zejściówki. Z kolei pod pokładem warto zwrócić uwagę na całkowicie otwartą przestrzeń na dziobie z dużym łóżkiem wypełniającym całą szerokość kadłuba. W naturalny sposób przedział dziobowy łączy się z mesą i kambuzem – takie rozwiązanie optycznie powiększa przestrzeń wnętrza. Jeśli obniżymy stół w mesie, powstaną dodatkowe miejsca do spania – dzięki temu załoga może ugościć na noc dwie dodatkowe osoby. Mamy także zamykaną kabinę rufową oraz przestronną łazienkę z oddzielnym prysznicem.

Polskim dystrybutorem jachtów motorowych i żaglowych marki Bavaria jest firma Yachts & Yachting. Więcej na stronie www.yachtsandyachting.pl. ■



Otwarta przestrzeń na dziobie z dużym łóżkiem.

Obszerna platforma rufowa – znak firmowy łodzi motorowych ze stoczni Bavaria Yachts.





NOWOŚĆ 2022



Passion made
BAVARIA
SR36

BAVARIA SR36 BAVARIA SR41



Yacht&Yachting sp. z o.o.

ul. Piaskowa 3
81-864 Sopot

M: 601.897.779

E: info@yachtsandyachting.pl

www.bavariayachts.com

Zapraszamy na Targi boot Düsseldorf od 21 do 29 stycznia 2023
Jachty żaglowe - hala 16 łodzie motorowe - hala 1



Na rufie platforma kąpielowa, na dziobie siedziska, a kokpit i główna sterówka na wyraźnym podwyższeniu.

Fot. Maciej Starkowski

Balt 37 Grand. Polski houseboat dostrzeżony i nagrodzony przez fachowców

Balt 37 Grand, wypornościowy houseboat z augustowskiej stoczni Balt-Yacht, który w lipcu tego roku debiutował podczas gdyńskiej wystawy Polboat Yachting Festival i został nagrodzony w konkursie Gdynia Polboat Award, otrzymał jesienią nominację do prestiżowej nagrody Best of Boats 2022. Międzynarodowe jury, złożone z dziennikarzy publikujących w europejskich i amerykańskich mediach branżowych, uznało, że polska konstrukcja należy do wąskiej grypy najlepszych jednostek z kategorii Best for Travel. Jak się dowiadujemy

w stoczni Balt-Yacht, projekt nadal jest rozwijany – obecnie trwają prace przy pierwszym egzemplarzu z napędem elektrycznym (premiera na węgierskich targach Budapest Boat Show pod koniec lutego 2023 roku).

Łódź zaprojektował doświadczony duet konstruktorów: Jacek Daszkiewicz i Krzysztofa Smaga. Przygotowano ją przede wszystkim do żeglugi śródlądowej, ale może też przemierzać przybrzeżne wody morskie. Jeden z pierwszych armatorów odbył tą jednostką rejs wzdłuż całego polskiego wybrzeża, ze wschodu na zachód.

Balt 37 Grand łączy linie wypornościowych houseboatów znanych z naszych akwenów, ze stylistyką i rozwiązaniami rodem z wód europejskich. Kadłub jest solidny i dość wysoki, ale duże okna w burtach oraz przeszklona nadbudówka nadają łodzi optycznej lekkości. Na rufie mamy platformę kąpielową, zaś w części dziobowej – dwa dwuosobowe siedziska. Na górny kokpit możemy wejść z obu półpokładów. W kopicie zamontowano główną sterówkę, wygodną rufową kanapę (możemy ją przekształcić w łóżko) oraz drewniany stół. Gdy nad kokpitem rozłożymy bimini, stanie się zabezpieczonym tarasem, na którym będziemy spędzać ciepłe noce. Jeśli zaskoczą nas niższe temperatury, zasłonimy boczne elementy bimini i włączymy ogrzewanie – nawet jesienna aura nie będzie wtedy przeszkadzać.

Przestronna część mieszkalna jest jasna i wygodna. Ma salon i dwie duże dwuosobowe kabiny – w każdej jest toaleta z osobnym przedziałem prysznicowym. W salonie, na lewej burcie, zbudowano główny kambuz z szafkami, lodówką, zlewozmywakiem i ku-



chenką. Prawą burtę zajmuje jadalnia z kanapą i dużym stołem (po obniżeniu stołu powstaje dodatkowe łóżko). Przestronne kabiny znajdują się w części dziobowej oraz na rufie. Obie są duże, wysokie i jasne. Mieszkańcy kabiny rufowej dzielą toaletę z pozostałymi gośćmi, natomiast załoga z dziobówki ma łazienkę wyłącznie do swojej dyspozycji, z wejściem od strony kabiny. Łódź może mieć także dodatkową wewnętrzną sterówkę.

Balt 37 Grand, napędzany stacjonarnym silnikiem Yanmar o mocy 110 KM z tradycyjnym prostym wałem, osiąga maksymalną prędkość około 18 km/h. Elementem wyposażenia standardowego jest dziobowy ster strumieniowy, który ułatwia manewry portowe. Dodatkowo możemy zamówić ster strumieniowy na rufie oraz panele na dach nadbudówki.

Stocznia Balt Yacht oferuje także inne modele łodzi motorowych: SunCamper 35, Balt 818 Tytan, Balt 918 Tytan oraz Balt 1018 Tytan. Więcej informacji na stronie www.baltyacht.pl.

Arek Rejs



Kokpit możemy zasłonić tentem.

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



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 beznadziej, czy wręcz w mrok świata przestępczego. Razem możemy zmienić ich los.

oceanmarzen.org.pl

PRZEZ ŻEGLARSTWO W DOROSŁE ŻYCIE

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

Wprowadzenie młodzieży z domów dziecka w dorosłość to wielkie wyzwanie.

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

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



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



Pierwsze szkolenie na stopień Żeglarza Jachtowego.

- 52 zł to dzienny koszt szkolenia żeglarskiego, w trakcie którego młodzież nabywa 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 zleceniodawcy
tytułem Fundusz Stypendialny

--	--	--	--

--

nazwa odbiorcy Fundacja Ocean Marzeń, ul. Chmielna 73B lok 14, 00-801 Warszawa
nr rachunku odbiorcy 29 1240 6218 1111 0010 4356 6555
kwota
kwota słownie (wpłata)
nazwa zleceniodawcy
tytułem Fundusz Stypendialny

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

--

pieczęć, data i podpis zleceniodawcy

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

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

e-Wydania w wersji PDF: na stronie wiatr.pl i na Facebooku (opcja POBIERZ).

e-Wydania w WEB KIOSKU: wiatr.pl/archiwum (opcja CZYTAJ)

e-Wydania w aplikacji WIATR: na smartfonach i tabletach w App Store i Google Play.

Nowy WEB KIOSK wiatr.pl/archiwum to przyjazne narzędzie pozwalające w prosty sposób 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 Milla** – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Przechodnia 3, tel. (91) 3070500
- M-Service Centrum Webasto** – instalacje do jachtów, Szczecin, Przechodnia 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 Czaplunku**, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
- Marina Świnoujście**, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
- Klub Szkuner Myślībórz**, 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 Przelom**, Gdańsk Górki Zachodnie, Przelom 24, tel. 668 868 228
- Sklep Code Zero** – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
- Marina Gdynia** – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
- Sklep żeglarski Neptun**, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 6216800
- Decathlon Gdańsk Kartuska**, Szczęśliwa 1, tel. (58) 3558200
- Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa** – filia biblioteki Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Gabriela Narutowicza 11/12, tel. (58) 3471799
- Sopocki Klub Żeglarski Ergo Hestia**, Hestii 3, tel. (58) 5557200
- Sklep żeglarski Sailovnia**, Gdynia, Chwaszczyńska 151e, tel. 517260626
- Tawerna Mistral – Port Jachtowy Puck**, Lipowa 1, tel. 655513551
- Chojnicki Klub Żeglarski Charzykowy**, Rybacka 1, tel. (52) 3988120
- Gdański Klub Morski LOK**, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 3050450
- Ludowy Klub Sportowy Charzykowy**, Rybacka 8, tel. (52) 3988160
- Port Jastarnia** – kapitanat, Portowa 43, tel. (58) 6735960
- Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS**, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 21, tel. (58) 3222601
- Przystań COSA AZS – hotel Galion**, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 20, tel. (58) 3248100
- Marina Gdańsk**, Szafarnia 6/u4, tel. 695564848
- Marina Sopot** – bosmanat w budynku przy molo, tel. 500696588
- Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak**, 31 Stycznia 52, Chojnice, tel. 523972569
- Yacht Klub Północny**, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 3050507
- Jachtklub Stoczni Gdańskiej**, Gdańsk Górki Zachodnie, Przelom 9, tel. (58) 3073115
- Szkoła Żeglarska Adkonis**, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

- Port Sztynort** – kapitanat, Sztynort 11, tel. 663427779
- Sklep żeglarsko-rowerowy** w Sztynorcie, Sztynort 11, tel. 535308034
- Port Pod Omegą**, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 6484093
- Stowarzyszenie Sportów Wodnych MOS Iława**, Karola Chodkiewicza 5, tel. (89) 6482596
- Sailing Event Karol Górski**, Iława, Andersa 12/1 (Inkubator Technologiczny), tel. 882 069 309
- Sklep żeglarski Aqua-Sport**, Olsztyn, Klebark Mały 27B, tel. (89) 5320302
- Junga Olsztyński Klub Żeglarski**, Olsztyn, Sielska 38, tel. 606259643
- Przystań Warmia Klub Sportowy** – recepcja hotelu, siedziba YKP Olsztyn, Żeglarska 6, tel. (89) 5276425
- Klub Żeglarski Ostróda**, Józefa Sowińskiego 12, tel. 573636425



- Sklep żeglarski Raksa**, Gronity koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918
- Nauticus Yacht Club Olsztyn**, OSIR, Sielska 38, tel. 605100043
- Stanica Wodna w Nadbrzeżu**, Obręb Suchacz, Tolkmicko, tel. 509457254
- Jachtklub Elbląg** – recepcja hotelu i przystani nad rzeką Elbląg, Radomska 29, tel. (55) 2326720
- Sklep i serwis motorowodny WiZuS** w Elblągu – baza nad rzeką Elbląg, Stawidłowa 12, tel. (55) 2354193
- Sailing Machine Store**, Mikołajki, Plac Wolności 8, tel. 791970224
- Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki**, Mikołajki, al. Spacerowa 11, tel. 723183180, (87) 4206000
- Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami**, Kietlice 1, tel. 578265416
- Port Wrota Mazur**, Pisz, Imionek 7, tel. 605614979
- Centrum Promocji i Informacji Turystycznej**, Giżycko, Generała Józefa Zajączka 2, tel. (87) 4285265
- Marina i Hotel Roś**, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 4234960
- Sklep żeglarski Kopi**, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 4216309
- Sklep żeglarski Szekla**, Mikołajki, Michała Kajki 20A, tel. (87) 4215703
- Sklep żeglarski Szołt**, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 7415715
- Port LOK – Nieogocin Center**, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408
- Sklep żeglarski Mazurka**, Galiny 2, tel. 575065050
- Przystań Pod Dębem**, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 4236621
- Port U Faryja**, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 4231006
- Port Keja**, Węgorzewo, Braci Ejsmontów 2, tel. 603846199
- Port Sailor**, Giżycko, Piękna Góra 2A, tel. 501690256
- Ekomarina Giżycko** – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Giżycko, Dąbrowskiego 14, tel. (87) 4209430
- Stanica Żeglarska Korektywa**, Ruciane Nida, Piaski 2, tel. 609499969
- Port Wierzba** – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzba 7, tel. (87) 4231619
- Sklep żeglarski Żeglaz – 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 Ognisty 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

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

CZYTAJ



POBIERZ



UŻYJ APLIKACJI



Mosiński Klub Żeglarski, Przyszań 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 – Jeziro 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 – Przyszań 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, Skwierzyzna, 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, Częstków Polski, Firmowa 30, tel. (22) 7851111
Port Nieporęt-Piława, 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, Białołęka, 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 – sztormiarki 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, Warszawa 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, Warszawa 31a, tel. (22) 7746600
Port Jachtowy i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawa 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 – Przyszań Jachtowa Romanowo, Koronowo, Jachtowa 1, tel. 523822848
Klub Sportowy Zjednoczeni – zbiornik Balaton, Bydgoszcz, Polanka 13, tel. 601684762
Marina Pieczyska – Kujawsko-Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Koronowo Pieczyska, Warszawskich
Rodziny 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, Dzierwulskiego 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 Belchatów – 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 Hejzowina, 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, sznur, 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 Dzierzno Duże, ul. Piaskowa, tel. 737494424
Klub Żeglarski Halny, Bielsko-Biała, 1 Maja 45-47, tel. 668844746
Przystań Zarzeczce nad Jeziorem Żywieckim, Zarzeczce koło Żywca, Płazowa, tel. 600302826
Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dzieckowice, Chelm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. 603580206
Klub Wodny LOK Garland Gliwice – przystań nad jeziorem Dzierzno Małe, Pyskowiec, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III – ośrodek żeglarski nad zbiornikiem Pogoria III, Dąbrowa Górnica, 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) 6435555
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 Przyszań nad Wisłą, tel. (12) 6422829
Nowy Port Marina Kluszkowce nad Jeziorem Czorsztynskim – Tawerna Kapitańska, Kluszkowce-Plaża, Przedszkolaków 3, tel. 609264633
Podhalańskie 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 Club 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