YACHT-POOL: 10 LAT NA POLSKIM RYNKU UBEZPIECZEŃ JACHTOWYCH

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

GRUDZIEŃ 2023
STYCZEŃ 2024

WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

AMERICA'S CUP

Wielka rozgrzewka na Morzu Czerwonym

PAUL HEWITT OCEAN DIVER
Zegarek Żeglarza Roku 2023

JACHTING W SZWECJI
Raport Mateusza Stodulskiego

SŁUŻBA SAR
Ludzie, sprzęt i procedury

DELPHIA 10

Loungetop

Ciesz się pomyślnymi rejsami z Delphią, wzdłuż osłoniętych obszarów przybrzeżnych oraz na śródlądowych drogach wodnych.
Wyposażona w przytulny kokpit osłonięty dużym dachem, Delphia 10 Lounge Top to idealna łódź, która spełni Twoje marzenia o spokojnym i relaksującym pływaniu.
Dostępne są wersje z silnikiem diesla oraz 100% elektrycznym.
Zapraszamy do odwiedzin na targach Boat Show w Dusseldorfie, 20–28 stycznia 2024 r. w hali 1, na stoisku B36

DELPHIA
Mindful Cruising

@Creative Coffee Agency

SORRENTO / *PREMIERE '23*

2 CABINS · BOW SUN LOUNGE · PILLAR CANOPY STORAGE · EXTRA BERTH · PANORAMIC SUNROOF · ERGONOMIC CONSOLE

see more

www.parkerpoland.com
parker@parker.com.pl
/ bateauxparker

PARKER

boot
Düsseldorf
MY FREEDOM STARTS HERE
20–28 JAN 2024
kup swój bilet na stronie
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

Wesołych Świąt
oraz
Szczęśliwego Nowego Roku
2024

ANDERSEN STAINLESS STEEL WINCHES · RONSTAN · facnor FURLING SYSTEMS · SPARCRAFT Performance Engineering · LANCELIN · GORI PROPELLER experience the difference · FLEXITEEK · www.sklepwind.pl

Czytelnicy głosują i wybierają Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr”

Startuje 11. edycja plebiscytu „Wiatru”. Wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największe uznanie czytelników – zwycięzca otrzyma tytuł Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr”. Początek internetowego głosowania w piątek 15 grudnia, zakończenie – w piątek 9 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 będą podawane na bieżąco). Końcowe rezultaty ogłosimy w aplikacji konkursowej, na portalu www.wiatr.pl oraz na łamach „Wiatru”.

W tym roku w gronie wyróżnionych prym wiedzie mocna trójmiejska ekipa zasilona przez jednego żeglarza z Poznania. Po licznych konsultacjach i dyskusjach nominacje do plebiscytu uzyskali: Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki – nominacja za srebrne medale mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er, Jakub Surowiec – nominacja za złoty medal mistrzostw świata katamaranów A Class oraz Igor Tarasiuk – nominacja za pierwszy w historii medal dla Polski zdobyty w Żeglarskiej Lidze Mistrzów. Nominowanych prezentujemy na kolejnych stronach tego wydania.

Przedstawiamy nagrody dla nominowanych żeglarzy przygotowane przez naszych partnerów. Zwycięzca plebiscytu otrzyma zegarek Żeglarza Roku 2023: Paul Hewitt Ocean Diver oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury. Zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca otrzymają zegarki Paul Hewitt Sailor. Dodatkowo wszyscy nominowani otrzymają vouchery o wartości tysiąca złotych na zakupy w sklepie Sailing Machine oraz torby z tkanin dakronowych Code Zero. Zegarki ufundowała firma Hashtag, vouchery – Sailing Machine, kamizelkę – Parker Poland, a torby – firma Code Zero. Partnerom plebiscytu pięknie dziękujemy!

W tym wydaniu magazynu „Wiatr” porywamy was w podróż do Szwecji, skąd obszerny raport nadesłał Mateusz Stodulski. A także na Wyspy Bożego Narodzenia, które na dwóch oceanach eksplorowali Ola Rapp i Michał Palczyński. Polecamy też artykuł Kamila Woźniakiewicza z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa zatytułowany „Ludzie i procedury po drugiej stronie czerwonego przycisku” – to oczywiście lektura obowiązkowa dla wszystkich wyruszających na morze.

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. Dla redakcyjnej ekipy magazynu „Wiatr” będzie to już 15 rok wspólnego rejsu.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: IAN ROMAN / AMERICA'S CUP

10 072 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru”.
Czytaj w aplikacji WIATR lub w WEB KIOSKU
wiatr.pl/archiwum.

Available on the App Store · ANDROID APP ON Google play · CZYTAJ

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – IV-V 2023, VI-VII-VIII, IX-X-XI 2023).

Mijanka przy prędkości 35 węzłów – trzeba mieć nerwy ze stali. Fot. Ricardo Pinto

Regaty testowe przed Pucharem Ameryki, czyli rozgrzewka na Morzu Czerwonym

Zawodnicy uwięzieni w małych kokpitach na obu burtach. Fot. Ian Roman

Zespół Emirates Team New Zealand wygrał drugie regaty wstępne, które dla sześciu ekip są poligonem doświadczalnym przed przyszłoroczną edycją Pucharu Ameryki. Zawody rozegrano na Morzu Czerwonym, u wybrzeży miasta Dżudda – głównego ośrodka przemysłowego i handlowego Arabii Saudyjskiej. Gospodarzami byli członkowie Jeddah Yacht Club & Marina oraz przedstawiciele Saudyjskiej Federacji Żeglarskiej. Wyścigi rozegrano na jachtach klasy AC40 prowadzonych przez czteroosobowe załogi: dwóch sterników i dwóch trymerów.

Oprócz ekipy z Nowej Zelandii (obrońcy pucharu), do rywalizacji przystąpiły zespoły pretendentów: Luna Rossa Prada Pirelli Team (Włochy), Alinghi Red Bull Racing (Szwajcaria), NYYC American Magic (USA), Ineos Britannia (Wielka Brytania) i Orient Express Racing Team (Francja). Wyścigi były bardzo widowiskowe i świetnie pokazane podczas transmisji internetowych. Jachty osiągały prędkości przekraczające 40 węzłów. Szczególnie widowiskowe były starty podczas ośmiu wyścigów flotowych, z których pięć wygrali Nowozelandczycy, a trzy – Włosi.

Jachty AC40 żeglują na zawietrznym foilu i skrzydle zamontowanym na płetwie sterowej. Fot. Ian Roman

Właśnie te dwie ekipy zmierzyły się w finałowym wyścigu rozegranym według klasycznej formuły match racing. Od początku tej batalii prowadziła ekipa z Nowej Zelandii (Peter Burling, Nathan Outteridge, Blair Tuke i Andy Maloney), ale Włosi trzymali się blisko i czekali na okazję do ataku. Aż do chwili, gdy ich jacht po minięciu boi widowiskowo zanurkował dziobem, nabierając mnóstwo wody do kokpitów. Łódź w sekundę niemal stanęła w miejscu i było po zawodach.

Prawdziwy Puchar Ameryki (37. edycja regat) będzie rozgrywany w Barcelonie – rozpocznie się 22 sierpnia 2024 roku. Wówczas załogi przesiądą się na większe jachty klasy AC75. Rundy eliminacyjne wyłonią najlepszą ekipę wśród pretendentów, która w wielkim finale spotka się Nową Zelandią. Z kolei na jachtach AC40 będą rozgrywane pucharowe regaty załóg młodzieżowych i kobiecych – będą to pierwsze takie wydarzenia w historii America's Cup. ■

Obrońcy Pucharu Ameryki z Emirates Team New Zealand żeglowali skutecznie, pewnie zdobywając awans do finału i pokonując na finiszu Włochów. Fot. Ian Roman

boot Düsseldorf. Zwiedzaj z aplikacją ułatwiającą wyszukiwanie stoisk

Targi boot Düsseldorf, największa na świecie wystawa przemysłu jachtowego i sportów wodnych, trwać będą dziewięć dni (od 20 do 28 stycznia 2024 roku, codziennie od godz. 10.00 do godz. 18.00). Wezmą w nich udział wystawcy z całego świata, którzy swe produkty i usługi zaprezentują w 16 halach. Aby łatwiej nawigować podczas zwiedzania, można skorzystać z darmowej aplikacji boot Düsseldorf dostępnej w sklepach Google Play i App Store. W aplikacji nie tylko przejdziemy do zakładki oferującej zakup biletów i sprawdzimy plan targów na interaktywnej mapie. Możemy także śledzić newsy, przeglądać program, wyszukiwać produkty prezentowane na wystawie oraz firmy. Wpisując na przykład słowo „Delphia", otrzymamy informację, gdzie szukać popularnej marki (aplikacja podaje numer hali oraz numer stoiska).

Na stoisku stoczni Bavaria Yachts.

W Düsseldorfie 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 stoisk przeznaczonych dla miłośników windsurfingu, kitesurfingu, kajakarstwa, wioślarstwa, nurkowania, desek SUP i wędkarstwa. Bilety są dostępne online w cenie 21 euro (jednodniowy), 36 euro (dwudniowy), 14 euro (ulgowy na jeden dzień), 9 euro (dziecięcy na jeden dzień) i 12 euro (jednodniowy bilet popołudniowy na dzień powszedni). Wejściówki kupowane na miejscu tuż przed wejściem do hal targowych będą kosztować 29 euro.

Sprzedaż biletów online prowadzona jest na stronie shop.messe-duesseldorf.de. Więcej informacji o targach na www.boot.com ■

Cztery nominacje dla Bavarii SR33

Nowy jacht Bavaria SR33 zdobył nominacje w czterech międzynarodowych konkursach: European Powerboat of the Year 2024, British Motorboat Award (kategoria Sportscruisers do długości 45 stóp), Best of Boats Award (kategoria Best for Family) oraz Moteur Boat de l'Année 2023. Rezultaty dwóch pierwszych konkursów poznamy podczas styczniowych targów boot Düsseldorf. W konkursie BOB model SR33 dotarł do ścisłego finału. Z kolei w ciekawym francuskim konkursie, organizowanym przez redakcję magazynu „Moteur Boat", w którym najlepsze jachty wybierają czytelnicy podczas specjalnej prezentacji, Bavaria SR33 zdobyła tytuł jachtu motorowego roku 2023.

Bavaria SR33 w Wenecji. Fot. Nicola Brollo

Model SR33 jest zaledwie dwa centymetry krótszy od większego SR36, który uznano za najlepszy jacht w swojej klasie w licznych międzynarodowych konkursach, na przykład w Best of Boats 2022. Autorem wszystkich łodzi z tej linii jest Marco Casali, projektant ściśle współpracujący z zespołem rozwojowym stoczni. Bavaria SR33 jest wygodna i bardzo sprawna, jej mocną stroną jest też ekonomiczne spalanie. Doskonale się prowadzi i precyzyjnie manewruje. A co najważniejsze: ta łódź jest tańsza od podobnych większych modeli. Osoby zainteresowane jachtem zapraszamy w targi boot Düsseldorf. Poprzez formularz dostępny na stronie stoczni, można się umówić na spotkanie z krajowym dealerem (polskim przedstawicielem Bavaria Yachts jest firma Yachts & Yachting). ■

FOT. MESSE DÜSSELDORF / CONSTANZE TILLMANN

BAVARIA YACHTS

PREMIERA 2023

Passion made

BAVARIA SR33

BAVARIA **SR33** BAVARIA **SR36** BAVARIA **SR41**

Zapraszamy na targi boot Düsseldorf od 20 do 28 stycznia 2024

Jachty żaglowe - hala 16 Łodzie motorowe - hala 1

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

M: +48.601.897.779
E: info@yachtsandyachting.pl

SEA Light
MARINE SAFETY & SERVICES
konwencyjne wyposażenie pod kartę bezpieczeństwa
serwis i atestacja sprzętu ratunkowego
elektronika morska
polub nas na FB/sealight.serwis
www.sealight.pl
ww.sklepzeglarski365.pl

Poland Boat Show. Nadarzyn 2024 w drugi weekend października

Targi Poland Boat Show organizowane w podwarszawskim Nadarzynie trwały w październiku cztery dni – dwa pierwsze były zarezerwowane dla osób związanych z branżą jachtową, dwa kolejne – dla wszystkich zwiedzających. Najwięcej gości odwiedziło wystawę w piątek i sobotę. Podobnie jak w poprzednich latach, w halach dominowały jednostki motorowe. Najokazalsze stoiska zbudowały firmy Power Boats, Motox, Parker Poland i Liberty Marine. Prezentowano małe motorówki krajowej produkcji, łodzie średniej wielkości z renomowanych stoczni oraz prawdziwe okazy legendarnych marek (był na przykład jacht amerykańskiej marki Boston Whaler warty 900 tys. dolarów netto). Wśród nielicznych jednostek żaglowych, niestety rozrzuconych po hali w różne miejsca, wyróżniały się jachty marki Antila – stocznia z Radomia nie ulega gigantomanii, konsekwentnie rozwija produkcję kabinowych mieczówek średniej wielkości, dba o jakość wykończenia i bez wątpienia pozostaje w tym segmencie krajowym liderem. W Nadarzynie zaprezentowano modele Antila 28.2 i Antila 24.4, jednocześnie zapowiedziano nowość 2024 roku – jacht Antila 26.2. Sporo było również ciekawych stoisk z osprzętem – zamówienia składaliśmy między innymi na stoiskach firm Sea Light oraz Yachtaman i Majer na fali.

Krótko po zakończeniu wystawy, przedstawiciele Ptak Warsaw Expo ogłosili na Facebooku termin przyszłorocznych targów Poland Boat Show: już dziś zapraszamy do Nadarzyna od 10 do 13 października 2024. ■

Jacht żaglowy typu Tes 246 Versus.

Na stoisku stoczni Antila Yachts zaprezentowano modele Antila 28.2 i Antila 24.4.

W kokpicie łodzi motorowej marki Navan.

FOT. MAGAZYN „WIATR" (3)

Webasto
Feel the Drive

NOWOŚĆ
System dachowy Webasto Seria 50

- Przeznaczony do większości łodzi rekreacyjnych o długości do 24 metrów
- Wytrzymały, zaprojektowany i zatwierdzony także dla łodzi osiągających znaczne prędkości
- Opcjonalny stały panel szklany zapewniający panoramiczny widok
- Ciemnoszare szkło zapewnia minimalną transmisję energii słonecznej i pełną blokadę UV
- W pełni zmontowany - instalacja typu plug & play
- Opcjonalna roleta Seapleat i moskitiera
- **3 lata gwarancji**

webasto-comfort.com

MORKA
Szkoła Żeglarstwa
Autorskie e-booki i książki
Czartery jachtów morskich
Kursy internetowe i klasyczne
Szkolimy klasycznie od 2003 roku,
a on-line od 2006 - jako pierwsi w Polsce!
www.morka.pl
YouTube/MorkaPL

Yacht Salon. Trzy wystawy odwiedziło w Poznaniu ponad 33 000 osób

Ponad 50 wystawców zaprezentowało swe produkty i usługi podczas drugiej edycji targów Yacht Salon. Choć ekspozycja zajęła tylko jedną halę, targi były udane. Stoiska firm Balt-Yacht, Power Boats, czy Haber Yachts odwiedzali goście nie tylko z Poznania i Wielkopolski, ale także z innych regionów kraju. Bardzo bogata była strefa sportów wodnych z basenem, dużym wyborem desek SUP i kajaków pneumatycznych. Atrakcyjne stoisko, z materiałami filmowymi i symulatorem żeglarskim dla najmłodszych, zaprezentowali wspólnie działacze Wielkopolskiego Związku Żeglarskiego i PZŻ.

Dobry klimat tworzyli wystawcy, zwiedzający, którzy licznie przybyli szczególnie w weekend, oraz zaproszone gwiazdy – na okazałej scenie, ze świetnym oświetleniem i nagłośnieniem, wystąpili między innymi Krzysztof Baranowski, Mateusz Kusznierewicz i Michał Korneszczuk. Słuchaliśmy o strategii i taktyce samotnej żeglugi, o różnych obliczach wspaniałego świata jachtingu, o nowościach w czarterach, o najczęstszych wypadkach na wodzie, o upowszechnianiu żeglarstwa, a także o wyzwaniach i radościach czekających na armatorów jachtów morskich.

Na targach pokazano sporo ciekawych motorówek.

W tym samym czasie na Międzynarodowych Targach Poznańskich odbywały się dwie inne imprezy związane z turystyką: największe w Polsce targi karawaningowe Caravans Salon oraz targi turystyki i regionów Tour Salon połączone z festiwalem Śladami Marzeń. Poznań udowadnia, że łączenie imprez dla osób o podobnych zainteresowaniach wciąż jest korzystne zarówno dla wystawców, jak i dla zwiedzających. ■

Gigantyczny basen i mnóstwo atrakcji – magnes przyciągający młodych wodniaków.

FOT. FOTOBUENO STUDIO (2)

Raymarine

ŻAGLE W GÓRĘ
ROZPOCZYNAMY GRĘ

NOWE ALPHA

Wskaźniki Wyczynowe

Dzięki dziesiątkom lat w branży, Raymarine pozostaje liderem technologii żeglarskiej wciąż przesuwającym granice i dającym moc żeglarzom. Przygotuj się do kolejnej podróży dzięki naszemu najnowszemu instrumentowi i uwolnij pełen potencjał dla swoich przygód na wodzie.

raymarine.pl

Między spichlerzem (na drugim planie) a oficyną wzniesiono nowoczesny łącznik. Grafika: Karolina Makowska (2)

Nowy Sztynort otwiera Multimedialne Centrum Żeglarstwa i Ekologii

Animacje, filmy i aplikacje przygotowuje firma Ejsak Group – specjaliści od instalacji multimedialnych.

Warszawa ma słynne Centrum Nauki Kopernik. Szczecin – Morskie Centrum Nauki. Natomiast Sztynort już tej wiosny zaprosi gości do Multimedialnego Centrum Żeglarstwa i Ekologii. Trwają prace wykończeniowe, połączone z montażem eksponatów i instalacji, na dwóch kondygnacjach zabytkowego spichlerza, który przed laty był magazynem zespołu pałacowego i gospodarstwa Lehndorffów. Centrum podzielono na dwie sekcje: żeglarską i ekologiczną. Pierwsza zachwyci wodniaków, kursantów, początkujących i doświadczonych sterników oraz miłośników historii żeglarstwa. Druga opowie historię Mazur, przedstawi lokalną faunę i florę, zaprosi też na warsztaty rzemieślnicze. – Jeszcze zbieramy eksponaty. Niektórzy z nas, a także przyjaciele idei powstania centrum, znajdują w garażach i piwnicach prawdziwe cuda, zabytki związane z żeglarską techniką i historią mazurskich ziem – mówi Marek Makowski, żeglarz i instruktor, koordynator projektu Nowy Sztynort –

Osada Wolności. – Do końca roku będziemy prowadzić prace wykończeniowe, a w kolejnym kwartale będziemy już uruchamiać i testować poszczególne sekcje. Pierwszych gości zaprosimy w progi spichlerza pod koniec kwietnia. Wszelkie animacje, filmy i aplikacje przygotowuje firma Ejsak Group specjalizująca się w innowacyjnych instalacjach multimedialnych. Współtworzyła między innymi Muzeum Etnograficzne w Warszawie, Centrum doświadczeń w Elblągu, Avatary miasta w Lublinie, mobilną ciężarówkę Iskry niepodległej, czy interaktywną Polskę na wystawę EXPO.

Zwiedzający zgłębią podstawy teorii żeglowania, poznają zasady projektowania i budowy jachtów, nauczą się wiązać osiem najważniejszych węzłów i wezmą udział w wirtualnych regatach na odtworzonej w 3D mapie jeziora Kisajno. Zapoznamy się z regułami prawa drogi, by móc bezpiecznie przepłynąć wirtualną żaglówką przez Niegocin. Na stanowiskach z kołami sterowymi i szotami grota, będziemy zdobywać punkty za prawidłowo wykonane manewry o różnym poziomie trudności. Z kolei na piętrze poświęconym ekologii goście zagrają w quiz, zobaczą Sztynort z lotu ptaka w goglach VR i przekonają się, jak długo trzeba czekać na rozkład odpadów pozostawianych na Mazurach przez turystów.

Neogotycki spichlerz jest jednym z najstarszych obiektów w zespole pałacowym Sztynortu. Jego mury przetrwały burzliwą historię i zachowały swą oryginalną konstrukcję. Budynek został oddany do użytku w pierwszej połowie XIX wieku, około 1830 roku. Niedawno w jego wnętrzu odkryto znaczniki ciesielskie z 1811 roku. W spichlerzu przechowywano suche zapasy, przede wszystkim zboża, a także słód jęczmienny.

Dodatkowo w spichlerzu oraz w sąsiedniej oficynie (zwanej także rybaczówką) powstaną przestrzenie coworkingowe do pracy zdalnej. Będą to otwarte przestrzenie przeznaczone do publicznych prezentacji i nieformalnych spotkań oraz zamknięte pomieszczenia dla zespołów projektowych, blogerów, architektów, grafików, dziennikarzy i pisarzy. Stanowiska do pracy (na wynajem) będą wyposażone w wysokiej klasy komputery, skanery i drukarki 3D.

O atrakcjach Nowego Sztynortu, a także o czarterach, noclegach, usługach portowych, koncertach, kursach, szkoleniach i gastronomi, przeczytacie także na stronie www.sztynort.pl.

***

Projekt „Nowy Sztynort – Osada Wolności”, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, Poddziałania 1.3.2 Tworzenie sieciowych produktów przez MŚP. ■

Centrum podzielono na dwie sekcje: żeglarską i ekologiczną.

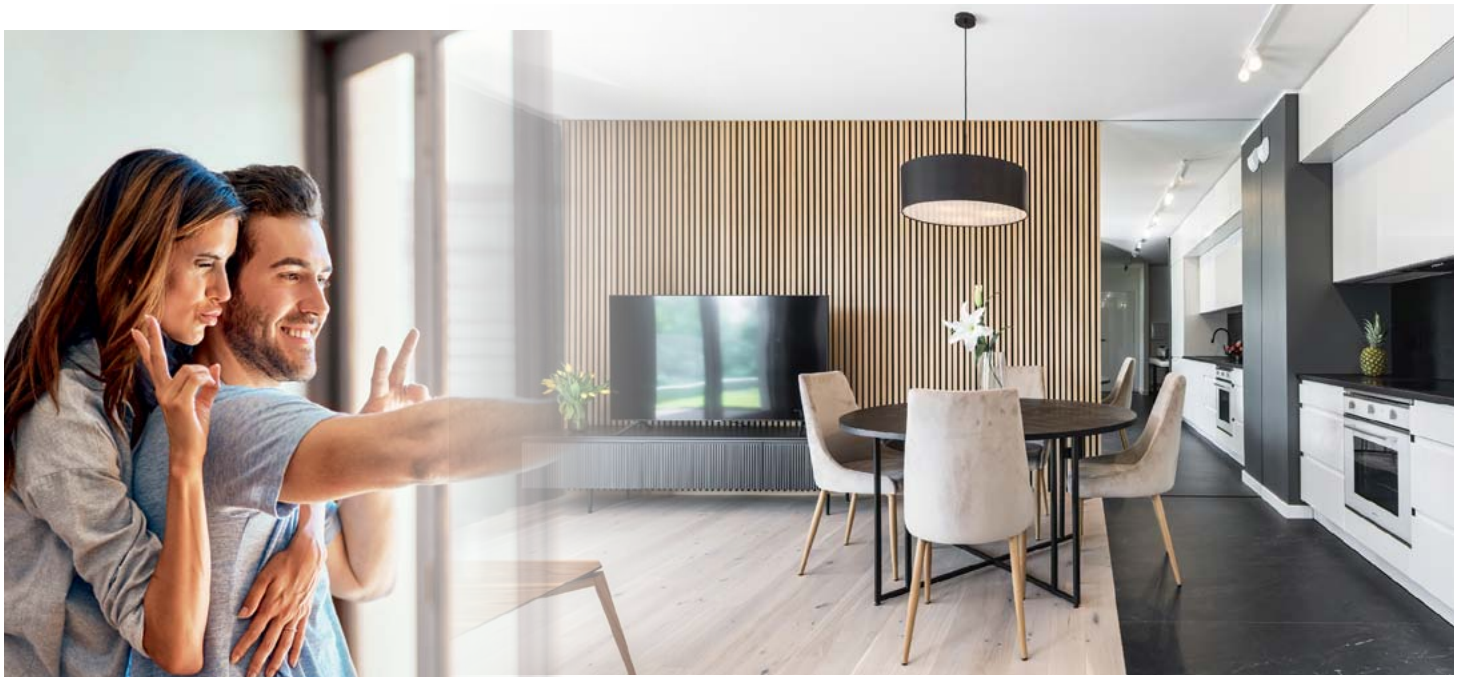
Tak będzie wyglądać sala konferencyjna w części ekologicznej. Grafika: Karolina Makowska (2)

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

CLUB HOUSE

PRZYSTAŃ LUKSUSU



Apartamenty na sprzedaż

33 luksusowe mieszkania z widokiem na Jezioro Dąbie

Sprawdź naszą ofertę: **www.marina-developer.pl** | Zadzwoń: **609 11 30 55**

Północne okna apartamentów w ClubHouse i widok na marinę. Takie rzeczy tylko na Przestrzennej 11 w Szczecinie. Fot. Marcin Jędra / 3DGrafia

Przestrzenna 11 z widokiem na marinę. Ostatnie wolne mieszkania w ClubHouse

Ostatnie mieszkania czekają na klientów w ukończonym kameralnym apartamentowcu ClubHouse przy ul. Przestrzennej 11 w Szczecinie. Z widokiem na marinę i jezioro Dąbie, kilkanaście metrów od slipu i pomostów, w sąsiedztwie siedziby YKP Szczecin i historycznego zabytkowego hangaru – oto najlepszy szczeciński adres na wschód od Odry. Nawet między pierwszą i drugą kawą będziecie mogli wyskoczyć na keję, by sprawdzić, czy cumy dobrze trzymają. Dostępnych jest kilka ostatnich apartamentów, między innymi lokal o powierzchni 134 metrów kwadratowych we frontowej części (od strony jeziora).

ClubHouse ma zaledwie 33 mieszkania. Jego smukła bryła przypomina kształt statku – z dziobem skierowanym ku północy. Do wykończenia wnętrz użyto naturalnego kamienia, drewna, terazzo oraz luster. Na elewacji ułożono kod flagowy, który podkreśla charakter miejsca. W częściach wspólnych są też fototapety z historycznymi obrazami ukazującymi ciekawą przeszłość najbliższej okolicy. Więcej informacji na stronie www.marina-developer.pl. ■

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.

Salon w ciekawej klasycznej aranżacji.

Lustra dodają elegancji i przestrzeni.

Fototapety ukazują ciekawą przeszłość najbliższej okolicy.

FOT. STOLZ PHOTOGRAPHY TEAM / WWW.STOLZ.COM.PL

reklama

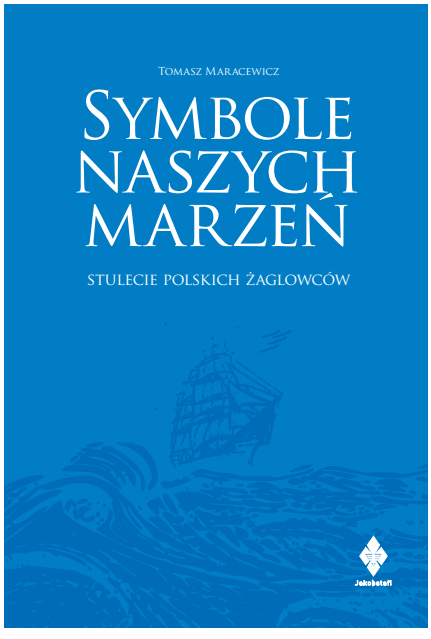
Morze zatańczy w Krakowie. Zapraszamy na 43. edycję Shanties

Pod koniec lutego (od 22.02 do 25.02) spotykamy się w Krakowie na festiwalu piosenki żeglarskiej Shanties. Motto najbliższej edycji: „Tańcz nam morze”. Nawiązuje ono do piosenki Andrzeja Koryckiego pod tym samym tytułem. Podczas czterech festiwalowych dni będzie się odbywać 13 koncertów na trzech scenach. Zaplanowano także muzyczny plener szantowy, czyli wspólne szantowanie z festiwalowymi wykonawcami na Rynku Głównym w Krakowie. W festiwalu udział potwierdzili najlepsi wykonawcy sceny szantowej i ulubieńcy publiczności: Atlantyda, Banana Boat, Cztery Refy, EKT Gdynia, Formacja, Waldemar Mieczkowski Band, Andrzej Korycki i Dominika Żukowska, Marek Szurawski, Ryszard Muzaj, Ryczące Dwudziestki, Perły i Łotry, Sąsiedzi, The Nierobbers, The Piorunners, Zejman i Garkumpel i wielu innych. Łącznie wystąpi ponad 200 artystów.

Na początek tradycyjny koncert w Radiu Kraków, podczas którego będziemy wspominać twórczość Lucjusza Kowalczyka. W kinie Kijów spotkamy się na koncertach jubileuszowych zespołów Banana Boat i Atlantyda, a sobotni nocny koncert to z kolei święto twórczości Ryszarda Muzaja, członka legendarnej grupy Stare Dzwony. Jak zwykle na afiszu są też dwa koncerty dla dzieci, które w piątkowe i sobotnie przedpołudnie poprowadzą zespoły Klang oraz Zejman i Garkumpel. Na niedzielne przedpołudnie zaplanowano koncert szant klasycznych z udziałem Męskiego Chóru Szantowego „Zawisza Czarny” pod batutą Jacka Jakubowskiego oraz zespołów Cztery Refy i Stare Dzwony. Program i bilety na stronie www.shanties.pl. ■

„Symbole naszych marzeń” – jedna z najciekawszych pozycji mijającego roku

Tomasz Maracewicz, kapitan jachtowy, oficer z „Daru Młodzieży”, a także oficer marynarki handlowej i harcmistrz, oddał w ręce czytelników wyjątkową publikację wydaną na stulecie polskich żaglowców (1921-2021): „Symbole naszych marzeń” – opowieść o statkach i kapitanach. Wydawcą jest Jakobstaf! Fundacja Harcerstwa. Bogato ilustrowana pozycja, licząca ponad 700 stron, prowadzi nas w rejs od lat przedwojennych, po najnowszą historię, czyli w czasy ekspedycji pandemicznych. Autor podjął niezwykły trud dotarcia do informacji, skrywanych w rozmaitych źródłach, a następnie z encyklopedyczną starannością opracował odkurzone i pozyskane historie. Wielkim skarbem „Symboli naszych marzeń” są unikatowe fotografie, z których część opublikowano po raz pierwszy. Podróż rozpoczynamy od podniesienia bandery na statku żaglowym „Lwów”, który kapitan Karol Olgierd Borchardt nazwał po latach kolebką nawigatorów.



Na pokładzie „Lwowa” wyruszamy w pierwszą zagraniczną wyprawę na Wyspy Brytyjskie, a rok później przekraczamy równik. Poznajemy „Iskrę”, czyli drugi polski żaglowiec, i towarzyszymy jej w pierwszym rejsie do Helsinek i Casablanki. Kolejne lata przynoszą niezwykłe i przełomowe wydarzenia związane z „Darem Pomorza”, „Zawiszą Czarnym”, „Pogorią”, „Darem Młodzieży”, aż po lata najnowszej historii związane z „Fryderykiem Chopinem” i „Kapitanem Borchardtem”. Autor przybliża nam sylwetki postaci związanych z żaglowcami i rejsami, wplatając w swą opowieść liczne ciekawostki i anegdoty. Jeśli kręci was historia, a żaglowce pod polską banderą przyprawiają was o gęsią skórkę, nie sposób sobie wyobrazić lepszego prezentu na Boże Narodzenie. „Symbole naszych marzeń” znajdziecie w wielu księgarniach, także internetowych, oraz w oficjalnym sklepie wydawnictwa Jakobstaf na Allegro – link na stronie www.jakobstaf.pl. ■

Prace w kadłubie prowadzone są metr po metrze…

…w akcji Marcin Wągiel.

„Śmiały” wyciągnięty z wody w Marinie Trzebież. Fot. Anna Petrykowska (3)

Ocalić „Śmiałego”. Czy ta historia będzie mieć szczęśliwe zakończenie?

Jacht „Śmiały” powstał w Stoczni Gdańskiej w 1958 roku. Inicjatorem budowy był PZŻ, a pieniądze na jej realizację pochodziły z funduszy społecznych zebranych przez związek i żeglarzy z Pomorza Zachodniego. Prace projektowe i wykonawcze także prowadzono społecznie. Na przykład w tworzenie dokumentacji technicznej zaangażowało się aż 21 osób. W powojennej rzeczywistości budowa takiego jachtu była czymś niezwykłym. To tak, jakbyśmy dziś zapragnęli stworzyć jednostkę do Pucharu Ameryki. Na owe czasy „Śmiały” był nowoczesną konstrukcją, wzorowaną na znanym niemieckim jachcie „Peter von Danzig”.

Wkrótce po wodowaniu „Śmiały” rozpoczął swoją długą drogę. W latach 60. rejsy prowadzili na nim między innymi Teresa Remiszewska, Zbigniew Boliński i Wiesław Rogala. Jacht zasłynął przede wszystkim wyprawą dookoła Ameryki Południowej, która poruszyła całe środowisko żeglarskie. Jej organizatorem było Polskie Towarzystwo Geograficzne, ale na pomysł ekspedycji wpadł Bronisław Siadek z miesięcznika „Poznaj Świat”. Wyprawę poprowadził Bolesław Kowalski, a udział w niej brał także Krzysztof Baranowski, który w załodze pełnił funkcję kuka.

„Śmiały” przez lata odwiedził wiele portów na całym świecie. Do dziś należy do najbardziej rozpoznawalnych polskich jachtów. Po jego rejsach powstało pięć książek oraz liczne dokumentacje filmowe. Po pionierskich wyprawach do Patagonii oraz na Islandię pozostały pamiątkowe mosiężne tablice, a w Alei Żeglarzy w Szczecinie jest tablica poświęcona wyprawie do Ameryki Południowej (odsłonięta w 2017 roku).

Pod koniec lat 80. „Śmiały” przeszedł kapitalny remont. Jednak wkrótce, gdy zaczął podupadać ośrodek w Trzebieży, nastał dla jachtu ciężki okres. Z uwagi na ogólne zużycie, został wyłączony z eksploatacji w 2014 roku. Pozostawiony na wiele lat w wodzie, kurczowo się trzymał trzebieskiego nabrzeża, niejako w nadziei, że jeszcze popłynie...

Kilka lat później losem staruszka zainteresowała się Fundacja Klasyczne Jachty. PZŻ sprzedał „Śmiałego” w grudniu 2019 roku. Początkowo wszystko wyglądało obiecująco. Na horyzoncie pojawiły się dwie poważne instytucje, które obiecały wesprzeć remont oraz pomóc w zorganizowaniu ponownego rejsu dookoła Ameryki Południowej. Przedsięwzięcie nazwane „Śmiały projekt” ruszyło, ale niestety radość wkrótce opadała. W marcu 2020 roku rozpoczęła się pandemia, która pokrzyżowała plany i zniechęciła sponsorów. Od tego momentu projekt realizowany jest wyłącznie ze środków fundacji i dzięki pracy wolontariuszy.

Od września mijającego roku trwają na jachcie intensywne prace kadłubowe, ale przed fundacją jest jeszcze mnóstwo zadań z długiej listy remontowej. Po demontażu zabudowy przystąpiono do naprawy stalowego poszycia. Do odbudowy jest cała sekcja rufowa: 16 arkuszy poszycia, siedem denników, koker steru oraz kokpit i pokład rufowy. Naprawy wymagają także fragmenty poszycia na dziobie i śródokręciu. Do tego wręgi i denniki w sekcji dziobowej oraz pod gniazdem grotmasztu. Po zakończeniu prac spawalniczych, piaskowaniu i malowaniu, nastąpi etap zabudowy i wyposażania wnętrza. Ekipie udało się już zgromadzić materiały do wykonania nowoczesnej instalacji elektrycznej w oparciu o komponenty marki Victron Energy. Później przyjdzie czas na nowy silnik, agregat i pozostałe instalacje. A także na żagle i wyposażenie nawigacyjne. Prace prowadzone w Trzebieży zapewne potrwają jeszcze kilka lat.

Fundacja Klasyczne Jachty dokłada starań, aby remont „Śmiałego” postępował sprawnie. Jeśli chcielibyście pomóc, możecie dorzucić grosz do zbiórki prowadzonej na dokończenie naprawy kadłuba: serwis zrzutka.pl (Na odbudowę poszycia historycznego jachtu Śmiały).

Anna Petrykowska

Planowanie i nawigacja. Dobre praktyki zwiększające bezpieczeństwo żeglugi

Kurs na Rugię. Szczegółowa mapa to podstawa przy planowaniu rejsów i nawigacji.

Z głową w chmurach. Właśnie w taki sposób, niekiedy dość nonszalancki, podchodzi do swych rejsów coraz więcej załóg łodzi żaglowych i motorowych. „Obserwujemy, że skipperzy nie planują żeglugi i nie prowadzą nawigacji. Nawet na ploterach z mapami elektronicznymi. Płyną po prostu przed siebie. Jedni na pamięć. Inni kierowani przekonaniem, że nie będzie im dane spotkać mielizn, kamieni, znaków nawigacyjnych, czy ruchliwych torów wodnych. Nie ważne, czy wyruszają na weekendową przejażdżkę, czy na tygodniowy rejs. To lekceważące podejście do żeglugi jest jedną z głównych przyczyn problemów i wypadków. Zarówno na morzu, jak i na wodach śródlądowych" – mówią przedstawiciele firmy Pantaenius.

Narzędzia do nawigacji

Temat ciekawy i wart poruszenia, bo zwiększenie bezpieczeństwa poprzez planowanie i staranną nawigację właściwie nie wymaga żadnych poważniejszych inwestycji. Wystarczy chcieć. Wszystko czego potrzebujemy to odpowiednie mapy akwenu, na który się wybieramy, ploter z arkuszami map elektronicznych, ewentualnie (w ostateczności) tablet lub telefon z aplikacją (na przykład Navionics Boating). W tym ostatnim przypadku należy tylko pamiętać, że mapy w aplikacjach pożerają mnóstwo prądu, więc powinniśmy zabrać na pokład także kilka porządnych i naładowanych powerbanków.

Lekceważące podejście do planowania rekreacyjnej żeglugi często jest przyczyną problemów i wypadków.

Mazury w telefonie

Żeglarzom mazurskim możemy polecić na przykład aplikację Taider zawierającą dokładne mapy szlaku Wielkich Jezior Mazurskich (od Piszu po Węgorzewo). Ułatwiają żeglowanie nawet w warunkach ograniczonej widzialności. Na mapach znajdziecie głębokości zapisane dla średniego poziomu wody, nieoznakowane przeszkody i mielizny (mapy zawierają łącznie aż 200 miejsc niebezpiecznych), oznakowania torów, znaki kardynalne, pomosty, plany portów i miejsca do cumowania. Sygnał dźwiękowy dostępny w aplikacji ostrzeże sternika przed przeszkodą na tyle wcześnie, by mógł bezpiecznie skorygować kurs. Mapy można sprawdzić w darmowym okresie próbnym, który trwa 24 godziny. Tygodniowy dostęp kosztuje 50 zł, a roczny 250 zł.

Z kolei w aplikacji Mazury Mini Locja znajdziecie nakładkę z informacjami dla żeglarzy naniesioną na mapę Google oraz odnośnik do dokładniejszej mapy Navionics.

Planowanie na kanapie

Rejs na weekend, kilka dni lub na dłużej – nie ma znaczenia. Wszystkie małe i duże podróże rozpoczynamy od planowania trasy w domowych kapciach, siedząc na kanapie przed ekranem laptopa. Najczęściej korzystamy z ChartViewera, który za darmo można przeglądać pod adresem internetowym webapp.navionics.com. Dostępne są na nim wszystkie wody morskie z wyjątkiem duńskich, morskie wody wewnętrzne, Mazury, Zalew Zegrzyński i wiele innych akwenów śródlądowych. To naprawdę świetne narzędzie. Można powiększać mapę, lokalizować kluczowe trudności nawigacyjne, sprawdzać położenie boi oraz torów podejściowych, a nawet głębokości w marinach. Przed wyruszeniem na Śniardwy możemy sprawdzić, jak przebiegają główne tory wodne oraz w których miejscach są kamienie i mielizny otoczone znakami kardynalnymi. Przybliżając na ekranie Górki Zachodnie możemy zobaczyć, gdzie przebiega tor podejściowy do Portu Gdańsk i terminala gazowego, a zerkając na północ od Rewy – jak poprowadzono

FOT. SHUTTERSTOCK.COM (3)

i oznakowano krótki tor przez Głębinkę, jedyny szlak prowadzący z Zatoki Gdańskiej na wody Zatoki Puckiej.

Alternatywne scenariusze

Zawsze się staramy zaplanować alternatywne scenariusze. Prognoza pogody może się nie sprawdzić, wiatr może zmienić kierunek, na pokładzie może się przytrafić awaria, a załoga może źle znosić morską żeglugę. Dlatego warto mieć zaplanowane możliwości skrócenia trasy lub nawet odwrotu. Z tego powodu w dzienniku jachtowym rubrykę „Port docelowy" wypełniamy dopiero wtedy, gdy obłożymy cumy na polerach w marinie.

AIS i prawie wszystko widzę

Odbiornik i nadajnik AIS – cudowny wynalazek. Widzimy wszystkie statki w okolicy i wiemy, że ich kapitanowie widzą nas. W dzień, przy dobrej pogodzie, to po prostu komfort. W nocy – nieoceniona pomoc w prowadzeniu jachtu. Z kolei w gęstej mgle, którą na bałtyckich wodach spotykamy dość często, AIS jest wybawieniem z opresji. Wielki kontenerowiec stojący na kotwicy lub przecinający naszą drogę, nie wystraszy sternika i nie stworzy niebezpieczeństwa – przecież od kilkunastu minut widzimy go na ekranie. Ot, taka trochę bardziej realistyczna gra komputerowa. Zatem ASI na pokład i czuwaj!

Czy mapa Google może się przydać?

Mapy Google, które zwykle pozwalają nam trafić do restauracji lub urzędu, mogą być całkiem pomocne w planowaniu rejsów. Korzystając z tego narzędzia, można zobaczyć, jak wygląda mała zatoka, w której jeszcze

Planujmy starannie. Nawet krótkie weekendowe rejsy.

nigdy nie byliśmy lub gdzie cumują jachty w upatrzonym porcie. Jeśli zdjęcie przystani wykonano w poprzednim sezonie w lipcu lub w sierpniu i na ujęciu jest mnóstwo łodzi, możemy się spodziewać, że wieczorem marina będzie zatłoczona. Jeśli nie mamy aktualnej locji, na mapie Google można też podejrzeć, jaki jest sposób cumowania w danym porcie (boje, dalby, czy odnogi cumownicze). Na przykład w Dziwnowie możemy zobaczyć, gdzie cumują jednostki rekreacyjne w porcie rybackim, a w Świnoujściu – w którym miejscu ustawiono w tym roku nowe pomosty (na południowo zachodnim brzegu basenu, w pobliżu stacji SAR).

Zespół brzegowy i oczy wielkiego brata

Jeśli planujemy dłuższy rejs, zawsze prosimy zaufaną osobę, by nam towarzyszyła z lądu i w razie potrzeby służyła pomocą. Taki kontakt czasem naprawdę się przydaje. Monitoring z lądu można prowadzić na wiele sposobów: kontaktując się przez komunikator kilka razy na dobę, przesyłając zaktualizowane prognozy pogody, śledząc portale internetowe pokazujące ruch na morzu na podstawie sygnałów z nadajników AIS albo nawet sprawdzając obrazy przekazywane do internetu przez kamery zainstalowane w różnych miejscach. Na przykład jacht wyruszający z portów przy ul. Przestrzennej w Szczecinie można podejrzeć na kamerze zainstalowanej na zachodnim brzegu Odry Wschodniej. Później zobaczymy sylwetkę łodzi z kamery w Trzebieży, z kamery w pobliżu wejścia do mariny w Świnoujściu, z kamery zainstalowanej na wysokim hotelu tuż nad nadmorską plażą, a nawet z kamery spoglądającej w główki portu Sassnitz. Naprawdę warto mieć dobrego ducha na lądzie, który będzie śledzić naszą trasę.

Podsumujmy. Planujmy rejsy starannie – nawet wtedy, gdy wypływamy zaledwie na kilka godzin. Uwzględniajmy głębokości akwenów, przebieg szlaków i torów wodnych oraz rozmieszczenie miejsc niebezpiecznych (oznakowanych i nieoznakowanych). Korzystajmy z map, przyborów nawigacyjnych i ploterów – także na Mazurach i innych akwenach śródlądowych. Uważnie obserwujmy akwen, znaki nawigacyjne i linie brzegowe. Sprawdzajmy prognozy pogody. Na łodziach motorowych dostosujmy prędkość do warunków na danym akwenie, szczególnie gdy przemierzamy płytkie wody z licznymi obszarami niebezpiecznymi. Pamiętajmy też, że błąd nawigacyjny, w wyniku którego następuje kolizja, zderzenie z podwodną przeszkodą, czy wejście na mieliznę jest w Pantaeniusie ubezpieczony. Trzeba jednak prowadzić nawigację, czytać mapę i wytyczać trasę. Dla bezpieczeństwa jachtu, załogi oraz po to, by nazajutrz znów móc wyruszyć ku przygodzie. ■

Search and Rescue. Ludzie i procedury po drugiej stronie czerwonego przycisku

Statek ratowniczy „Pasat" stacjonuje przy Morskim Pomocniczym Centrum Koordynacyjnym w Świnoujściu.

Rosnącą popularność sportów wodnych wyraźnie widać w nadmorskim pasie przybrzeżnym. Bogata oferta kursów, czarterów, rejsów czy regat zachęca do rozwijania umiejętności żeglarskich. Jednak czy w parze ze zdobywaniem patentów idzie świadomość zagrożeń wynikających ze specyfiki morskich warunków i zdolność do radzenia sobie w sytuacjach awaryjnych? Nie zawsze. Z punktu widzenia wymagań PZŻ, żeglarze morscy to grupa osób świadomych i kompetentnych. Odbyli odpowiednie przeszkolenia i zdali egzaminy. Znają więc procedury związane z alarmowaniem, postępowaniem w sytuacjach kryzysowych i współdziałaniem ze służbami SAR. Świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC) wskazuje, że jego posiadacz jest biegły w zakresie stosowania technik i procedur GMDSS w obszarze morza A1. Dobrowolne uczestnictwo w kursie Indywidualnych Technik Ratunkowych konwencji STCW dodatkowo poszerza kompetencje skippera. Później jednak wszystko weryfikuje życie oraz scenariusz pisany przez morze. Każdego roku rośnie liczba akcji przeprowadzanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Co piąta akcji w polskiej strefie odpowiedzialności dotyczy właśnie żeglarstwa morskiego. Pisząc ten artykuł, chciałem przede wszystkim zwiększyć efektywność komunikacji między służbą SAR, a załogami, których życie podczas niebezpieczeństwa na morzu mamy chronić. Nie będę powtarzać treści, które znacie ze szkoleń. Pokażę natomiast, z perspektywy Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego, co się dzieje od chwili wciśnięcia czerwonego przycisku Distress, do momentu pojawienia się na miejscu zdarzenia statku ratowniczego.

Ludzie, środki nawodne i siły powietrzne

Morze Bałtyckie oraz inne obszary morskie i oceaniczne podzielono na strefy odpowiedzialności za ratowanie życia, czyli strefy SRR (Search and Rescue Region). W polskiej strefie zadania te spoczywają na Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa zwanej służbą SAR (Search and Rescue), która jest państwową jednostką budżetową. W jakich sytuacjach SAR podejmuje działania? Pijani turyści igrający z żywiołem, windsurferzy, kitesurferzy, żeglarze, rybacy, załogi i pasażerowie statków towarowych i pasażerskich – wszyscy mają prawo oczekiwać naszej pomocy. Mózgiem działań operacyjnych SAR jest Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni odpowiadające za koordynację akcji w całej polskiej strefie. Ośrodkiem wspierającym jest Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu, które nadzoruje działania od Dziwnowa w kierunku zachodnim. SAR utrzymuje w gotowości 13 statków oraz osiem Brzegowych Stacji Ratowniczych rozlokowanych wzdłuż wybrzeża (lokalizacja dostępna jest na stronie www.sar.gov.pl). Współpracujemy też z Marynarką Wojenną w zakresie wykorzystania śmigłowców dyżurujących w Gdyni i Darłowie oraz samolotu bazującego w Cewicach.

Potrzebuję pomocy. Kto powinien się o tym dowiedzieć?

Jeśli na jachcie będącym w polskiej strefie odpowiedzialności SAR dochodzi do sytuacji kryzysowej i skipper uznaje, że niezbędna jest pomoc, zadaniem załogi jest powiadomienie dyżurnego inspektora operacyjnego MRCK. W strefach innych państw będzie to obsada właściwego MRCC (Maritime Rescue Coordination Center). Zespół dyżurny tworzą trzy osoby: inspektor operacyjny oraz dwóch asystentów, z których jeden pracuje w MPCK. Zadaniem tej trójki jest dopilnowanie, by każda zagrożona osoba jak najszybciej otrzymała pomoc. W jaki sposób alarmować w polskiej strefie? Wykaz międzynarodowych środków wzywania pomocy na morzu znajdziecie w załączniku IV do konwencji COLREG 72. Poniżej przedstawiamy najważniejsze możliwości:

- Za pomocą DSC (czerwony przycisk z napisem Distress na radiu VHF i MF). Cyfrowa wiadomość z najwyższym priorytetem zostanie wyświetlona na monitorze w MRCK.
- Za pomocą radiotelefonu VHF na kanale 16, w paśmie MF na częstotliwości 2182 kHz. Tu ciągły nasłuch prowadzony jest przez stację brzegową Polish Rescue Radio,

Jacht na mieliźnie. W akcji załoga ratowników na łodzi RIB R31.

która odpowie na wywołanie, a następnie przekaże zebrane informacje do MRCK. SAR prowadzi również nasłuch na kanale 11 (roboczym).

- Za pomocą radiopławy awaryjnej EPIRB lub lokalizatora PLB. Uruchomienie urządzenia spowoduje przesłanie sygnału alarmowego drogą satelitarną. MRCK otrzyma mail z informacjami dostępnymi w systemie COSPAS-SARSAT. Jeśli jacht zarejestrowany w Polsce znajduje się w innej strefie odpowiedzialności, użycie radiopławy EPIRB spowoduje poinformowanie właściwego MRCC oraz polskiego MRCK.
- Za pomocą telefonu komórkowego (jeśli jacht jest w zasięgu GSM). Numery alarmowe MRCK: 58 620 55 51, 50 50 50 971. Numery MPCK: 91 321 49 17, 50 50 50 969 (pełna lista numerów dostępna jest na stronie www.sar.gov.pl).
- Za pomocą innych środków, na przykład telefonu satelitarnego lub trackera, pozwalających skutecznie przekazać informację.

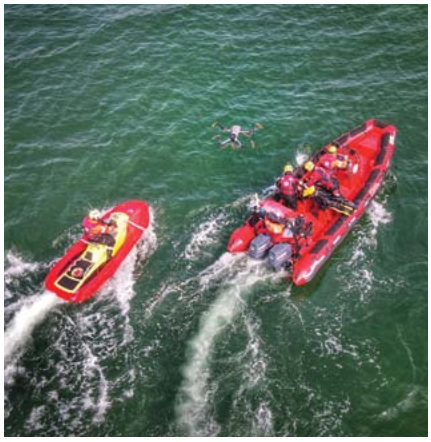
Wybierając sposób alarmowania, stosujmy przede wszystkim techniki systemu GMDSS. Przy korzystaniu z DSC i radiotelefonu usłyszy nas nie tylko stacja brzegowa, ale też jednostki będące w naszym zasięgu radiowym. Telefonia komórkowa ma liczne ograniczenia, które należy wziąć pod uwagę podczas awaryjnej łączności na morzu.

Możliwości centrum koordynacyjnego

Inspektor operacyjny utrzymuje łączność radiową ze statkami w polskiej strefie SRR za pomocą sieci stacji brzegowych na kanałach GMDSS. Wyposażając jacht w nadajnik AIS będziesz widoczny na mapie elektronicznej w MRCK – służba SAR nie musi cię wtedy szukać. Wciśnięcie przycisku Distress powoduje automatyczne oznaczenie pozycji jednostki na mapie w centrum koordynacyjnym. Widzimy też najbliższe statki i wiemy w jakiej są odległości od miejsca zdarzenia. Co za tym idzie, znamy również ich ETA, czyli szacowany czas dotarcia. Oprogramowanie wspomagające koordynację akcji pozwala inspektorowi na obliczenie dryfu rozbitków lub człowieka za burtą w zależności od panujących warunków – statki ratownicze nie zostaną skierowane w miejsce zdarzenia, ale tam, gdzie najprawdopodobniej znajdą się zagrożone osoby po upływie określonego czasu.

Wymiana informacji z Polish Rescue Radio, czy też połączenie telefoniczne bezpośrednio z MRCK, prowadzi do ustalenia najważniejszych okoliczności sytuacji kryzysowej. Na podstawie zebranych informacji inspektor kwalifikuje zdarzenie do jednej z trzech faz zagrożenia: niepewności, alarmu lub niebezpieczeństwa (zgodnie z międzynarodowymi standardami zawartymi w podręczniku IAMSAR).

Wielozadaniowy holownik ratowniczy „Kapitan Poinc".



SAR w trakcie ćwiczeń. Fot. Maciej Dziubich (2)

Faza niepewności

Faza niepewności wprowadzana jest wówczas, gdy do centrum koordynacyjnego dociera zgłoszenie o zaginięciu jachtu – jednostka nie osiągnęła portu docelowego w spodziewanym czasie lub utracono z nią kontakt. Dotyczy to także sytuacji, gdy jacht żegluje poza polską strefą SRR. Zgłoszenia tego typu są przekazywane przez zaniepokojone osoby z lądu monitorujące przebieg podróży (armator, rodzina lub znajomi). Brak informacji o aktualnej lokalizacji, jak również brak potwierdzenia bezpieczeństwa załogi, wprowadzają tytułową niepewność. Inspektor chce ją rozwiać poprzez uruchomienie procedury poszukiwań komunikacyjnych. To szeroko zakrojony kontakt ze wszelkimi instytucjami mogącymi mieć informacje o sytuacji na pokładzie.

Wybierając numer alarmowy SAR miej pod ręką informację o identyfikacji jachtu: jego nazwę, numer MMSI radiostacji lub jej sygnał wywoławczy. Jeżeli jednostka ma nadajnik AIS, a śledzenie serwisów internetowych monitorujących ruch na morzu nie przynosi efektu, inspektor operacyjny szybko sprawdzi systemy wymiany informacji, do których ma dostęp. Często udaje się określić pozycję jachtu i parametry jego ruchu już podczas rozmowy z osobą zgłaszającą. Jeśli nie, potrzebne są dodatkowe szczegóły: bandera, rodzaj napędu, wielkość jachtu, wygląd (zdjęcia będą nieocenione), liczba członków załogi, ich wiek i doświadczenie żeglarskie, numery kontaktowe do poszczególnych załogantów, zaplanowana trasa, port początkowy i data jego opuszczenia, porty zawinięcia, port docelowy oraz planowany termin dotarcia, wyposażenie nawigacyjne, urządzenia do łączności, wyposażenie ratunkowe i ostatnia znana pozycja wraz z czasem i sposobem jej określenia. Uzyskane informacje zostają przekazane również do innych MRCC (odpowiadających za strefy, w których jacht może się znajdować). Poszukiwania komunikacyjne to między innymi kontakt z kapitanatami portów, regularne powtarzanie wywołań radiowych, wzmożona obserwacja przez załogi statków handlowych, czy też poszukiwania z użyciem dostępnych samolotów patrolowych.

Pamiętaj, że osoba kontaktowa pozostająca na lądzie, monitorująca rejs, utrzymująca kontakt z załogą i posiadająca szczegółowe informacje o jachcie, może mieć kluczowe znaczenie w sytuacjach awaryjnych, a także dla bezpiecznego przebiegu rejsu (chociażby zapewniając skipperowi tzw. routing meteo). Niestety, osoby zgłaszające się do służby SAR z lądu często nie są w stanie podać podstawowych danych pozwalających na identyfikację jachtu.

Faza alarmu

Faza alarmu zostaje wprowadzona, gdy dochodzi do pogorszenia zdolności operacyjnej jachtu, bez wystąpienia bezpośredniego zagrożenia życia załogi (w danej chwili). Możliwe sytuacje obejmują na przykład awarię steru, uszkodzenie silnika, złamanie masztu, czy też wejście na mieliznę. Oczywiście każde z tych zdarzeń może się przyczynić do zagrożenia życia – przecież awaria steru może się przydarzyć z dala od lądu i ruchu statków, w umiarkowanych warunkach, albo przy sztormowym wietrze blisko zawietrznego brzegu.

Gdy w rozmowie z inspektorem skipper jednoznacznie wskazuje na uszkodzenie jachtu, zadaniem MRCK/MPCK jest ustalenie, czy na jednostce może dojść do bezpośredniego niebezpieczeństwa dla załogi. Po przekazaniu informacji o waszej pozycji, identyfikacji jachtu, rodzaju uszkodzenia oraz ilości osób na pokładzie, spodziewajcie się dodatkowych pytań. Jakie warunki panują na miejscu zdarzenia? Czy nikt nie znalazł się w wodzie? Czy ktoś z załogi potrzebuje pomocy medycznej? Czy na jachcie dochodzi do niebezpiecznych przechyłów? Czy w opinii skippera życie załogi jest zagrożone? Jaki jest oczekiwany rodzaj pomocy? Inspektor bierze też pod uwagę porę doby, kierunek i prędkość dryfu, odległość jachtu od brzegu oraz od tras żeglugowych. Na podstawie zebranych ▶

Jednostka ratownicza „Huragan”. Fot. Maciej Dziubich (2)

informacji obsada dyżurna określa, czy pogorszenie zdolności operacyjnej jachtu może w najbliższym czasie doprowadzić do obawy o życie żeglarzy.

W tym miejscu dochodzimy do rozróżnienia dwóch rodzajów działań służby SAR: ratowania życia w fazie alarmu oraz odpłatnego ratowania mienia. Ratowanie życia w tej fazie ma miejsce wtedy, gdy załoga nie jest zagrożona, jednak okoliczności wprowadzają obawę o jej bezpieczeństwo w niedalekiej przyszłości. Na przykład faza alarmu może zostać wprowadzona, gdy jacht z uszkodzonym sterem dryfuje w kierunku brzegu, gdy załoga nie może samodzielnie zejść z mielizny, a prognozowane jest znaczne pogorszenie warunków, albo gdy jacht motorowy po uszkodzeniu silnika przemieszcza się w kierunku najeżonej statkami strefy rozgraniczenia ruchu. Podkreślić należy, że ratowanie życia nie oznacza ratowania jachtu (poza pewnymi wyjątkami). Niemniej w praktyce, jeśli okoliczności fazy alarmu na to pozwalają, ratownicy podejmują działania mające na celu zabezpieczenie również jednostki.

Jeżeli inspektor uznaje, że okoliczności nie wskazują na jakiekolwiek wystąpienie zagrożenia życia, zostaje skipperowi zaoferowane odpłatne ratowanie mienia w postaci holowania do portu lub ściągnięcia z mielizny. W takiej sytuacji obsada MRCK/MPCK podaje koszt za każdą rozpoczętą godzinę pracy ratowników (od momentu odcumowania statku ratowniczego, do powrotu na miejsce postoju). Skipper musi zdecydować, czy przedstawione warunki mu odpowiadają i czy wyraża na nie zgodę. Koszty wahają się od kilkuset do kilku tysięcy złotych za godzinę pracy (w zależności od użytej jednostki ratowniczej). Pełna tabela opłat dostępna jest na stronie www.sar.gov.pl. Tu warto przypomnieć, że od kosztów odpłatnej akcji ratowania mienia można się ubezpieczyć. Pamiętajmy jednak, że służba SAR została stworzona do ratowania życia – nie mają obowiązku przyjęcia od załogi zlecenia, gdy jej życie nie jest zagrożone.

Faza niebezpieczeństwa

Faza niebezpieczeństwa zostaje wprowadzana po otrzymaniu pewnego i potwierdzonego sygnału, że załoga walczy o życie i potrzebuje natychmiastowej pomocy. Pamiętajmy, że panika i stres wynikające z obawy o bezpieczeństwo własne i załogi zapewne spowodują, że część wartościowych szczegółów umknie uwadze skippera podczas przekazywania zgłoszenia. Dlatego jednym z zadań inspektora jest takie poprowadzenie wywiadu, by właściwie przygotować akcję poszukiwawczo-ratowniczą.

Operator drona na pojeździe stacji SAR Sztutowo.

Po nawiązaniu kontaktu, w zwięzły sposób przekaż informacje, które twoim zdaniem mają kluczowe znaczenie. Następnie słuchaj pytań oraz udzielaj krótkich i konkretnych odpowiedzi. Niezależnie od okoliczności, dwie informacje powinny się znaleźć w każdym zgłoszeniu. Po pierwsze, pozycja. Najlepiej wyrażona w standardowym formacie nawigacyjnym (stopnie, minuty, dziesiętne minut). Jeśli nie możesz podać lokalizacji z odbiornika GPS lub prowadzonej nawigacji terestrycznej, staraj się możliwie dokładnie określić swoje położenie w oparciu o widoczne obiekty. Gdy komunikacja jest utrudniona (choćby ze względu na słabej jakości łączność radiową) uwaga załogi powinna być skupiona na przekazaniu tej właśnie informacji. Po drugie, identyfikacja jednostki: rodzaj, nazwa, ewentualnie numer MMSI lub sygnał wywoławczy.

Przekazanie tych dwóch informacji nie daje oczywiście pełnego obrazu sytuacji, ale jeżeli z różnych powodów doszłoby do zerwania łączności, to cały system ratownictwa morskiego będzie już postawiony na nogi, a inspektor operacyjny będzie wiedzieć, że na podanej pozycji życie ludzkie jest zagrożone. Zwróćcie uwagę – nawet jeżeli okoliczności pozwalają jedynie na wciśnięcie przez załogę czerwonego przycisku Distress lub uruchomienie radiopławy EPIRB, to właśnie te dane (pozycja i identyfikacja) zostają przekazane do służb. Uzupełnieniem sygnału alarmowego będzie przekazanie informacji o rodzaju zagrożenia, rodzaju oczekiwanej pomocy oraz o liczbie osób na pokładzie.

Wszelkie dalsze informacje, które mogą mieć wpływ na przebieg i powodzenie akcji, zależą od konkretnego zdarzenia. Przeanalizujmy kilka kryzysowych scenariuszy i dopasujmy do nich właściwe informacje uzupełniające, aby sygnał alarmowy stanowił wyczerpującą dla MRCK/MPCK wiadomość w niebezpieczeństwie.

- **Zatonięcie jachtu.** Jakimi środkami ratunkowymi dysponuje załoga? Czy wszyscy przedostali się do tratwy? Czy nikt nie pozostał w wodzie?
- **Człowiek za burtą.** Na jakiej pozycji i o której godzinie doszło do zdarzenia (najważniejsza informacja, pamiętajmy o przycisku MOB)? Czy poszkodowany ma na sobie środki ratunkowe? Jakie działania podjęła załoga jachtu (wyrzucenie koła ratunkowego)? Czy osoba za burtą pozostaje w zasięgu wzroku?
- **Ewakuacja medyczna** (przynajmniej jeden załogant musi zostać przetransportowany na ląd ze względów medycznych). Jaka jest pozycja jachtu, kurs oraz prędkość? Należy się spodziewać, że skipper otrzyma polecenie skierowania jednostki w kierunku wychodzącego w morze statku SAR, by skrócić czas dotarcia ratowników. Jaki jest wiek, płeć oraz narodowość osoby do ewakuacji? Czy ta osoba oddycha i jest przytomna? Jakie zaobserwowano u niej objawy?
- **Wejście na mieliznę** (jeśli okoliczności powodują zagrożenie życia, skipper powinien to jasno zakomunikować). Czy potrzebna jest pomoc medyczna? Czy nikt nie znalazł się w wodzie? Czy nie doszło do rozszczelnienia kadłuba? Czy fala przyboju wraz z przechyłem jachtu stanowią niebezpieczeństwo dla załogi? Jaka jest wielkość jednostki?
- **Kolizja.** Czy w wyniku zderzenia jednostki nabierają wodę? Czy potrzebna jest pomoc medyczna? Czy nikt z załogi nie znalazł się za burtą?
- **Pożar.** Czy załoga potrzebuje wsparcia w walce z ogniem? Czy skipper zadecydował o opuszczeniu jachtu? W pierwszym przypadku możemy się spodziewać pytań o wielkość ognia, jego lokalizację i dostępne na jachcie środki przeciwpożarowe. W drugim: patrz „zatonięcie jachtu”.
- **Dryf w kierunku zawietrznego brzegu** (w trudnych warunkach). Czy załoga ma możliwość użycia kotwicy do spowolnienia dryfu?

Przy omawianiu fazy niebezpieczeństwa, wspomnieć trzeba o radiopławie awaryjnej EPIRB oraz o działaniach, jakie

wywołuje uruchomienie tego urządzenia. Sygnał satelitarny na częstotliwości 406 MHz, rozkodowany przez segment naziemny systemu COSPAS-SARSAT, zostaje przekazany do właściwego centrum koordynacyjnego (MRCC). Wiadomość zawiera przede wszystkim identyfikację jednostki, na którą EPIRB został zarejestrowany, jak również pozycję urządzenia. Identyfikacja wyrażona jest w postaci numeru MMSI (ciąg dziewięciu cyfr). Obsada dyżurna MRCK/MPCK będzie poszukiwać wszelkich informacji na temat statku wzywającego pomocy. Pierwszym źródłem, do którego zajrzy inspektor w przypadku jachtu pod polską banderą, będzie baza EPIRB-ów zarejestrowanych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Dzieje się to równolegle ze sprawdzeniem systemu wymiany informacji morskiej pod kątem nadawania przez jednostkę sygnału AIS. Jeśli właściciel urządzenia dopełnił obowiązku rejestracji, ratownicy będą mieć dostęp do jego danych kontaktowych, podstawowych informacji o radiopławie, a także do identyfikacji i krótkiego opisu jednostki, na której EPIRB się znajduje. Jeśli jednak radiopława nie została zgłoszona, albo co gorsza – skipper pożyczył EPIRB od kolegi z innego jachtu, może to znacznie wydłużyć działania ratownicze. Każdy EPIRB przed rozpoczęciem użytkowania powinien zostać właściwie zakodowany, jak również zarejestrowany w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Nie chodzi tu o dopełnienie biurokracji, a realny dostęp do danych twojego jachtu dla służby SAR, co może się okazać kluczowe.

Zgłoszenie przekazane. Co dalej?

Niezależnie od tego, czy sygnał alarmowy wysłano za pomocą DSC, radiotelefonu, czy telefonii komórkowej, iunspektor operacyjny od teraz dąży do uzyskania kompletu informacji niezbędnych do zaplanowania dalszych działań. Kolejnym krokiem jest ustalenie odpowiedzialności za koordynację akcji SAR – czyli przypisanie funkcji SMC (Search and Rescue Mission Coordinator). W większości przypadków sprawa jest prosta – pozycja zdarzenia jest w polskiej strefie, koordynatorem zostaje inspektor operacyjny MRCK. Jeżeli lokalizacja wypada w innej SRR, informacje są przekazywane do właściwego MRCC. Życie czasami pisze jednak bardziej skomplikowane scenariusze. Gdy zgłoszono wypadnięcie za burtę członka załogi jachtu „Yachting" w lutym 2022 roku, pozycja jednostki była u zbiegu stref polskiej, szwedzkiej i rosyjskiej. Mało tego, początkowo odebrana lokalizacja wskazywała na odpowiedzialność rosyjską, mimo, że jacht znajdował się w strefie szwedzkiej. Nie zmienia to jednak faktu, że w takich sytuacjach, od chwili odebrania sygnału, kraje współpracują ze sobą, by jak najszybciej udzielić pomocy.

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni (stanowisko inspektora operacyjnego).

Jeżeli z różnych względów polska służba nie zna dokładnej pozycji poszkodowanych, w pierwszej kolejności zostanie przygotowany plan poszukiwawczy. Na podstawie wywiadu inspektor obliczy parametry dryfu oraz obszar, w którym się znajdujesz. Następnie wybierze odpowiedni wzór przeszukiwania tego obszaru, który maksymalnie zwiększy szansę na odnalezienie rozbitków. Plan zostanie przekazany do wcześniej wybranych i uruchomionych środków ratowniczych. Spośród tych środków SMC wybiera jednostkę, która będzie pełnić funkcję koordynatora na miejscu akcji (OSC, czyli On-Scene Coordinator). Typowe akcje poszukiwawcze są wszczynane po wypadnięciu członka załogi za burtę lub zatonięciu jachtu.

Jeśli służba SAR zna pozycję jachtu i może ją monitorować (AIS), etap poszukiwania zostaje pominięty. Wówczas obsada MRCK/MPCK skupia się na przygotowaniu planu ratowniczego. Zadanie zostaje postawione odpowiedniej jednostce, która opuszcza port i kieruje się w rejon zdarzenia. Idealnym przykładem jest konieczność ewakuacji medycznej lub odpłatnego ratowania mienia (holowanie).

Kamil Woźniakiewicz.

Na tym rola inspektora operacyjnego się nie kończy. Monitoruje on przebieg działań, pozostając w stałej łączności radiowej ze statkami i łodziami uczestniczącymi w akcji. Jeżeli przygotowane plany wymagają korekty, podejmuje kolejne decyzje. W praktyce nie odrywa oczu od monitorów swojego stanowiska, dopóki zagrożeni nie zostaną bezpiecznie przetransportowani na ląd. Krótko mówiąc – inspektor operacyjny decyduje o tym, kto ma uczestniczyć w akcji, co ma zrobić, gdzie szukać, jak szukać, jak długo szukać oraz dokąd się udać z uratowanymi.

Informacja kluczem do szczęśliwego zakończenia

Oprócz wyszkolenia ratowników i dostępności niezawodnego sprzętu, jednym z najbardziej podstawowych czynników warunkujących efektywną akcję jest zachowanie wysokiej jakości komunikacji. Służba SAR kojarzona jest przede wszystkim z szybkimi łodziami ratowniczymi i specjalistycznymi statkami, ale w przypadku MRCK i MPCK najważniejszym narzędziem pracy jest informacja. Dlatego tak ważne jest wyposażenie jachtu w odpowiedni sprzęt do komunikacji oraz umiejętność korzystania z tych urządzeń. Warto wiedzieć, z kim załoga będzie się kontaktować i jakich informacji druga strona będzie od niej oczekiwać. Jakość zgłoszenia i komunikacji bezpośrednio wpływają na decyzje ratowników i przebieg akcji. Jakość ta zależy właśnie od was – bądźcie na to przygotowani.

Kamil Woźniakiewicz

Autor jest pracownikiem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Pełni funkcję inspektora operacyjnego Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni. W wolnych chwilach żeglarz morski.

Awaria wagi ciężkiej. Jak zdobyć nowy silnik i zamontować go podczas rejsu

Nowy silnik wjeżdża przez zejściówkę. Darek długo czekał na tę chwilę...

Chętnie napisalibyśmy dla was kolejną opowieść z wakacyjnej podróży, jednak ostatnie wydarzenia skłoniły nas do podzielenia się trochę mniej kolorowymi aspektami żeglowania. Kiedy w połowie czerwca 2023 roku przeprowadzaliśmy się na naszą „Dionkę" i wyruszaliśmy w wymarzony rejs, nie spodziewaliśmy się, że tak szybko przyjdzie się nam zmierzyć z jachtowymi kłopotami wagi ciężkiej.

Utrata silnika

Jest 22 lipca 2023 roku. Z samego rana wchodzimy w śluzy Kanału Kilońskiego w Holtenau (dzielnica Kilonii). Po dwóch godzinach żeglugi silnik zaczyna dymić i marudzić. Próbujemy dopłynąć do najbliższej sensownej cywilizacji, ale się nie udaje. Silnik gaśnie w niewielkiej odległości od idącego kanałem statku, zapewne przyprawiając załogę na mostku o zawał. Robimy zwrot na foku i szczęśliwie unikając zderzenia z kolosem, powoli płyniemy z wiatrem. Załoga zbliżającego się do nas jachtu od razu się orientuje, że mamy kłopoty. Rodzina z holenderskiej jednostki nie ma żadnych oporów przed udzieleniem nam pomocy. Bez zbędnych ceregieli proponują holowanie przy burcie (większa kontrola). Płyniemy więc z powrotem do śluzy, w którą wchodzimy tego dnia po raz drugi – tym razem jako katamaran.

Holenderskiemu sternikowi należą się wyrazy uznania, bo nie tak prosto jest zacumować z dużo cięższym jachtem u boku. Za każdym razem gdy zwiększa lub zmniejsza obroty silnika, na „Dionce" trzeba kontrować sterem, przeciwdziałając rotacji obu jachtów. A do kei podchodzimy aż trzy razy: w strefie oczekiwania przed śluzą, w samej śluzie i w końcu po przejściu śluzy w Tiessenkai, gdzie bezpiecznie odstawiają nas nasi wybawcy.

W Kanale Kilońskim przy burcie holenderskiego jachtu.

Gdy minie pierwszy szok

Jesteśmy zdenerwowani z powodu niebezpiecznej sytuacji w kanale, ale na szczęście cali i zdrowi. Pora zobaczyć, co sprawiło, że silnik sprawujący się do tej pory doskonale, w tak niespodziewany sposób odmówił posłuszeństwa. Pierwsza teoria o uszkodzonej uszczelce pod głowicą zostaje bardzo szybko obalona. Wystarczy przyjrzeć się bliżej, żeby dostrzec, że pękł korpus silnika. Mówiąc inaczej: silnik „wystawił kopyto". W naszym poczciwym mitsubishi widnieje dziura o średnicy pięciu centymetrów. Ulatują więc wszelkie nadzieje na jakąkolwiek naprawę. Co teraz? „Dionka" to nasz pływający dom, więc po prostu potrzebny jest nowy silnik. Który wybrać? Gdzie zamówić? Jak odebrać i gdzie wymienić?

Koszty was zjedzą

Taki komentarz na naszym profilu na Facebooku (ZeglujacNaDione) umieszcza Krzysiek, nasz znajomy. Nie ma na myśli kosztów związanych z zakupem nowego silnika, ale z montażem w lokalnej niemieckiej stoczni. Maszyna to maszyna – wiadomo, że musi kosztować. Ceny różnią się w zależności od producenta, mocy i opcji dodatkowych, ale można tu mówić o jakimś rynkowym standardzie. Natomiast jeśli chodzi o koszty robocizny i materiałów – hulaj dusza.

Nie musimy robić wielkiego researchu, by się zorientować, że koszty rzeczywiście mogą nas „zjeść". Pobliska stocznia jachtowa za dzienny postój kasuje 30 euro, roboczogodzina to 100 euro, a do każdej pracy ekstra (na przykład spawania), trzeba zamawiać fachowca z zewnątrz. Przy założeniu 70 godzin pracy i sześciu tygodniach postoju, łatwo policzyć, że mówimy tu o kwocie ponad 8000 euro. Szaleństwo.

Żeglarzu, zrób to sam

„Lepiej znaleźć jakąś sensowną marinę i samemu przełożyć silnik" – obwieszcza dalsza część komentarza na Facebooku. Decydujemy się na taką właśnie opcję. Choć skala przed-

sięwzięcia przeraża, nasze umiejętności powinny być wystarczające, by się tego podjąć. Na początek największą niewiadomą jest to, czy znajdziemy miejsce, w którym będziemy mogli wszystkie niezbędne prace wykonać samodzielnie.

Żeglarski świat powoli pogrąża się w standardzie marin bez zaplecza remontowego, gdzie monopol na wszelkie naprawy przejmują stocznie jachtowe. Mając tego świadomość, ze sporą obawą rozpoczynamy poszukiwania. Gdybyśmy mieli się w tym miejscu pokusić o jakąś radę, to brzmiałaby ona: niczego nie zakładaj, pytaj, dzwoń, sprawdzaj i szukaj rozwiązania. Okazuje się, że dość szybko znajdujemy miejsce postojowe za 15 euro za dzień, w którym sami, na wodzie, możemy przeprowadzić niezbędne prace. Bosman oferuje holowanie za szokująco rozsądną cenę 40 euro za 30 minut pracy i w ten sposób trzy dni od awarii cumujemy pod żurawikiem, który mamy nadzieję wykorzystać do transportu nowego silnika na jacht.

Awaria to dopiero początek

Utrata silnika na najbardziej ruchliwej drodze wodnej świata, sama w sobie jest wystarczająco stresującym przeżyciem. Po podjęciu decyzji o zakupie nowego silnika powinno być już z górki. Bo co może być trudnego w zamówieniu nowego motorka? Sprawa jest teoretycznie prosta: wyjmujesz stary silnik, zamawiasz dokładnie taki sam, wkładasz, ustawiasz, testujesz i płyniesz. Dzwonimy więc do Holandii, do producenta naszego starego modelu Mitsubishi L3E, z pytaniem, czy mają podobne. Bingo! Dokładnie taki sam jest dostępny i może być u nas najdalej za trzy dni. Wymieniamy jeszcze kilka maili, by dograć szczegóły zamówienia i nagle się okazuje, że jednak trzeba poczekać sześć miesięcy, a może i dłużej. W zamian producent proponuje nam silnik marki Craftsman, który jest, tu cytat: „Taki sam, tylko rozstaw łap ma inny". Ta niewinna z pozoru różnica oznacza konieczność dostosowania fundamentu silnika i ryzyko, że motor nie zmieści się w przedziale silnikowym. Drobiazg.

Armator na zakupach

Skoro już wiemy, że nie obejdzie się bez cięcia i spawania, można rozejrzeć się za innymi silnikowymi opcjami. Decydujemy również, że zamówimy silnik o nieco większej mocy, tak, aby był dokładnie zwymiarowany pod śrubę, którą mamy na „Dionce". Ruszają poszukiwania.

Na pierwszy ogień idzie marka Vetus – czas oczekiwania to około trzy tygodnie. Cena, uwaga, 1500 euro niższa, jeśli zamówienie przejdzie przez polskiego dealera. Jednak zarówno polski pośrednik, jak i producent, forsują lokalnego droższego dystrybutora.

Przeróbki w komorze silnika wymagały sporo pracy.

Nie możemy dojść do porozumienia. Vetus zatem odpada. Wymiary lub zbyt długi czas dostawy – z tych powodów odpadają również marki Yanmar i Volvo Penta. To może Beta Marine? Choć samodzielna instalacja nie powoduje utraty gwarancji, czas oczekiwania może sięgnąć nawet 12 tygodni. Trochę długo. Niestety komunikacja z producentami i dystrybutorami pozostawia wiele do życzenia. Nie możemy się oprzeć wrażeniu, że rynek silników jachtowych nie jest rynkiem konsumenta. Czy komuś w ogóle zależy, żeby nam coś sprzedać?

To może Hiszpan?

W końcu trafiamy na hiszpańskiego producenta silników Solé. Czas oczekiwania od tygodnia do 10 dni. Model Mini-33 jest odrobinę mocniejszy od naszego dotychczasowego motorka, idealnie pasuje do wielkości śruby, no i zmieści się w przedziale silnikowym (na styk, ale wejdzie). Opinie o Solé są dobre, serwis i części dostępne na całym świecie. Samodzielna instalacja nie powoduje utraty gwarancji. W dodatku wstępne rozmowy z polskim dealerem idą dobrze. Mamy to.

Jednak i tu nie obywa się bez pewnych trudności. Rozmowy toczą się powoli, bo każde nasze pytanie musi przejść przez polskiego pośrednika (nie możemy się kontaktować bezpośrednio z producentem – taki model biznesowy). Pośrednik przekazuje pytania do Hiszpanii (mailowo), a biorąc pod uwagę różnice w godzinach pracy (sjesta), odpowiedź dostajemy dopiero następnego dnia, na dodatek po uprzednim upomnieniu się o nią. Nie nam oceniać, czy taki model jest dobry i czy dystrybutor powinien jednak lepiej znać produkt, który sprzedaje. Jednak efekt dla klienta jest dość frustrujący. Od decyzji o zakupie Solé do finalnego zamówienia mija tydzień, co przy planie rejsu, który chcieliśmy zrealizować, jest jak wieczność. „Jacht raz spóźniony, pozostaje spóźniony na zawsze" (jak pisze Andrzej Urbańczyk w swojej znakomitej książce „Dookoła świata bez sztormów").

Gdzie jest moja paczka?

W związku z instalacją nowego silnika, musimy zakupić mnóstwo różności: począwszy od stalowych płaskowników, przez złączki, śruby i węże, aż po filtr wody zaburtowej i nowe sprzęgło. Tu zaczynają się schody. W marinie Stickenhörn, w której cumujemy, nie można zamawiać paczek ani do biura bosmana, ani bezpośrednio na kej̨ę. Podajemy więc adres sąsiedniej mariny, gdzie na przesyłki patrzą przyjaźniejszym okiem. Istnieje jednak ryzyko, że paczka nie zostanie odebrana, bo nikt nas w drugiej marinie nie zna. Albo zna i wie, że to nie jest dobry adres i w związku z tym odeśle kuriera.

Powiecie: przecież wystarczy skontaktować się z kurierem i ustalić, gdzie ma dostarczyć zamówienie. Niestety, niemieccy kurierzy (przynajmniej ci, z którymi rozmawialiśmy) mają zakaz dzwonienia do klientów. Koordynacja dostaw odbywa się za pośrednictwem maili, które czasem przychodzą, a czasem nie. Czekając i wypatrując kuriera możemy się też nieźle zdziwić, czytając wiadomość: „Twoja paczka właśnie została dostarczona". Łapanie kurierów, ciągłe dzwonienie na infolinię i poszukiwania paczek, które już gdzieś zostały „dostarczone" było mało zabawnym i zupełnie nieoczekiwanym wyzwaniem. Nie wiemy, czy podobne zasady panują we wszystkich niemieckich marinach, jednak weźcie tę specyfikę pod uwagę, jeśli przyjdzie wam przeprowadzać jachtowe prace u naszych zachodnich sąsiadów. ▶

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

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

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

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

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

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

Instytut Monitorowania Mediów

POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

Silnik przeniesiono na jacht za pomocą małego żurawia.

Kto chętny na silnik?

Żeby uniknąć podobnych niespodzianek przy dostawie silnika, dość wcześnie kontaktujemy się z dostawcą i firmą przewozową. Polski dystrybutor zapewnia, że zamówiona została dodatkowa usługa wwiezienia silnika na keję. Firma przewozowa uspokaja, że kurier ma nasz numer telefonu i jak tylko paczka wyruszy w drogę, zostaniemy przez niego poinformowani. Możemy również sprawdzić status przesyłki w internetowym serwisie przewoźnika. W teorii wszystko wygląda świetnie.

A co z praktyką? Silnik ma zostać dostarczony w czwartek. Tego właśnie dnia na „Dionce" zjawiają się sąsiedzi z mariny obok z informacją, że po okolicy jeździ kurier szukający adresatów silnikowej paczki. Mały szczegół – szuka nas od poniedziałku. Po czterech dniach jeżdżenia w kółko ma już ochotę zostawić silnik pierwszej lepszej osobie, która zgodzi się podpisać dokumenty. Kompletny brak koordynacji. Jednak kurier też człowiek – kilka uśmiechów, kilka euro i silnik wreszcie wjeżdża bezpośrednio na keję.

Uwaga na pompę paliwa

Przeniesienie silnika na pokład za pomocą żurawika jest chyba najsprawniejszą częścią całej operacji. Oczywiście nie wszystko od razu pasuje. Mimo, że fundament został przygotowany wcześniej, konieczne są poprawki, a to oznacza kolejne godziny cięcia i spawania. Trzeba przerobić linię wydechową i paliwową, instalację poboru wody chłodzącej oraz sposób montażu sterociągu gazu. Na sam koniec wszystko trzeba podłączyć, a silnik wyosiować.

Jeśli macie ochotę zobaczyć, jak wyglądały te prace, zapraszamy na nasz kanał na YouTubie (Sailing Dione). Znajdziecie tam kilka filmów, które nakręciliśmy przy okazji tej silnikowej epopei. A jeśli będziecie kiedyś kupować silnik Solé, zwróćcie baczną uwagę na pompę paliwa. Nasza padła już podczas testów na cumach. Nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy przyczyną był wadliwy element, przegrzanie pompy, czy może zanieczyszczenie w układzie paliwowym. Interesujący jest natomiast fakt, że w rozmowie telefonicznej przedstawiciel Solé przyznał, że z pompami paliwa miewają problemy. Na pewno dobrym pomysłem będzie przełożenie pompy z korpusu silnika w miejsce, w którym nie ma tak wysokich temperatur.

Strzeż się eko-kontroli

Skoro już jesteśmy przy ostrzeżeniach – mamy dla was jeszcze jedno. Jeśli zdarzy się wam silnikowa awaria, zadbajcie o to, żeby z jachtu nie było żadnych wycieków. Koniecznie trzeba wyczyścić zęzę i sprawdzić pompy zęzowe. Nie tylko w trosce o środowisko, ale i o własny interes. Kiedy w marinie Stickenhörn pojawia się niewielki wyciek oleju, od razu mamy na „Dionce" drobiazgową kontrolę. Kilka wozów straży pożarnej, policja i mnóstwo pytań. Kto wie, w jakie kłopoty moglibyśmy się wpakować, gdybyśmy nie potrafili udowodnić, że to nie my jesteśmy sprawcami całego zamieszania.

Co mogliśmy zrobić inaczej?

Mamy oczywiście mnóstwo przemyśleń w odniesieniu do tej silnikowej historii. Jednak najważniejsza refleksja nie dotyczy samego remontu, a postępowania w Kanale Kilońskim. Silnik ostatecznie odmówił nam posłuszeństwa w najgorszym możliwym momencie, gdy zbliżał się do nas statek handlowy. W manewrze awaryjnym postawiliśmy genuę, żeby zrobić zwrot przed dziobem kolosa i idąc z wiatrem uniknąć zderzenia. Manewr udany, ale dość ryzykowny.

Co mogliśmy zrobić inaczej? Postawić żagiel wcześniej i zmienić kurs, kiedy w pobliżu nie było innych jednostek, a silnik dawał jeszcze moc manewrową. Żeglując z wiatrem szukalibyśmy możliwości holowania, co dałoby o wiele większą kontrolę nad całą sytuacją. Jesteśmy teraz mądrzejsi o nowe doświadczenie i mamy nadzieję, że i wam przyda się taki wniosek.

Remonty za granicą. Co radzimy?

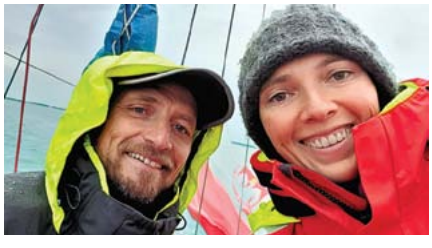
Po pierwsze, od samego początku posiadania jachtu samodzielnie wykonujcie jak najwięcej prac. Gdybyśmy nie potrafili zrobić wszystkiego sami, nasz rejs, ze względów finansowych, mógłby się skończyć w momencie utraty silnika. Po drugie, duże zakupy róbcie przez polskich dealerów. Nawet doliczając koszty przesyłki taka opcja może być korzystniejsza. Po trzecie, poważnie traktujcie swoją intuicję. Już raz rozważaliśmy wymianę silnika ze względu na jego wiek (nie do końca znany), jednak zarzuciliśmy ten pomysł z powodu wysokich kosztów. I może jeszcze jedno – z wielką rezerwą podchodźcie do informacji zawartych na stronach internetowych (dostawców silników i nie tylko). Na stronie holenderskiego producenta nadal znaleźć można model Mitsubishi L3E dostępny w maksymalnie trzy dni, mimo, że już wszyscy wiemy, że czekać na niego trzeba ponad pół roku.

W drogę!

Od utraty silnika do ponownego wypłynięcia minęły 43 dni. To niezły wynik biorąc pod uwagę, jak wyboistą przyszło nam przejść drogę. Trzeba też zdać sobie sprawę, że to wcale nie kłopoty logistyczne, czy ogrom ciężkiej pracy do wykonania, były największymi wyzwaniami. Najgorsze było to, że na ponad miesiąc nasz dom (kuchnia, sypialnia, salon) zamienił się w warsztat pełen narzędzi, smarów, pyłu i spawalniczych oparów, skutecznie utrudniając normalne jachtowe życie.

Ostatnia rada: kiedy życie napisze swój własny scenariusz, między bajki wkładając wasze plany i oczekiwania, po prostu – róbcie swoje. Patrząc na ten wymagający czas z perspektywy, nieskromnie napiszemy, że jesteśmy z siebie dumni. Sprostaliśmy największemu do tej pory jachtowemu kryzysowi, ani przez chwilę nie wątpiąc w słuszność obranej ścieżki. Jesteśmy nieludzko zmęczeni, ale też dużo mocniejsi. Planujemy kolejne etapy rejsu i z radością patrzymy na świat, który czeka, żeby go odkryć.

Tekst i zdjęcia:
Ola i Darek Gołuńscy, s/y „Dione"



Darek i Ola.

Korzystaj z najlepszych podręczników

Międzynarodowe standardy szkoleniowe tworzone z pasją **od 1969 roku**

Nowe, rozszerzone wydanie

- **Same konkrety**
- **Dużo grafik**
- **Ćwiczenia**

Wiedza podana w stylu ISSA

Książka dostępna w akredytowanych szkołach oraz na:

www.issa.com.pl

Sprawne ogrzewanie zapewnia komfort o każdej porze roku i na każdym akwenie.

Serwis Webasto. Na czym polega i dlaczego warto sprawdzać nasze ogrzewania

Raz na rok, najlepiej jesienią lub wiosną, powinniśmy serwisować nasze jachtowe systemy grzewcze – takie zalecenia formułują przedstawiciele marki Webasto. Chcieliśmy sprawdzić na czym polega taki przegląd i czego się możemy po nim dowiedzieć o naszym urządzeniu, więc zaprosiliśmy na pokład ekipę szczecińskiej firmy M-Service Centrum Klimatu. – Użytkownicy odzywają się do nas najczęściej dopiero wtedy, gdy piec odmawia współpracy lub działa nieprawidłowo i wymaga poważniejszego remontu. Naprawy trwają wtedy dłużej i są kosztowne. Dlatego dla komfortu załóg, a przede wszystkim dla ich bezpieczeństwa, zalecamy systematyczne serwisowanie systemów grzewczych – mówi Łukasz Jabłoński z M-Service Centrum Klimatu.

Serwis obejmuje pomiar spalin, test CO_2, diagnozę komputerową, sprawdzenie poprawności zabudowy, sprawdzenie elektryki, układu wydechowego (pamiętajmy, że temperatura spalin może sięgać 400 stopni Celsjusza), sprawdzenie układu paliwowego, sprawności zasysania powietrza do spalania oraz układu rozprowadzającego ogrzane powietrze.

Analiza spalin pokazuje serwisantom, czy piec działa prawidłowo oraz czy w procesie spalania nie pojawiają się jakieś nieprawidłowości. Jeśli zostają wykazane poważniejsze usterki, urządzenie należy zdemontować, wymienić odpowiednie elementy oraz przeprowadzić ponowny test w warunkach warsztatowych. Ten sam test ponawia się także po ponownym podłączeniu pieca do instalacji jachtowej. Podczas diagnozy komputerowej serwisant łączy się z kasetą sterującą (w zależności od modelu pieca przez końcówkę diagnostyczną lub przez regulator Multicontrol). W ten sposób pozyskuje kolejne informacje – może nawet sprawdzić ile godzin pracowało urządzenie, ile razy było włączane oraz jakie zarejestrowało błędy. Sprawdzane jest napięcie, jakie otrzymuje piec oraz jak duży jest spadek napięcia podczas uruchamiania ogrzewania (przyczyną mogą być złe połączenia lub poluzowane przewody).

Ciepło pod pokładem: komfort dla załogi i dłuższy sezon.

Ważnym elementem serwisu jest kontrola zabudowy oraz systemu rozprowadzającego powietrze. Dotyczy to w szczególności jednostek czarterowych, które w trakcie sezonu są intensywnie użytkowane przez różne załogi. Często rury rozprowadzające powietrze są przygniatane różnymi elementami wrzucanymi do bakist i szaf, co nie tylko zakłóca pracę ogrzewania, ale także obciąża wentylator i skraca żywotność podzespołów pieca. W bakistach kokpitowych elementy systemu grzewczego są niekiedy uszkadzane przez odbijacze i liny cumownicze.

Pamiętajmy, że bakista, w której jest piec, musi mieć odpowiednią wentylację zapewniającą dostarczanie powietrza niezbędnego do procesu spalania. Z kolei powietrze przeznaczone do ogrzania i rozprowadzenia do pomieszczeń jachtu, powinno być pobierane z zewnątrz (nie z bakisty). Mamy wtedy pewność, że do wnętrza nie trafią niepożądane zapachy, nieczystości, kurz, czy wilgoć, która przecież w wielu jachtowych zakamarkach może się znajdować. Takie rozwiązanie gwarantuje także bezpieczeństwo na wypadek ewentualnej awarii urządzenia, na przykład rozszczelnienia układu wydechowego.

Prace realizowane przez załogę Centrum-Klimatu możecie śledzić na Facebooku. Zaglądajcie też na stronę internetową Webasto.■

FOT. GETTYIMAGES, WEBASTO

Yacht-Pool. 10 lat na polskim rynku ubezpieczeń jachtowych

Yacht-Pool przez cztery dekady stał się synonimem solidności w świecie ubezpieczeń. Specjalizując się w ubezpieczeniach jachtów i skipperów, firma zbudowała reputację, oferując klientom profesjonalizm i niezawodną obsługę. W tym roku Yacht-Pool świętuje 10-lecie działalności w Polsce.

Bezpieczne żeglowanie z Yacht-Pool

Głównym celem założonej w Warszawie firmy Yacht-Pool Polska jest świadczenie kompleksowych usług ubezpieczeniowych dla armatorów i skipperów. Ubezpieczenia OC, casco, od następstw nieszczęśliwych wypadków, a także ubezpieczenia kosztów rezygnacji z podróży – gama produktów jest szeroka i zaspokaja wszelkie potrzeby klientów. Zespół profesjonalistów działa w taki sposób, by żeglarze i motorowodniacy mogli się cieszyć każdym dniem na wodzie, bez obaw o ewentualne komplikacje spowodowane nieprzewidzianymi zdarzeniami. Wykorzystują bogate doświadczenia oraz zrozumienie charakteru rynku jachtowego, by opracowywać rozwiązania dostosowane do konkretnych potrzeb.

10 lat sukcesów w Polsce

– Jesteśmy dumni, że mieliśmy znaczący wpływ na polski rynek ubezpieczeń jachtowych, zmieniając sposób świadczenia i postrzegania usług – mówi Daniel Prusiński z Yacht-Pool. – Nasza działalność w Polsce rozwijała się dynamicznie, umacniając nas na pozycji wiodącego dostawcy ubezpieczeń w segmencie jachtowym. Sukces Yacht-Pool w Polsce wynika z naszego zaangażowania, innowacyjnych rozwiązań i kompleksowej ochrony ubezpieczeniowej klientów, niezależnie od tego, gdzie się znajdują i gdzie realizują swoje wodniackie pasje.

Z OC skippera możemy prowadzić jacht bez obaw.

Ubezpieczenie kaucji Yacht-Pool działa przez cały rok.

Patrząc w przyszłość

– Świętując 10-lecie na polskim rynku, z niecierpliwością czekamy na kolejne lata udanej działalności. Dzięki naszym silnym fundamentom i zebranym doświadczeniom, jesteśmy gotowi do kolejnych wyzwań w branży jachtowej. W Yacht-Pool wierzymy, że bezpieczeństwo podróży jest tak samo ważne, jak jej cel. Nasi klienci mogą żeglować ze spokojem, bo ich bezpieczeństwo jest w kompetentnych rękach – dodaje Daniel Prusiński. W 2024 roku Yacht-Pool planuje wprowadzić nowe produkty dodatkowo zabezpieczające żeglarzy i motorowodniaków. Więcej informacji już wkrótce na stronie internetowej www.yacht-pool.pl. ■

Daniel Prusiński, od 21 lat w sektorze ubezpieczeń dla żeglarzy i motorowodniaków.

FOT. MICHAEL AMME / HANSE YACHTS (2). ARTYKUŁ SPONSOROWANY

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy
żeglarzy
od 1976 r.

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 2024
ubezpieczenie czarterów
na wodach śródlądowych RP

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski

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

ABC unikania uszkodzeń na jachtach (część I)

Jak uniknąć problemów podczas rejsu? Przede wszystkim na jachcie czarterowym, który musimy starannie poznać i sprawdzić, a zwykle mamy na to nie więcej niż dwie, trzy godziny. Co należy sprawdzić przed wyruszeniem na morze, by żeglować bezpiecznie i spokojnie? Specjaliści z firmy Yacht-Pool zauważyli, że co sezon na pokładach powtarzają się te same awarie. Postanowili więc opracować katalog dobrych praktyk i wskazówek dla sterników, dzięki którym możemy uniknąć uszkodzeń, obrażeń, kłopotów i niepotrzebnych kosztów – w kolejnych wydaniach „Wiatru" będziemy je przedstawiać i omawiać.

Odebranie jachtu

W chwili przekazania jachtu i podpisania dokumentów, skipper bierze na siebie odpowiedzialność za jednostkę i załogę. Dlatego wszelkie sprawy formalne związane z zaokrętowaniem powinniśmy załatwiać bez pośpiechu i nerwów. Im dokładniej sprawdzimy łódź, tym lepiej się przygotujemy do wakacyjnej podróży.

- Zwróćcie uwagę na wszelkie zarysowania i uszkodzenia wewnątrz i na zewnątrz (sprawdzamy meble, podłogi, żelkot na burtach ze wszystkich stron, bimini, szprycbudę, ponton oraz wszystkie luki i okna).
- Dokładnie sprawdźcie żagle i działanie windy kotwicznej.
- Policzcie kamizelki ratunkowe, pasy i liny ratunkowe.
- Zapytajcie, czy po ostatnim rejsie wykonano zdjęcia części podwodnej.
- Użyjcie telefonów komórkowych do wykonania zdjęć dokumentujących.

Należy założyć, że wszelkie uszkodzenia, które zostaną odkryte po podpisaniu przez skippera protokołu odbioru jachtu, mogą zostać uznane za powstałe w trakcie naszej podróży. Przed rozpoczęciem rejsu warto przeprowadzić odprawę, która wyjaśni załodze wszelkie zasady dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, unikania obrażeń oraz uszkodzeń w jachcie.

Zwrot jachtu

Zgłaszajcie wszelkie problemy, które wystąpiły w trakcie rejsu. Poważniejsze uszkodzenia należy zgłosić do firmy czarterowej niezwłocznie – trzeba dać ekipie czas na zamówienie części i zorganizowanie naprawy. Przy szkodach OC trzeba brać pod uwagę, że w niektórych krajach musimy powiadomić o szkodzie basmana mariny. Jeśli tego nie zrobimy, ochrona z tytułu ubezpieczenia OC jachtu może nie zadziałać. Ewentualne zatrzymanie kaucji przez armatora należy natychmiast zgłosić do Yacht-Pool. Powinniśmy nalegać na właściwą kontrolę po rejsie oraz na zaświadczenie (poświadczone podpisem), że później wykryte szkody nie będą nas obciążać.

Obsługa silnika

Podczas rejsu sprawdzajcie regularnie (nawet codziennie) poziom oleju w silniku. Na początku można też sprawdzić poziom oleju w przekładni. Naprawy wszelkich uszkodzeń mechanizmów silnika są długotrwałe i kosztowne (szkody te zazwyczaj nie są ubezpieczone). Aby zapobiec przegrzaniu silnika, należy kontrolować wydech i chłodzenie po każdym uruchomieniu. Kontrolujcie także wskaźnik temperatury. Jeśli układ chłodzenia nie działa poprawnie, niezwłocznie należy wyłączyć silnik. Częstą przyczyną braku chłodzenia jest uszkodzony wirnik pompy wodnej lub osad na wlocie wody chłodzącej.

Po zatrzymaniu silnika możemy wlać wodę do filtra wody morskiej, który powinien się znajdować w komorze – woda musi przepłynąć bez przeszkód przez zawór denny. Po zamknięciu zawodu możemy napełnić pojemnik filtra wodą. Następnie uruchamiamy silnik na bardzo krótką chwilę – jeśli woda nie odchodzi, prawdopodobnie jest uszkodzony wirnik (należy go wymienić). Ważne: po wymianie wirnika ponownie otwieramy zawór od poboru wody morskiej. ■

Sprawdzamy zawór poboru wody chłodzącej.

YACHT-POOL®
UBEZPIECZENIE JACHTU I SKIPPERA

Bezpłatne zapytanie o ubezpieczenie jachtu
Serwis 24h drogą mailową.

YACHT-POOL Polska
Agencja Daniel Prusinski
Obere Bahnhofstr. 14
D-85604 Zorneding

W celu pozyskania oferty, prosimy o wypełnienie rubryk wniosku. W odpowiedzi otrzymają Państwo indywidualną wycenę ubezpieczenia.

DANE UBEZPIECZAJĄCEGO

Wypełnij wniosek i prześlij go do YACHT-POOL faksem na numer **+48 22 398 60 69**, lub emailem na adres **info@yacht-pool.pl.**
Więcej informacji: **+48 884 835 888** lub na **www.yacht-pool.pl**

Nazwisko: _____
Imię: _____
Ulica: _____
Kod: _____ Miejscowość: _____
Rok ur.: _____ Zawód: _____

Tel. kom: _____
E-mail: _____
Czy jacht jest w leasingu? ☐ tak ☐ nie
Nazwa leasingodawcy: _____

DANE JACHTU:

Producent / stocznia: _____ Wymiary (dł / szer / zał): _____
Typ: _____ Rok budowy: _____ Materiał: _____
Powierchnia żagli (m2): _____ Rodzaj ożaglowania: _____

DANE SILNIKA:

Marka i typ: _____ **Silnik zaburtowy (główny):** Liczba _____ Moc _____
Paliwo: ☐ benzyna ☐ diesel Silnik dodatkowy: Liczba _____ Moc _____
Silnik stacjonarny: Liczba _____ Moc _____ Liczba przyczep: _____

OBSZAR ŻEGLUGI, MIEJSCE POSTOJU, UŻYTKOWANIE:

Obszar żeglugi: _____ Miejsce postoju: _____
Użytkowanie komercyjne: ☐ tak ☐ nie Ze skipperem: ☐ tak ☐ nie

SUMA UBEZPIECZENIA:

Wartość jachtu: _____ EUR Wartość przyczepy: _____ EUR
Z VAT? ☐ tak ☐ nie Mienie osobiste: _____ EUR
Łączna suma ubezpieczenia: _____ EUR

UBEZPIECZENIE OC:

Suma gwarancyjna dla szkód osobowych i majątkowych: ☐ 1,5 mln ☐ 2,5 mln ☐ 6 mln inna: _____ EUR

DOTYCHCZASOWY UBEZPIECZYCIEL:

Czy jednostka była ubezpieczana: ☐ tak ☐ nie
Kto ubezpieczał jednostkę: _____ Czy ubezpieczyciel anulował umowę: ☐ tak ☐ nie

SZKODOWOŚĆ:

Szkody z OC w ostatnich 3 latach: ☐ tak ☐ nie wartość _____
Szkody z casco w ostatnich 3 latach: ☐ tak ☐ nie wartość _____

YACHT-POOL®
UBEZPIECZENIE JACHTU I SKIPPERA

Polecający

YACHT-POOL Polska
Agencja Daniel Prusinski
Obere Bahnhofstr. 14
D-85604 Zorneding

Taryfa ryczałtowa dla ubezpieczeń czarterowych
- okres ubezpieczenia 12 miesięcy!

Zapłać jednorazowo składkę za ubezpieczenie
i czarteruj wymarzone jachty tak często jak tylko chcesz,
na całym świecie!

POSIADACZ POLISY (= skipper):
Jeśli skipper otrzymuje wynagrodzenie za swoją pracę, prosimy o kontakt z nami.

Wypełnij wniosek i prześlij go do YACHT-POOL faksem na numer **+48 22 398 60 69**, lub emailem na adres **skipper@yacht-pool.pl.**
Więcej informacji: **+48 884 835 888** lub na **www.yacht-pool.pl**

Nazwisko:_____ Rok ur.: _____ Zawód: _____

Imię:_____ Tel.dom:_____

Ulica:_____ Tel.kom:_____

Kod:_____Miejscowość:_____ E-mail:_____

ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA SKIPPERA I ZAŁOGI:
Zgodnie z AHVB/EHVB (ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej) oraz warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL PL02).

	jacht żaglowy	jacht motorowy
6 mln € na szkody w mieniu i na osobie	☐ € 89,-	☐ €129,-
10 mln € na szkody w mieniu i na osobie	☐ €139,-	☐ €179,-

Szkody na osobie wyrządzone za granicą mogą się wiązać z bardzo wysokomi odszkodowaniami i kosztami procesu. Pamiętaj, że odpowiadasz osobiście całym aktualnym i przyszłym majątkiem.

Zakres ubezpieczenia obejmuje także:
- koszty aresztowania jachtu do wysokości € 100.000,-
- obronę Ubezpieczonego przed nieuzasadnionymi roszczeniami!
- szkody w wyczarterowanym jachcie spowodowane rażącym niedbalstwem do € 1.000.000,-
- szkody spowodowane zanieczyszczeniem wody
- utratę następnych czarterów do wysokości € 20.000,- (wersja lite).

Dodatkowo: na zapytanie możliwe jest bezpłatne włączenie do zakresu ubezpieczenia szkód wyrządzonych przez ubezpieczonego w roli członka załogi.

Suma gwarancyjna na jedno i wszystkie zdarzenia w czasie okresu ubezpieczenia. Ochrona ubezpieczeniowa dla jachtów motorowych obejmuje również ochronę ubezpieczeniową dla jachtów żaglowych. Łodzie motorowe o prędkości max. do 10 km/h ubezpieczone są wg stawek jak dla jachtów żaglowych. Szkody rzeczowe na statku powstałe w wyniku rażącego niedbalstwa są ubezpieczane max. € 1,0 mln na rok. **Ubezpieczenie ważne jest na jachtach do 24m włącznie,** na zapytanie również dla jachtów dłuższych.

UBEZPIECZENIE NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW
Zgodnie z AUVB (ogólne warunki ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków) oraz z warunkami ubezpieczenia YACHT-POOL PL01. **Obowiązuje dla skippera i załogi - cała załoga jest automatycznie włączona do ubezpieczenia.** Na wniosek skippera możliwe jest ubezpieczenie skippera od następstw NNW indywidualnie.

inwalidztwo	koszty ratownictwa	śmierć	składka
€ 155 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 40,-
€ 230 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 92,-
€ 380 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 143,-
€ 510 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 203,-
€ 770 000,-	€ 60 000,-	€ 77 000,-	☐ € 303,-

Zwróć uwagę, że Twoje osobiste NNW prawdopodobnie nie obejmuje załogi oraz nie uwzględnia możliwych wysokich kosztów ratownictwa!

UBEZPIECZENIE KAUCJI ZA CZARTER
Zgodnie z warunkami ubezpieczeń YACHT-POOL PL01 kaucji za czarter. **Ubezpieczenie kaucji dostępne jest tylko w pakiecie z OC skippera lub samodzielnie na zapytanie.** Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje skippera oraz załogę na kwotę powstałej szkody casco, w wybranej poniżej maksymalnej wysokości. Udział własny wynosi 5% za zdarzenie, jednak nie mniej niż € 50,- za zdarzenie. Zaznaczona kwota kaucji nie może być niższa niż ustalona w umowie czarteru. Na zapytanie możlwe jest zwiększenie sumy ubezpieczenia w trakcie okresu ubezpieczenia.

kwota kaucji w €:	511,-	1025,-	1550,-	2050,-	2600,-	3050,-	inna:
składka w €:	☐ 61,-	☐ 120,-	☐ 154,-	☐ 195,-	☐ 243,-	☐ 292,-	

Jeżeli chcesz ubezpieczyć **kwotę kaucji wyższą niż € 3050,-,** proszę wpisać żądaną kwotę w puste miejsce po prawej stronie i przesłać formularz faksem lub emailem. Otrzymasz niezwłocznie naszą propozycję składki. Ryzyko regat jest wyłączone z ubezpieczenia kaucji za czarter, ale na wniosek może zostać dodane. Ubezpieczenie kaucji nie zwalnia od zdeponowania kaucji w bazie.

UBEZPIECZENIE OD ANULOWANIA CZARTERU
Zgodnie z warunkami ubezpieczenia YACHT-POOL PL01 od anulowania czarteru.
Skipper i wszyscy członkowie załogi są objęci tym rodzajem ubezpieczenia. W odróżnieniu od początku obowiązywania pozostałych ubezpieczeń, ubezpieczenie od anulowania czarteru zaczyna obowiązywać po otrzymaniu przez nas wniosku. Jako sumę ubezpieczenia należy podać łączne koszty (opłata za czarter + koszty przelotu itd.). Świadczenia nie obowiązują w przypadku wcześniejszego zachorowania.

ilość osób łącznie ze skipperem: _____ rozpoczęcie rejsu (dd/mm/yyyy): _____ zakończenie rejsu: _____

Suma ubezpieczenia € _____ składka 4,9 % od sumy ubezpieczenia = € _____

Niezależnie od sumy ubezpieczenia składka wynosi **minimum € 49,-**. Składki dot. sum ubezpieczenia powyżej € 10 000,- otrzymają Państwo na życzenie.

Po złożeniu wniosku otrzymasz polisę wraz z rachunkiem za nią. Ubezpieczenie rozpocznie się pod warunkiem, że zapłata składki poprzedza wskazany termin rozpoczęcia umowy ubezpieczenia. Ubezpieczenie jest ważne dla skipperów niezawodowych i rejsów niekomercyjnych. Składka obejmuje wszystkie opłaty. Okres ubezpieczenia wynosi 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia ubezpieczenia. Umowy są wznawiane automatycznie, o ile nie zostaną
wypowiedziane na co najmniej 1 miesiąc przed końcem okresu ubezpieczenia emailem albo na piśmie. Wyjątki: ubezpieczenie od anulowania czarteru i usługa prognozy pogody, które kończą się wraz z zakończeniem podróży lub w innym określonym przez Państwa terminie. Warunki są dostępne na naszej stronie internetowej: www.yacht-pool.com

Potwierdzenia odbioru, końcowe deklaracje i podpis (otrzymasz również dokumenty A i B wraz z polisą przez e-mail)

Informacje ubezpieczenia A ☐
Otrzymałem następujące informacje dla konsumentów i ulotki oraz odnotowałem ich zawartość:
- Informacje posiadacza polisy zgodnie z VersVermV
- Informacje dotyczące ochrony Twoich danych i zgody na przetwarzanie danych
- Informacje dot. zamówień zgodnie z rozporządzeniem w sprawie obowiązku informowania VVG
- Specjalne uwagi

Warunki ubezpieczenia B ☐
Otrzymałem warunki leżące u podstaw ubezpieczenia i zapoznałem się z jego treścią:
- ogólne warunki ubezpieczenia (w zależności od pożądanej ochrony AHB, ARB, AUB)
- specjalne postanowienia YACHT POOL dotyczące ubezpieczenia czarterowego
- specjalne warunki taryfowe YACHT-POOL
- karty informacyjne dotyczące ubezpieczenia czarterowego

Wszystkie dokumenty dostępne na naszej stronie.

**wymagane pola

Zgoda na przetwarzanie danych **
Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych. Informacje o przysługujących mi prawach do prywatności i prawie do zgłoszenia sprzeciwu podałem w ulotce "Informacje dotyczące ochrony danych i zgody na przetwarzanie danych".
☐ Tak, wyrażam zgodę ☐ nie, odmawiam zgody (bez tego ubezpieczenie nie jest możliwe).

☐ **Prawo do odwołania ****
Potwierdzam zapozanie się z punktem 13 w "Informacje o umowie zgodnie z rozporządzeniem w sprawie informacji o usługach VVG".

☐ **Newsletter:** Tak, proszę o informowanie mnie o ważnych danych dotyczących czarteru za pośrednictwem newsletteru (dostępnego w dowolnym momencie).

Niniejszym składam wniosek o ubezpieczenie czarterowe, a tym samym składam powyższe oświadczenia.**

Początek ubezpieczenia **:_____,12:00.
Początek ubezpieczenia jest początkiem podróży, z wyjątkiem ubezpieczenia od rezygnacji z czarteru.

X_____ X_____
Miejscowość, data Podpis ubezpieczającego

Czy chcesz otrzymać polisę według tego wniosku lub prosisz o osobistą konsultację? Proszę zaznaczyć wariant.

☐ Proszę o przygotowanie polisy według tego wniosku bez dalszych konsultacji, a także bez dokumentacji usługi doradczej zgodnie z § 61 Art. 1 VVG. Zdaję sobie sprawę, że ograniczam w ten sposób moje prawo do odszkodowania za naruszenie obowiązków związanych z powiadomieniem, konsultacją i dokumentacją zgodnie z § 60, 61, 63 VVG.

lub

☐ Chciałbym być szczegółowo poinformowany przez pracownika YACHT-POOL w sprawach ubezpieczeniowych. Proszę o telefon.

X_____
Miejscowość, data i podpis ubezpieczającego

Niezależnie od tego zawsze chętnie służymy pomocą.

YACHT-POOL FLIGHT-SERVICE

FLIGHT-SERVICE
We are specialized in flights to all important charter basis. We have access to more than 4 million flights worldwide! Ask for an offer to your destination under: **www.yachtpoolflights.de**

Czołówka marki Armytek. Model Wizard C2 Pro Max.

Model Wizard C2 WG ma dodatkowo światło zielone – przydaje się podczas czytania map.

Latarki Armytek. Solidny i wielofunkcyjny sprzęt nie tylko na pokład jachtu

Podczas nocnych rejsów, które odbyliśmy w minionym sezonie, brakowało nam na pokładzie solidnych latarek czołowych. Przeoraliśmy więc internet w poszukiwaniu odpowiedniego sprzętu i w ten sposób odkryliśmy markę Armytek. Jesienią testowaliśmy wybrane modele. Nawiązaliśmy też kontakt z dystrybutorem, który czytelnikom „Wiatru" zaoferował rabat na wszystkie produkty w wysokości 15 proc. (na hasło WIATR15). Zaglądajcie do sklepu na stronie www.armytek.pl.

Armytek Wizard C2 Pro Max

Flagowy model. Duża, solidna, wodoodporna i wielofunkcyjna latarka kątowa z mocnym światłem (maksymalna moc: 4000 lumenów), oferująca szeroką wiązkę i sporo różnych trybów. Na głowę, na ubranie, na kask lub na rower (po zakupieniu dodatkowego mocowania). Spełnia standardy normy IP68, czyli wytrzyma zanurzenie na 10 metrów do pięciu godzin.

Wizard C2 Pro doskonale oświetli pokład podczas nocnej żeglugi i rozświetli żagle w sytuacji awaryjnej. Doskonale się sprawdza podczas nocnego podchodzenia do portów i cumowania w marinach, a także do poszukiwania na wodzie nieświecących boi, które wyznaczają tory wodne (na przykład na jeziorze Dąbie). Dolna nakrętka magnetyczna, przez którą ładujemy akumulator o pojemności 5000 mAh, służy także do podwieszania na metalowych elementach, na przykład na masce samochodu lub na jachtowym silniku podczas przeprowadzania prac serwisowych.

W zestawie dostajemy ładowarkę USB na magnes, pokrowiec typu ładownica do zamocowania na pasku spodni, stalowy klips do przypięcia na ubraniu lub plecaku oraz oczywiście pasek na głowę. Choć najczęściej korzystamy z trybów podstawowych, po wybraniu sterowania zaawansowanego możemy przejść do najmocniejszych świateł: turbo i stroboskopów. Wizard C2 Pro Max dostępny jest z białym lub ciepłym światłem. Cena: 540 zł.

W bogatej ofercie marki Armytek znajdziecie także inne czołówki, na przykład nieco mniejszy model Wizard C2 WG oferujący dodatkowo światło zielone, które przydaje się podczas czytania map na pokładzie lub na górskim szlaku. Cena: 410 zł.

Armytek Crystal Pro

Prawdziwy gigant wśród mikrusów. Czołówka, która razem z paskiem zmieści się w zaciśniętej dłoni. Przyjaciel na co dzień i na każdą okazję, z białym i czerwonym światłem wypełniającym cały przezroczysty korpus obudowy wykonany z matowego poliwęglanu. Doskonałe narzędzie, by sprawdzić poziom oleju w silniku jachtowym, posprzątać bakistę, zajrzeć do luku kotwicznego oraz oświetlić czerwonym światłem kokpit podczas wieczornej kolacji na kotwicowisku (lampkę zaczepialiśmy pod bomem, wykorzystując linę od refu).

Oprócz paska na głowę, w zestawie dostajemy zintegrowany z obudową metalowy klips, pasek do zawieszenia oraz mocowanie rowerowe. Lampkę możemy przypiąć do kluczy, zawiesić na szyi oraz przymocować do plecaka, kurtki lub sufitu w namiocie. A także do szkolnego tornistra, do obroży psa albo na rower. Lampka zamocowana na kierownicy oświetli drogę (światło białe), natomiast przypięta do sztycy siodełka – oznaczy rower z tyłu (światło czerwone) i dodatkowo zadziała jak prawdziwe światło stop (podczas hamowania czujniki wykrywają spowolnienie ruchu, włączają dwie boczne diody i czerwień zaczyna świecić intensywniej). Akumulator o pojemności 600 mAh ładujemy przez dowolny kabel Micro USB. Lampka wytrzymuje zanurzenie na głębokość metra (przez 30 sekund, standard IP67). Cena: 140 zł.

Więcej o latarkach marki Armytek na stronie internetowej www.armytek.pl. ■

Crystal Pro. Czołówka zmieści się w zaciśniętej dłoni.

Światło modelu Crystal Pro wypełnia cały korpus.

Jachting w Szwecji. Mariny, szkiery i biznes w raporcie Mateusza Stodulskiego

„Alianna" na szwedzkich wodach. Rodziny jacht Mateusza i Karoliny Stodulskich.

Mateusz Stodulski, żeglarz z Kamienia Pomorskiego, który od kilku lat mieszka, pracuje i żegluje w Szwecji, przedstawia raport o turystycznym żeglowaniu oraz o biznesie związanym z jachtingiem u naszych zamorskich sąsiadów. Zanim Mateusz rzucił kotwicę na dłużej na wschodnim wybrzeżu Szwecji, przemierzył świat w wokółziemskim rodzinnym rejsie. Wyprawa rozpoczęła się w maju 2014 roku i zakończyła w czerwcu 2018 roku. Załoga najpierw żeglowała dziewięciometrowym jachtem typu Shipman 28, a później większą jednostką Corbin 39. Podczas podróży pokonali 32 400 mil i odwiedzili 24 kraje. Po pierwszych sześciu miesiącach i okrążeniu zachodniej Europy, urodził się Bruno. W Indonezji odkryli, że za kilka miesięcy rodzina znów się powiększy. Po wielu perypetiach i szczęśliwym powrocie do kraju, Mateusz i Karolina szukali pomysłu na przyszłość – wtedy właśnie wiatry skierowały ich na północ od Olandii. Dzięki temu dziś Mateusz może się z nami dzielić wiedzą o żeglowaniu w niezwykłych zakątkach środkowego Bałtyku. Zapraszamy do lektury artykułu o jachtowym biznesie, o miejscach, do których najchętniej zawija dziś rodzina Stodulskich oraz o tym, jak żeglują Szwedzi.

Kamienne posągi w rezerwacie Digerhuvud (wyspa Fårö).

Przesmyk między wyspami Spårö i Grono (archipelag w regionie Västervik).

Turystyka i biznes

Piłka nożna, hokej na lodzie, żużel, narciarstwo i oczywiście żeglarstwo – oto narodowe sporty Szwedów. Związane są ze stylem życia i kulturą spędzania czasu wolnego. Szwed reprezentujący klasę średnią musi mieć łódź, domek w lesie albo kampera. A najlepiej wszystkie te trzy rzeczy jednocześnie. Nie chodzi tu oczywiście o chęć podkreślenia swojego statusu (choć czasem także ten aspekt przyciąga Szwedów do jachtingu). Łodzi różnego typu jest mnóstwo. Mówi się o milionie sztuk, ale nikt nie jest w stanie wykonać precyzyjnych obliczeń, bo nie prowadzi się obowiązkowych rejestrów. Szacunkowe dane pochodzą od firm ubezpieczeniowych, stowarzyszeń i marin.

Biznes związany z łodziami bez wątpienia jest w Szwecji bardzo istotną gałęzią gospodarki. Celowo używam określenia „łódź", bo turystyka wodna jest tu branżą łączącą żeglarzy i motorowodniaków. Jedni i drudzy spędzają czas na wodzie w podobny sposób i korzystają z tej samej infrastruktury. Napęd jest kwestią drugorzędną. Ze względu na wygodę, prostą obsługę i prędkość pozwalającą szybko dotrzeć w ulubione miejsca w szkierach, w ostatnich latach łodzie motorowe zyskiwały coraz większą popularność. Jednak po drastycznym wzroście cen paliw zapoczątkowanym w 2020 roku, sytuacja zaczęła się zmieniać. Obserwuję, że w portach gościnnych, szczególnie tych oddalonych o więcej niż 20 mil, coraz więcej jest jednostek żaglowych. Trzy lata temu w Visby na Gotlandii musiałem walczyć o miejsce z dużymi motorówkami. Teraz głównymi konkurentami znów są żeglarze. Pokonanie paliwożerną motorówką 100 mil ze Sztokholmu na Gotlandię stało się zbyt drogie nawet dla całkiem zamożnych armatorów. Dlatego łodzie żaglowe wróciły do łask i jeszcze długo nie znikną ze szkierów.

Drugi trend, który wyraźnie widać na wodzie, to coraz większe jachty. W latach 70. jacht o długości 26, 28 stóp był wystarczający dla czteroosobowej rodziny. W latach 80. i 90. zaczęły dominować jednostki 30-stopowe. Dziś próg komfortu rozpoczyna się od 36

stóp. Coraz większe jednostki to coraz mniej miejsca w portach. W dużych miastach na dobre miejsce w marinie trzeba czekać w kolejce latami. Na prowincji jest lepiej, ale nie wszyscy akceptują dłuższy dojazd do portu lub mniej atrakcyjną okolicę. Ciekawe jest to, że mino kolejek ceny w marinach nie są wygórowane. Co prawda jest kilka luksusowych portów zawyżających statystykę, ale generalnie ceny są dalekie od śródziemnomorskich. Ważnym graczem na rynku są mariny klubowe działające niekomercyjnie – ich głównym zadaniem jest utrzymanie przystępnych cen dla swoich członków. Z tego względu porty komercyjne muszą redukować zbędne koszty, by utrzymać się na rynku. Głównym kosztem jest oczywiście siła robocza, więc pracowników zastępują systemy samoobsługowe i nowoczesny sprzęt. Bosmanów wyparły automaty płatnicze lub tablice z numerem Swish (odpowiednik polskiego Blika), a pracę kilku osób potrzebnych do wodowania za pomocą dźwigu samochodowego i systemu wózków wykonuje dziś jedna osoba obsługująca samojezdny podnośnik typu travelift.

Jak długo trwa sezon

Niestety, trwa dość krótko. W połowie sierpnia, gdy zbliża się początek roku szkolnego, jest już po sezonie i wtedy zaczynamy wyciągać z wody pierwsze jachty naszych klientów. Nie ma to nic wspólnego z pogodą. Wrzesień zazwyczaj doskonale się nadaje do żeglowania, a i październik bywa łaskawy. Głównym problemem jest brak czasu. Trzeba też pamiętać, że na ląd musimy wyciągnąć tysiące łodzi. Gdyby Szwedzi zwlekali do końca września lub dłużej, mariny nie byłyby w stanie zająć się wszystkimi jachtami przed nadejściem przymrozków. W porcie, w którym pracuję, mamy 1200 miejsc na wodzie oraz około 500 na lądzie i w hangarach. Wyciąganie i serwisowanie każdej łajby wymaga czasu. Mimo najwyższych obrotów ostatnie sztuki podnosimy z wody pod koniec listopada w temperaturze poniżej zera. Z kolei początek sezonu rozkręca się bardzo powoli. Tutaj akurat pogoda odgrywa główną rolę. Kwiecień i maj bywają tak zimne, że prawie nikt nie myśli o żeglowaniu. Mimo to, jeśli pogoda pozwala, aby uniknąć kolejek, wodowania rozpoczynamy zaraz po Wielkanocy. Te pierwsze zwodowane łodzie czekają zazwyczaj w portach aż do początku czerwca. Główny sezon zaczyna się w połowie czerwca. Łatwo więc policzyć, że typowy szwedzki sezon żeglarski trwa zaledwie siedem tygodni.

Dokąd, kiedy i w jakim stylu żeglują Szwedzi

Szwedzi żeglują przede wszystkim rodzinnie. Pływanie ze znajomymi, na jednym jachcie, tak często spotykane w Polsce, to rzadkość. Z kolei życie rodzinne jest w Szwecji

Kapitanów dwóch. Tata za sterem „Alianny", a Bruno tuż obok na swojej łajbie.

ściśle podporządkowane kalendarzowi szkolnemu i feriom. Właściwie nie zdarza się, by szwedzka rodzina pozwoliła sobie na urlop poza oficjalnym kalendarzem – w szkołach jest to źle widziane. To oznacza, że przeciętna szwedzka załoga, po odliczeniu dni wolnych, które należy zagospodarować na ferie jesienne, zimowe i wiosenne, dysponuje latem trzema tygodniami urlopu. Większość łodzi pływa więc przede wszystkim między połową czerwca a połową sierpnia. Oczywiście, są jeszcze weekendy. Korzystają z nich głównie ci, którzy mieszkają blisko wybrzeża. Moja rodzina często spędza weekend na pokładzie, ale do mariny mamy tak blisko, że możemy do niej dojechać rowerem.

Co ciekawe, Szwedzi zwykle żeglują na krótkich dystansach. Spędzanie całego żeglarskiego urlopu w zasięgu 20 mil od portu macierzystego lub nawet odwiedzanie zaledwie kilku ulubionych naturalnych portów w archipelagu – to w Szwecji całkiem normalne. Znam wielu lokalnych żeglarzy, którzy nigdy nie zapuszczają się poza granice własnej gminy. Właściwie nie ma co się dziwić, bo prawie każdy odcinek wybrzeża oferuje mnóstwo ciekawych miejsc. W promieniu 15 mil od mojego portu są ich dziesiątki. Mimo dwóch sezonów bardzo intensywnej eksploracji nie zdołałem jeszcze wszystkich odwiedzić. Oczywiście są też załogi, które znikają na całe lato i robią około 200 mil. Należą jednak do nielicznych.

Według typowego Szweda, na dłuższy rejs nadaje się tylko jacht w miarę nowy i w pełni ubezpieczony, a taki zazwyczaj obciążony jest kredytem, który wisi na kapitanie uwiązanym do stałego źródła dochodów. W związku z tym daleki rejs to w Szwecji wyprawa na Gotlandię, rajd wzdłuż wybrzeża albo przeprawa przez Kanał Gotyjski (Göta Kanal). Wypad do Danii, Norwegii, Niemiec lub do Polski to już bardzo poważna ekspedycja. Podczas mojego rejsu dookoła świata spotykałem ▶

Męskie sprawy, czyli połowy na wyspie Torö.

Cumowanie do skał na wyspie Spårö.

czasem szwedzką banderę, ale nieporównywalnie rzadziej od francuskiej, holenderskiej, brytyjskiej czy niemieckiej.

Z kolei żeglowanie klubowe to w Szwecji głównie szkółki żeglarskie i czasem regaty. Zorganizowane rejsy klubowe nie są w Szwecji praktykowane. Kluby są przede wszystkim zrzeszeniami żeglujących rodzin – wszyscy mają własne jachty i wspólnie opiekują się portem. Życie klubowe sprowadza się do kilku spotkań roboczych, spotkań otwierających i zamykających sezon oraz do okazjonalnych grillowań w marinie.

Jakie łódki wybierają Szwedzi

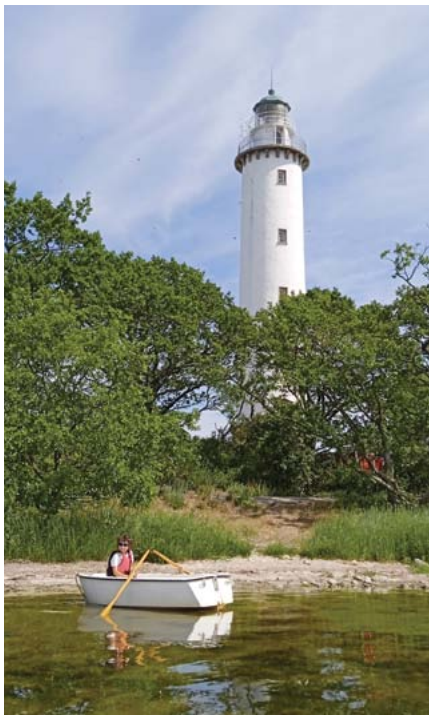
Czasem nie wybierają wcale. Jeżeli w rodzinie jest już jakiś jacht, to prawdopodobnie będzie w niej tak długo, jak długo opłaca się go eksploatować lub jak długo zdrowie pozwala żeglować głównemu armatorowi. Oczywiście wielu decyduje się także na zakup większej i nowocześniejszej łodzi. Młodsze i zamożniejsze rodziny chętnie kupują współczesne konstrukcje o długości przekraczającej 38 stóp. Większość nowych lub prawie nowych jachtów

Zatoka skuta lodem na początku sezonu.

kupowanych jest na kredyt. Początkujący armatorzy czasem wybierają starsze i mniejsze modele, z których po kilku sezonach przesiadają się na wymarzone większe jachty.

Jedno jest pewne. Młode i zadbane jachty, o długościach od 34 do 42 stóp, znikają z portali ogłoszeniowych jak ciepłe bułki. Starsze i mniejsze czekają zazwyczaj nieco dłużej na nabywców z Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Niemiec i Holandii. Co ciekawe, Niemcy i Holendrzy, którzy kupują jachty w Szwecji, nie sprowadzają ich do siebie, ale zostawiają na miejscu i tu żeglują.

Wędzarnia na wyspie Stora Grindö.



Latarnia Långe Erik (laguna Grankullaviken) na Olandii.

Ceny w portach

Ceny w portach komercyjnych, dla jachtów o długościach od 10 do 14 metrów, wynoszą zazwyczaj od 200 do 350 koron szwedzkich za dobę (od 80 zł do 140 zł). Są też miejsca, w których zapłacimy zaledwie 50, 100 lub 150 koron. Nie można więc mówić o drożyźnie. Podana cena 350 koron to opłata za marinę w Visby na Gotlandii, która jest jedną z najdroższych na całym wschodnim wybrzeżu. Po sezonie ceny spadają o 25, 30 proc. Niekiedy można stanąć za darmo, bo nikt nie pobiera opłat, a media są odłączone na zimę. Mariny klubowe są najtańsze, ale bywają oddalone od atrakcji turystycznych lub pozbawione kompletu mediów, zwykle mają też ograniczoną liczbę miejsc dla gości.

Ulubione regiony Szwedów

Szwedzi żeglują wzdłuż całego zachodniego, południowego i wschodniego wybrzeża aż po Alandy. Dalej na północy spotykamy mniej jachtów, a nieco więcej motorówek. Załogi zapuszczają się głęboko w szkiery i penetrują nawet najbardziej niedostępne porty naturalne i kotwicowiska. Polskie jachty spotykam zazwyczaj w głównych portach: Malmö, Ystad, Karlskrona, Kalmar, Borgholm, Visby, Västervik, Nynäshamn i Sztokholm. Wynika to chyba z braku czasu na dokładne badanie wybrzeża, a czasem z braku wiedzy lub umiejętności cumowania przy skałach i na kotwicowiskach. Poza tym dopiero od kilku lat łatwiej zdobyć materiały nawigacyjne opisujące szwedzkie wybrzeże. Żeglując tu dziesięć lat temu musiałem z kilkumiesięcznym wyprze-

dzeniem zamawiać anglojęzyczne locje, które i tak nie pokrywały całego akwenu. Szczegółowe locje dostępne były tylko po szwedzku i były w Polsce dosyć trudne do zdobycia. Teraz wszystko uprościły aplikacje. Podczas moich rejsów korzystam głównie z Hamnguiden (Harbour Guide). To doskonałe narzędzie szczegółowo opisuje prawie wszystkie mariny, porty naturalne i dobre kotwicowiska.

Zachęcam do dłuższych rejsów obejmujących krótsze odcinki wybrzeża. Warto wybrać sobie jeden z archipelagów (skärgård) i na nim się skoncentrować. Szczególnie polecam okolice miejscowości Karlskrona, Tjust, Gryt, Sankt Anna, Nyköping, Oxelösund, Trosa i Sztokholm. A także mniejsze porty Gotlandii i Cieśniny Kalmarskiej.

Czy można zostawić jacht na dłużej

Pozostawienie jachtu w Szwecji na cały sezon lub nawet na kilka lat to doskonały pomysł. Od dawna robią tak Niemcy i Holendrzy, czasem Norwegowie, Belgowie, Brytyjczycy, a nawet Austriacy i Szwajcarzy, którzy uwielbiają tutejsze wybrzeże i nie chcą tracić czasu na coroczne transfery swoich łodzi. Ceny za postój całoroczny są atrakcyjne i często konkurencyjne do cen oferowanych w krajach zachodniej Europy, a także w Polsce. Praktycznie na całym wybrzeżu prywatne mariny komercyjne chętnie zaopiekują się jachtem zagranicznego klienta i wykonają cały wachlarz usług – od wodowania po serwis. Usługi dodatkowe są dość drogie, ale za roczny postój jachtu o długości 12 metrów zapłacimy przeciętnie 9000 koron, czyli około 3500 zł.

Ulubione miejscówki

Najchętniej żeglujemy na Gotlandię, Olandię i Fårö. Te wyspy fascynują nas swoją geologią, naturą i wakacyjnym klimatem. W szczycie sezonu na Gotlandii omijamy zatłoczone Visby, ale za to chętnie szukamy schronienia w Vändburg, Lickershamn, Bläse i Slite. Zawijamy do Lauterhorn na Fårö oraz do Byxelkrok i do laguny Grankullavik na północy Olandii. W weekendy zadowalamy się najbliższą okolicą, czyli archipelagiem Tjusts, odwiedzając ulubione wyspy tego akwenu: Idö, Spårö, Hasselö i Rågö. Możliwości jest mnóstwo, a o wyborze portu docelowego często decyduje tylko kierunek wiatru.

Jak działa Swedish Cruising Association

Każdy żeglarz może się zapisać do stowarzyszenia Swedish Cruising Association (Svenska Kryssarklubben). Wielu obcokrajowców żeglujących intensywnie w szkierach korzysta z tej możliwości. Stowarzyszenie nie tylko utrzymuje sieć bezpłatnych boi cumowniczych dla zrzeszonych i drukuje materiały informacyjne oraz czasopisma, ale także wydaje certyfikaty jachtowe dla łodzi swoich członków zameldowanych w Szwecji oraz pośredniczy w usługach ubezpieczeniowych. SXK prowadzi także kursy i instruktaże żeglarskie oraz aranżuje spotkania tematyczne. Svenska Kryssarklubben to silna i posiadająca długie tradycje instytucja dbająca o interesy żeglarzy, więc mieszkając i żeglując w tym kraju warto być jej częścią. Jeśli natomiast odwiedza się tutejsze wybrzeże sporadycznie – chyba nie ma to ekonomicznego uzasadnienia. Czasem może to być mile widziane, ale chyba częściej zupełnie niezauważone. Miejsc do cumowania jest w Szwecji mnóstwo, a poza tym boje SXK nie zawsze leżą na planowanej trasie. Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, by zaplanować sobie wyprawę szlakiem niebieskich kropek na mapie lub zostać kolekcjonerem klubowych proporców. W żeglarstwie najpiękniejsze jest to, że można je uprawiać na wiele sposobów i według własnego widzimisię.

Wioska rybacka Grostäde na północy Gotlandii.

Mój port macierzysty

Od półtora roku pracuję w marinie i stoczni Vituddens Båtvarv w Västervik. Wcześniej przepracowałem dwa lata w Torö Varv w Nynäshamn. Zajmuję się mechaniką i szeroko pojętą techniką jachtową, czyli w praktyce rozwiązywaniem wszelkich problemów technicznych przytrafiających się na łodziach żaglowych i motorowych. Są to serwisy, remonty kapitalne, montaże silników, naprawy kadłubów laminatowych, aluminiowych i drewnianych, laminowanie, spawanie, lakierowanie, naprawy elektryki i elektroniki oraz serwisy takielunków. Czasem wykonuję też ekspertyzy jachtów przed zakupem lub na potrzeby firm ubezpieczeniowych. Tak się złożyło, że zwykłe hobby zamieniło się w sposób na życie, a kompetencje, które zdobyłem na własne potrzeby, stały się poszukiwanym towarem na tutejszym rynku pracy.

W pracy: montaż kila po gruntownym remoncie kadłuba.

W Szwecji jesteśmy już trzy i pół roku. Wygląda na to, że zostaniemy tu na stałe. Kupiliśmy mieszkanie. Dzieci chodzą do szwedzkiej szkoły i przedszkola, a Karolina pracuje i dokształca się w szwedzkiej służbie zdrowia. Ten kraj wyszedł nam całkiem naturalnie. Po rejsie dookoła świata mieliśmy już dwoje małych dzieci i rozpoczynał się dla nich okres edukacji. O dalekich rejsach musieliśmy więc na jakiś czas zapomnieć. Z kolei polskie wybrzeże przestało być dla nas atrakcyjne. Ciągnęło nas do przeprowadzki nad Morze Śródziemne, ale tam perspektywy na dobrze płatną i stałą pracę były słabe.

W szwedzkim wybrzeżu zakochałem się już dobrych kilkanaście lat temu podczas mojego pierwszego rejsu na Gotlandię. Później wielokrotnie tu wracałem, by żeglować lub kupować i sprowadzać używane jachty. Podczas jednej z takich wizyt właściciel mariny nieopodal Nynäshamn zaproponował mi pracę, a ja od razu ją przyjąłem. Dzieci były jeszcze w wieku przedszkolnym, a Karolina miała ochotę, by zmienić krajobraz – lepsze okoliczności na zmianę portu macierzystego nie mogły się nam przydarzyć.

Mateusz Stodulski, Västervik

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 4314300
Marina'Club, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. 601984897
Sklep żeglarski Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
Sklep żeglarski Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 4613992
Sklep żeglarski Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 4692324
Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90 Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
Sklep żeglarski Yacht Paradise, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. 609113055
Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
Dom Żeglarski Mila – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 3070500
M-Service Centrum Webasto – instalacje do jachtów, Szczecin, Przecław 3j, tel. 506090609
Marina Solna Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. 785882842
Przystań Żeglarska Papaj, Mielno, Chrobrego 32, tel. 665106607
Sklep żeglarski Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
Tawerna U Pirata, Marina Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 608269185
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 19, tel. (91) 4600844
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 4612734
Marina Kamień Pomorski, al. Mistrzów Żeglarstwa 2, tel. 661213391
Jach Klub Marynarki Wojennej Kotwica Świnoujście, Włodzimierza Steyera 6, tel. 608626080
Ośrodek Sportów Wodnych w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
Klub Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 7472512
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 3546073
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Piastów 41, tel. (91) 4494771
Port Jachtowy Darłowo, Józefa Conrada 27, Darłowo, tel. (94) 314 51 85

POMORSKIE

Bytowski Klub Żeglarski, Poziomkowa 1, Bytów, tel. 603 390 899
Marina Yacht Park – bosmanat, Gdynia, Arkadiusza Rybickiego 4c, tel. 785557777
Przystań Cesarska, Gdańsk, Dokowa 1, tel. 512390760
Eljacht – elektronika jachtowa, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 3207024
Sklep żeglarski Wind, Gdańsk, Szafarnia 11/u16, tel. (58) 3016630
Sklep żeglarski Sea Light, Gdańsk, Grudziądzka 4A/98, tel. 512 738 496
Sklep żeglarski Clipper, Gdynia, al. Jana Pawła II 11, tel. (58) 6616085
Marina Przełom, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 24, tel. 668 868 228
Sklep Code Zero – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
Marina Gdynia – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
Sklep żeglarski Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 6216800
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, tel. (58) 3558200
Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa – filia biblioteki Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Gabriela Narutowicza 11/12, tel. (58) 3471799
Sopocki Klub Żeglarski Ergo Hestia, Hestii 3, tel. (58) 5557200
Sklep żeglarski Sailovnia, Gdynia, Chwaszczyńska 151e, tel. 517260626
Super Yachts Club / Marina Yacht Park – jachty, regaty, inwestycje, doradztwo, Gdynia, Hryniewieckiego 10, tel. 600 003 268
Chojnicki Klub Żeglarski Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 3988120
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 3050450
Ludowy Klub Sportowy Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 3988160
Port Jastarnia – kapitanat, Portowa 43, tel. (58) 6735960
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 21, tel. (58) 3222601
Przystań COSA AZS – hotel Galion, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 20, tel. (58) 3248100
Marina Gdańsk, Szafarnia 6/u4, tel. 695564848
Marina Sopot – bosmanat w budynku przy molo, tel. 500696588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, 31 Stycznia 52, Chojnice, tel. 523972569
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 3050507
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 9, tel. (58) 3073115
Szkoła Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Port Sztynort – kapitanat, Sztynort 11, tel. 663427779
Sklep żeglarsko-rowerowy w Sztynorcie, Sztynort 11, tel. 535308034
Port Pod Omegą, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 6484093
Stowarzyszenie Sportów Wodnych MOS Iława, Karola Chodkiewicza 5, tel. (89) 6482596
Sailing Event Karol Górski, Iława, Andersa 12/1 (Inkubator Technologiczny), tel. 882 069 309
Sklep żeglarski Aqua-Sport, Olsztyn, Klebark Mały 27B, tel. (89) 5320302
Junga Olsztyński Klub Żeglarski, Olsztyn, Sielska 38, tel. 606259643
Przystań Warmia Klub Sportowy – recepcja hotelu, siedziba YKP Olsztyn, Żeglarska 6, tel. (89) 5276425
Klub Żeglarski Ostróda, Józefa Sowińskiego 12, tel. 573636425
Sklep żeglarski Raksa, Gronity koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918
Nauticus Yacht Club Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 605100043
Stanica Wodna w Nadbrzeżu, Obręb Suchacz, Tolkmicko, tel. 509457254
Jachtklub Elbląg – recepcja hotelu i przystani nad rzeką Elbląg, Radomska 29, tel. (55) 2326720
Sklep i serwis motorowodny WiZuS w Elblągu – baza nad rzeką Elbląg, Stawidłowa 12, tel. (55) 2354193
Sailing Machine Store, Mikołajki, Plac Wolności 8, tel. 791970224
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, Mikołajki, al. Spacerowa 11, tel. 723183180, (87) 4206000
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, Kietlice 1, tel. 578265416
Port Wrota Mazur, Pisz, Imionek 7, tel. 605614979
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Generała Józefa Zajączka 2, tel. (87) 4285265
Marina i Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 4234960
Sklep żeglarski Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 4216309
Sklep żeglarski Szekla, Mikołajki, Michała Kajki 20A, tel. (87) 4215703
Sklep żeglarski Szot, Mrągowo, Nadbrzeżna 9, tel. (89) 7415715
Port LOK – Niegocin Center, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408
Sklep żeglarski Mazuria, Galiny 2, tel. 575065050
Przystań Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 4236621
Port U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 4231006
Port Keja, Węgorzewo, Braci Ejsmontów 2, tel. 603846199
Port Sailor, Giżycko, Piękna Góra 2A, tel. 501690256
Ekomarina Giżycko – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Giżycko, Dąbrowskiego 14, tel. (87) 4209430
Stanica Żeglarska Korektywa, Ruciane Nida, Piaski 2, tel. 609499969
Port Wierzba – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzba 7, tel. (87) 4231619
Sklep żeglarski Żeglarz – Ryszard Falski, Giżycko, Nadbrzeżna 1a, tel. (87) 4282142
Stanica Wodna Stranda, Giżycko, Pierkunowo 36, tel. 501122610
Hotel Amax SPA & Marina, Mikołajki, al. Spacerowa 7, tel. (87) 4219000
Hotel Robert's Port, Mikołajki, Stare Sady 4, tel. (87) 4298400
Bar Restauracyjny Bart, Mikołajki, Kowalska 2A, tel. (87) 4216511
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorcka 6, tel. (87) 4272879

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 8427170
Sklep żeglarski Kada-Plus, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 8474555
Jacht Klub Wielkopolski, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 8482691
Decathlon Swadzim, Tarnowo Podgórne, św. Antoniego 5, tel. (61) 6580300
Klub Żeglarski Navigare, Poznań, Wilków Morskich 23/25, tel. 515186315

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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

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

CZYTAJ

WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

POBIERZ

PDF

UŻYJ APLIKACJI

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

MAZOWIECKIE

Parker Poland, Cząstków Polski, Firmowa 30, tel. (22) 7851111
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep żeglarski Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 6160279
Prime Marine, Nadma k/Warszawy, Stara 140, tel. 728827979
Szkoła Żeglarstwa Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. (22) 6519035
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 8777888
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, al. Księcia Józefa Poniatowskiego, tel. (22) 5416363
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76, tel. (22) 3337000
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, tel. (22) 1823110
Sztorm Grupa – kursy i rejsy żeglarskie, Warszawa, Fosa 30, tel. 669900600
Sztorm Przystań – Marina Diana, Białobrzegi, Wczasowa 24, tel. 669900600
Sklep żeglarski Żeglarz, Warszawa, Ludwika Waryńskiego 3, tel. (22) 8251762
Sklep Jaskkor – żywice i produkty jachtowe, Warszawa, Wólczyńska 133 budynek 4, tel. (22) 621 30 07
Sklep L&N – farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604500102
Sklep żeglarski Musto – sztormiaki i odzież żeglarska, Warszawa, al. Prymasa Tysiąclecia 76E, tel. (22) 8830048
Port WTW Zegrze – Ośrodek Sportów Wodnych Marina, Warszawska 1, tel. 608341646
Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, Warszawa, Kopernika 30, pokój 406, tel. (22) 8264364
Port SWOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 7822183
Klub Sportowy Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395989
Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395353
Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608
Klub Mila Zegrzynek, Jadwisin, Jerzego Szaniawskiego 56, tel. (22) 7827302
Port Jadwisin – Yacht Klub Polski Warszawa, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519190545
Hotel 500, Zegrze, Warszawska 31a, tel. (22) 7746600
Port Jachtowy i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509288201
Port TKKF Wodnik, Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 7748760
Ka jak kawiarnia – restauracja nad rzeką Narew, Nowy Dwór Mazowiecki, Tadeusza Kościuszki 13, tel. 572734720
Płocki Okręgowy Związek Żeglarski – przystań rzeczna nad Wisłą, Płock, Rybaki 10, pokój 3, tel. 603291061

KUJAWSKO–POMORSKIE

Sklep żeglarski Yachtaman – www.osprzetzeglarski.pl, Białe Błota, Ludowa 24, tel. 600858088
Sklep żeglarski Adventure – zabudowa, remonty, silniki, transport łodzi, Inowrocław, Poznańska 265, tel. 510088521
Klub Żeglarski Wind – Przystań Jachtowa Romanowo, Koronowo, Jachtowa 1, tel. 523822848
Klub Sportowy Zjednoczeni – zbiornik Balaton, Bydgoszcz, Polanka 13, tel. 601684762
Sklep żeglarski Zefir – nierdzewka, osprzęt, pokrowce, Stary Toruń, Toruńska 21A, tel. 56 654 83 47
Marina Pieczyska – Kujawsko-Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Koronowo Pieczyska, Warszawskich
Rodzinny Port Jachtowy Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa 10, tel. 606770843
Międzyszkolny Klub Żeglarski w Żninie, Szkolna 18, tel. 888736564
Yacht Club Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 2550255
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar", Toruń, Dziewulskiego 12, tel. 668079815
Przystań na Zalewie Włocławskim – baza żeglarska klubu sportowego Aqua, Włocławek, Płocka 187, tel. 606424772

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

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

ŚLĄSKIE

Przystań Siewierz Jeziorna, Siewierz, Chmielowskie 1
Przystań Champion Aktywny Wypoczynek, Boguchwałowice, Kormoranów 1, tel. 602 66 99 22
ActiveGames.pl – sklep dla wodniaków i żeglarzy, Radzionków, Orzechowska 104, tel. 796 521 697
Sklep żeglarski Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Harcerska 20, tel. (32) 2295046
Sklep Splot – liny, linki, sznury, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 3312094
Marina Gliwice – przystań motorowodna, Gliwice, Portowa 28, tel. 608010383
Charter.pl – szkolenia, rejsy, czartery, Bielsko-Biała, Józefa Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 4971057
Decathlon Bielsko-Biała, Bohaterów Monte Casino 425, tel. (33) 4453580
Śląski Yacht Club – stanica żeglarska Rzeczyce nad jeziorem Dzierżno Duże, ul. Piaskowa, tel. 737494424
Klub Żeglarski Halny, Bielsko–Biała, 1 Maja 45-47, tel. 668844746
Przystań Zarzecze nad Jeziorem Żywieckim, Zarzecze koło Żywca, Plażowa, tel. 600302826
Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dziećkowice, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. 603580206
Klub Wodny LOK Garland Gliwice – przystań nad jeziorem Dzierżno Małe, Pyskowice, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III – ośrodek żeglarski nad zbiornikiem Pogoria III, Dąbrowa Górnicza, Zakładowa, tel. (32) 2612511
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605282169

PODLASKIE I LUBELSKIE

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

MAŁOPOLSKIE I PODKARPACKIE

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

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

Wyspy Bożego Narodzenia. Niezwykłe skrawki lądu na dwóch oceanach

Spotkanie z turkusem na Kiritimati (Pacyfik).

Na mapie świata mamy dwie Wyspy Bożego Narodzenia: jedną na Oceanie Indyjskim, drugą na Pacyfiku. Dzieli je prawie 6000 mil morskich. Zostały odkryte w okresie świątecznym przez różnych żeglarzy, w różnych okresach morskich podbojów. Zapraszamy na wyprawę na oba lądy.

Kiritimati

Kiribati to państwo najczęściej wymieniane jako zagrożone zalaniem w wyniku podnoszenia się poziomu wód w oceanach. W jego skład wchodzą 33 wyspy rozsypane po Pacyfiku. Wśród nich jest Kiritimati, w lokalnym języku „Krismas", od angielskiego Christmas. Nazwę tę nadał wyspie kapitan James Cook, który odkrył ją w przeddzień świąt w 1777 roku. Kiritimati odwiedziliśmy w 2019 roku, żeglując na naszej „Crystal" z Polinezji Francuskiej na Hawaje. Aby tam dotrzeć, specjalnie zboczyliśmy ze szlaku. Większość jachtów żeglujących w tym regionie trzyma się bardziej wschodniej strony i omija wyspę. Odbicie na zachód może bowiem sprawić, że później trzeba będzie żeglować pod wiatr. My zaryzykowaliśmy, a Neptun był dla nas łaskawy – na Hawaje dotarliśmy z wiatrem. Na Kiritimati można też dotrzeć samolotem. Taką podróż wybiera wielu wędkarzy sportowych.

Czy Polskę czeka potop?

Na tym największym atolu świata (pod względem powierzchni lądu) są zaledwie cztery osady. Ich nazwy wywołują uśmiech i zdziwienie. Około sześć tysięcy mieszkańców wyspy zamieszkuje bowiem London (główna wioska), Banana, Tabwakea oraz Poland. Mamy także Paris, ale ta osada została opuszczona. Taka Polska na Pacyfiku to naprawdę bajka: upalne tropiki, piaszczyste plaże, palmy i krajobrazy, jak z katalogów biur podróży. Ale są tam także problemy związane z ubóstwem. Kiribati jest jednym z najbiedniejszych państw świata. Wyspa Kiritimati jest biedna w skali tego państwa. A wioska Poland – biedna w skali swojej wyspy. Przez globalne ocieplenie i ze względu na swe położenie (nie więcej niż metr nad poziomem morza) osada może być w przyszłości całkowicie zalana przez ocean.

Kiritimati znajduje się na uboczu Republiki Kiribati, ponad trzy tysiące kilometrów od stolicy Tarawy. Osada Poland znajduje się jeszcze dalej od centrum wszelkiego zainteresowania, bo 70 km od London, administracyjnej stolicy Wyspy Bożego Narodzenia. Żeby dojechać do Poland potrzeba około dwóch godzin, dobrego samochodu, najlepiej z napędem na cztery koła, oraz bezdeszczowej pogody. Po drodze mijamy dziesiątki mniejszych i większych jezior, które po opadach zalewają drogę, odcinając Poland od świata. O naszej wizycie w Poland możesz przeczytać na blogu www.skiff.pl. Więcej o wiosce dowiecie się także dzięki projektowi humanitarno-naukowemu Fundacji „Poland helps Poland" Dariusza Zdziecha.

Jeszcze jedna rzecz sprawia, że pacyficzna Wyspa Bożego Narodzenia jest wyjątkowa. To miejsce pierwsze na świecie wita Nowy Rok. Kiritimati leży po wschodniej stronie linii zmiany daty, w strefie czasowej UTC+14. Dlatego w Sylwestra zapewne usłyszycie nazwę tego miejsca w mediach.

Swojskie klimaty. Sanie św. Mikołaja raczej tu nie dojadą.

Polska w Poland na Wyspie Bożego Narodzenia.

Ocean Indyjski: plaża na Christmas Island.

Kraby szykują się do wędrówki przez wyspę.

Christmas Island

Druga Wyspa Bożego Narodzeni leży na Oceanie Indyjskim i jest australijskim terytorium zależnym, choć na mapie bliżej jej do Indonezji (200 mil) niż do Australii (850 mil). Pierwsze wzmianki o tym lądzie pojawiły się w 1643 roku, kiedy w dniu Bożego Narodzenia zauważył ją na trasie swojej żeglugi angielski kapitan William Mynors. Zejście na ląd odnotowano jednak dopiero w 1688 roku. Obecnie żeglarze docierają tu najczęściej w drodze z Australii w kierunku wyspy Mauritius i innych tropikalnych zakątków Oceanu Indyjskiego. My odwiedziliśmy Christmas Island w 2015 roku podczas pierwszego opływania świata na „Crystal". Zawitaliśmy tam z australijskiego Darwin oddalonego o 1500 mil.

Fosforyty i kulturowy tygiel

Wyspą długo nikt się nie interesował. Aż do końca XIX wieku, kiedy odkryto na niej złoża fosforytów. Wówczas ląd szybko zaanektowała Wielka Brytania. Sprowadzono robotników z Chin, Malezji oraz Indii, którzy rozpoczęli wydobywanie surowca. W 1958 roku Wielka Brytania przekazała wyspę Australii. Obecnie złoża fosforytu są na wyczerpaniu, a gospodarka Christmas Island coraz bardziej opiera się na turystyce. Główną osadą jest Flying Fish Cove zamieszkiwane, tak jak i cała wyspa, przez wielokulturową społeczność złożoną z potomków robotników. Największą mniejszością są osoby o chińskich korzeniach. Nie dziwi więc, że Chiński Nowy Rok jest tu oficjalnym świętem, tak samo jak i Boże Narodzenie.

Mieszkańcy wyspy są dumni ze swoich różnorodnych korzeni. Można tu usłyszeć wiele języków – od angielskiego, po różne dialekty chińskiego czy malezyjskiego, jak i spotkać świątynie islamskie, buddyjskie i chrześcijańskie.

Wielki park narodowy

Na Christmas Island zachwyciła nas przyroda. Linia brzegowa to głównie strome klify, choć znajdziemy także kilka pięknych piaszczystych zatok. Wody to bujna w życie rafa koralowa, a ląd to przede wszystkim tropikalny las deszczowy. Dlatego aż 64 proc. obszaru wyspy obejmuje park narodowy. Niektórzy mówią, że Christmas Island to „Galapagos Oceanu Indyjskiego".

Kraby kokosowe

Największą atrakcją wyspy są gigantyczne czerwone kraby. Jest ich tu ponad 40 milionów (ludzi – około 2 tys.). Przy drogach znaki ostrzegają, by uważać na tych najliczniejszych mieszkańców. Mają oni bezwzględne pierwszeństwo, więc należy zatrzymać samochód, by przepuścić kraba. W żadnym wypadku nie wolno nad nimi przejeżdżać – skorupiak z podniesionymi w geście obrony szczypcami jest na tyle wysoki, że mógłby zginąć pod autem.

W trakcie naszej wizyty na Christmas Island jedna z sympatycznych mieszkanek pożyczyła nam swój samochód terenowy. Pojechaliśmy w głąb wyspy do lasu deszczowego. Aż roiło się w nim od czerwonych krabów. Bożonarodzeniowe kraby mają kończyny o rozpiętości do 50 cm. Widok tak wielu opancerzonych gigantów początkowo przeraża lub co najmniej onieśmiela. Na szczęście, zwierzaki są neutralne wobec człowieka i niewiele sobie robią z jego obecności. Najbardziej spektakularna jest coroczna migracja krabów. Wraz z początkiem mokrego sezonu, najczęściej w listopadzie, miliony skorupiaków biegną przez wyspę w kierunku oceanu. Nie bacząc na przeszkody – strumyk, skała, czy może otwarty dom, czerwony dywan podąża nad wodę, by tam złożyć jaja. A kilka tygodni później tę samą trasę pokonują świeżo wyklute krabiki.

Boże Narodzenie na wyspach Bożego Narodzenia

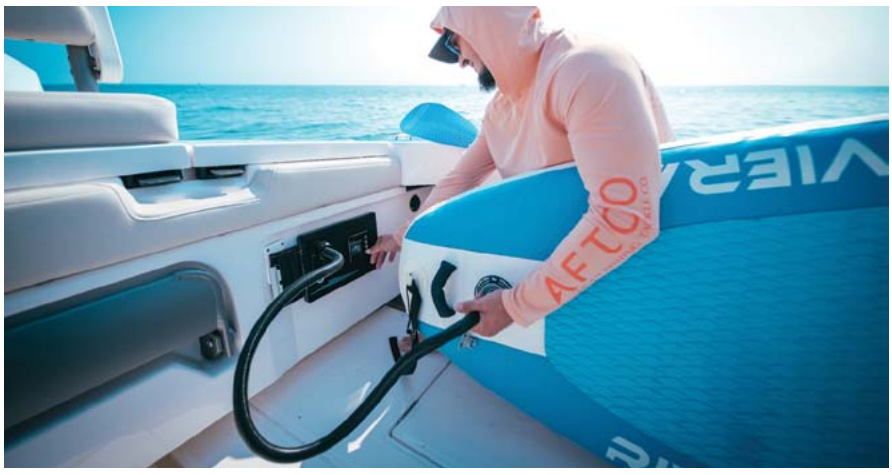
Mieszkańcy obu wysp, pytani o celebrację świąt, opowiadają o spotkaniach z rodziną i wspólnych posiłkach. Na stołach lądują potrawy przygotowane na bazie ryb, owoców morza, taro czy kokosa. Za oknem tropikalne klimaty, więc część obchodów organizowana jest również na świeżym powietrzu. Zamiast kuligów i białego puchu spodziewajcie się pikników na plaży, pływania i świątecznych wyścigów łodzi.

Ola Rapp, Michał Palczyński

Ola Rapp i Michał Palczyński żeglują po świecie na jachcie „Crystal". Są w trakcie drugiej podróży dookoła świata. Obecnie przemierzają Pacyfik. Rejs podzielony jest na etapy, na które każdy może dołączyć – w ten sposób załoga finansuje ekspedycję. Szczegóły na www.skiff.pl. Wyprawę można też wspierać, dołączając do wirtualnej załogi na Patronite: patronite.pl/RejsDookolaSwiata.

Jachtowa stacja kompresora

Firma Scanstrut, którą w Polsce reprezentuje gdański Eljacht, zbiera nagrody za nową 12-voltową zintegrowaną stację kompresora Atmos Air Station. Stacja otrzymała wyróżnienia w konkursach DAME Award oraz IBEX Innovation. Ustawiamy docelowe ciśnienie, naciskamy przycisk i stacja rozpoczyna pompowanie deski SUP lub innego sprzętu. Instalacja ma dwustopniową pompę, silniki o wysokiej wydajności, wąż o długości 2,5 metra, w komplecie dostarczane są także złącza różnego typu. Źródło: www.eljacht.pl. ■



Nagrody dla żeglarzy nominowanych do plebiscytu

Zegarek Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr”: Paul Hewitt Ocean Diver. Model wykonano ze stali nierdzewnej Marinium Ocean Steel pozyskiwanej ze starych okrętów (występuje tylko w marce Paul Hewitt).

Przedstawiamy nagrody dla nominowanych żeglarzy przygotowane przez naszych partnerów. Zwycięzca plebiscytu otrzyma zegarek Żeglarza Roku 2023: Paul Hewitt Ocean Diver oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury. Zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca otrzymają zegarki Paul Hewitt Sailor. Dodatkowo wszyscy nominowani otrzymają vouchery o wartości tysiąca złotych na zakupy w sklepie Sailing Machine oraz torby z tkanin dakronowych Code Zero. Zegarki ufundowała firma Hashtag, vouchery – Sailing Machine, kamizelkę – Parker Poland, a torby – firma Code Zero.

Zegarek Żeglarza Roku 2023: Paul Hewitt Ocean Diver

Paul Hewitt Ocean Diver, zegarek Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr”, należy do kolekcji diverów wyposażonych w mechanizm solarny. Ten elegancki model, z czytelną granatową tarczą, wykonano z wysokiej jakości stali nierdzewnej Marinium Ocean Steel (występuje tylko w marce Paul Hewitt). Tarczę osłania szafirowe szkło odporne na zarysowania. Indeksy i wskazówki pokryto świecącą w ciemności powłoką SuperLuminova. Zegarek doskonale pasuje do wielu klasycznych stylizacji. Wodoodporność: do 20 ATM. Koperta: 42 mm. Model wyposażono w mechanizm solarny zasilany zarówno światłem naturalnym, jak i sztucznym. Więcej informacji oraz inne dostępne marki i modele na stronie www.timeandmore.pl.

Paul Hewitt Sailor

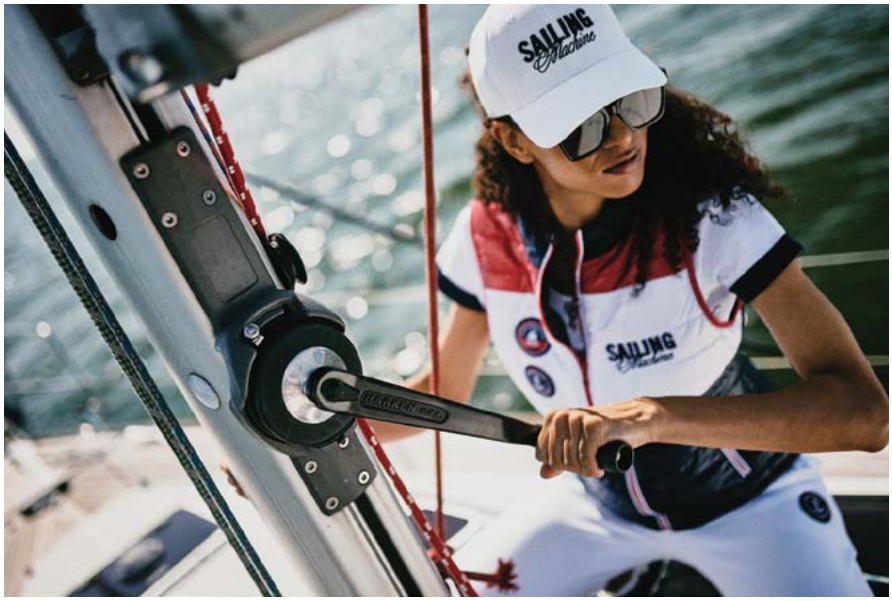
Nowa odsłona znanej kolekcji Sailor. Zegarki wykonano ze stali Marinium Ocean Steel. Koperta o średnicy 39 mm idealnie się komponuje z tarczą. Do modeli Sailor dołączane są bransoletki dopasowane kolorystycznie. Wodoodporność do 5 ATM oraz szafirowe

Zegarek Paul Hewitt Ocean Diver oraz model Paul Hewitt Sailor z bransoletką. Szukajcie na www.timeandmore.pl.

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
SAILING Machine
PAUL HEWITT ANCHORED TO THE OCEAN
TIME & MORE
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Damski płaszcz Ocean.



Produkty Sailing Machine łączą ludzi zarażonych pasją do podróży i żeglowania.

Bluza Hoodie Edd Red z kieszeniami zapinanymi na zamki.

Męski softshell Race Navy z membraną.

Męska bluza rozpinana z kapturem.

szkło zapewniają doskonałą ochronę. W tych modelach także mamy mechanizm solarny zasilany światłem naturalnym i sztucznym. Więcej na www.timeandmore.pl.

Sailing Machine

Znana w branży jachtowej polska marka odzieżowa Sailing Machine dołącza w tym roku do grona fundatorów plebiscytowych nagród. Produkty Sailing Machine łączą ludzi zarażonych pasją do podróży i żeglowania. Twórcy kolekcji sami projektują odzież i starannie wybierają materiały wysokiej jakości. W ofercie znajdziecie między innymi kurtki, bluzy, kamizelki, T-shirts, koszulki polo, spodnie, spódniczki, sukienki, a nawet kolekcję z lnu. Żeglarze nominowani do plebiscytu „Wiatru” otrzymają vouchery na dowolne zakupy w sklepie www.sailingmachine.com.

Pneumatyczna kamizelka marki Mercury.

Kamizelka ratunkowa Mercury

Automatyczną kamizelkę ratunkową marki Mercury ufundowała firma Parker Poland, dystrybutor akcesoriów jachtowych i osprzętu oraz producent jachtów motorowych (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 CO_2, pas kroczny i klamrę. Wyporność: 165N. Dostępna jest w wersji automatycznej (otwiera się samoczynnie po zanurzeniu), 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. ▶

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
TIME & MORE
PAUL HEWITT
ANCHORED TO THE OCEAN
SAILING Machine
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS
www.codezero.pl

Nowość! Kamizelki spinakerowe Sail Code z nylonu pozyskiwanego ze spinakerów, genakerów i latawców kitesurfingowych.

Torby Code Zero

Torby żeglarskie Code Zero są doskonałe na regaty, rejs i zwykły rodzinny wyjazd. Producent wykorzystuje nowe tkaniny oraz dakrony ze starych żagli. Z bogatej kolekcji najchętniej wybieramy duże owalne torby Mistral oraz siostrzane prostokątne Pampero (z dodatkowymi bocznymi kieszeniami). Świetnie się sprawdzają także plecaki, zarówno mniejsze miejskie Juka i Solano, jak i większe lotnicze Oroshi. W ofercie znajdziecie także worki, siatki na zakupy, torby plażowe, kosmetyczki, portfele, nerki, teczki, pokrowce na marynarki oraz torby na laptopy. Szukajcie na www.codezero.pl.

Nowością są kamizelki spinakerowe Sail Code wykonane z nylonu pozyskiwanego ze spinakerów, genakerów i latawców kitesurfingowych. Tkanina jest lekka, odporna na deszcz i nie przepuszcza wiatru. Kamizelki są ocieplane syntetycznym puchem. Kołnierz i boczne kieszenie wykończono polarem, a wewnętrzną kieszeń zabezpieczono zamkiem (pierzemy ręcznie lub w pralce w 30°C). Materiały są wycinane ręcznie, a później zszywane nićmi odpornymi na przetarcia i promieniowanie UV. Dostępne są fasony męskie i damskie w rozmiarach od S do 3XL. Zestawienia kolorystyczne są unikatowe – nie ma dwóch takich samych kamizelek. Poza tym każda ma certyfikat wskazujący pochodzenie żagla, z którego powstała. Sprawdzajcie na www.codezero.pl. ■

Kosmetyczka i nerka na wszelkie drobiazgi.

Duże torby Mistral i Pampero...

...mają solidne zamki i nieprzemakalną kieszeń.

Plecak podróżny Oroshi z dodatkową nieprzemakalną kieszenią i odpinaną ścianką. Mały Oroshi zabierz na pokład Ryanair i Wizzair, a duży do tradycyjnych linii lotniczych.

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER

SAILING Machine

PAUL HEWITT
ANCHORED TO THE OCEAN

TIME & MORE

CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS
www.codezero.pl

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki tuż po zdobyciu srebrnych medali mistrzostw Europy. Fot. Polski Związek Żeglarski

Nominacja za srebrne medale mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er.

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki zostali wicemistrzami Europy podczas listopadowych regat rozegranych w portugalskiej Vilamourze. Zawody przeprowadzono w słabych i zmiennych wiatrach. Przed ostatnim dniem nasi zawodnicy tracili do prowadzących Francuzów zaledwie 0,4 punkta. Sporo się jeszcze mogło wydarzyć, ale nie rozegrano już żadnych wyścigów. Trzecie miejsce zajęła ekipa z Nowej Zelandii, a czwarte (brąz w ME) – Austriacy. Dominik i Szymon powtórzyli swój sukces z 2018 roku – wówczas świętowali srebro w Gdyni.

– Już sześć lat pracujemy w olimpijskiej kadrze prowadzonej przez Pawła Kacprowskiego. W tych wszystkich sezonach mieliśmy doskonałe wyniki potwierdzające nasze możliwości i aspiracje oraz zdecydowanie słabsze okresy, w których nie mogliśmy odnaleźć właściwego rytmu. Potrafiliśmy wygrywać prestiżowe regaty, a później oddawaliśmy pole i znikaliśmy gdzieś na dalszych miejscach. Sporo w tym czasie przeżyliśmy, na przykład kontuzję Szymona na kilka miesięcy przed igrzyskami w Tokio, operację, rehabilitację i powrót na regatowe trasy. Pamiętam, że brak wyników budził we mnie frustrację. Z dołka wyszedłem dopiero po zdobyciu piątego miejsca na mistrzostwach świata w Omanie jesienią 2021 roku – mówi Dominik Buksak.

– Teraz jest czas, by ustabilizować formę i powalczyć o kwalifikację olimpijską. Z Vilamoury przywieźliśmy medal, choć przyszło nam rywalizować w słabym wietrze, który dotąd nie był naszym sprzymierzeńcem – lepiej się czujemy w warunkach średniego i silnego wiatru. Można więc powiedzieć, że przywieźliśmy punkty z meczu rozegranego „na wyjeździe”. Kolejną kluczową imprezą będą marcowe mistrzostwa świata na wyspie Lanzarote na Kanarach. Tam spodziewamy się zdecydowanie silniejszych wiatrów – mówi Dominik.

– Młodym zawodnikom, którzy niemal z marszu trafiają do czołówki, często się wydaje, że później już będzie tylko lepiej. Tak było w naszym przypadku. Niestety, utrzymać się na topie jest trudniej, niż zrobić wejście smoka – dodaje Szymon Wierzbicki. – Medal zdobyty na ostatnich mistrzostwach jest dla nas wyjątkowo cenny, bo w regatach uczestniczyła cała światowa czołówka. Prawie wszystkie załogi stawią się na starcie przyszłorocznych mistrzostw świata. Jesteśmy nieco bliżej igrzysk, ale nie możemy się tym zachłysnąć. Musimy pamiętać, że nasi rywale każdego dnia robią krok do przodu, więc my musimy zrobić dwa.

Obie imprezy (ME i MŚ) zapewne wezmą pod uwagę członkowie sześcioosobowego Zespołu do Spraw Przygotowań Olimpijskich, którzy wybiorą polską załogę na igrzyska. Oczywiście, liczyć się będą także inne sprawy: zdrowie zawodników na ostatniej prostej przed powołaniem do reprezentacji olimpijskiej, przygotowanie fizyczne oraz mentalne. W grze pozostają trzy załogi, które obecnie reprezentują podobny poziom sportowy, więc zapowiada się niezwykle ciekawa rywalizacja. Łódki już czekają na Lanzarote. Polska ekipa doleci na Kanary w połowie grudnia. Zawodnicy będą mieć ponad dwa miesiące na testowanie i selekcję sprzętu, trymowanie jachtów oraz wyścigi testowe. ■

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
TIME & MORE
PAUL HEWITT ANCHORED TO THE OCEAN
SAILING Machine
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Nominacja za złoty medal mistrzostw świata katamaranów A Class.

Jakub Surowiec

Jakub Surowiec, reprezentujący UKS Navigo Sopot, w pięknym stylu został mistrzem świata na wymagających katamaranach z foilami A Class. Regaty z udziałem 46 zawodników z Europy, Australii i Stanów Zjednoczonych rozegrano u wybrzeży Tulonu na południu Francji w połowie września. Żeglarze pięć dni rywalizowali w zmiennych warunkach – od słabych wiatrów, które ledwo pozwalały na wynoszenie kadłubów ponad wodę, po silne podmuchy budujące na akwenie spore fale. Tym samym najwięcej szans na dobre lokaty mieli zawodnicy uniwersalni, potrafiący się odnaleźć w każdych warunkach. Polak pokonał między innymi Australijczyka Stevena Brewina, który już trzy razy sięgał po mistrzowski tytuł oraz Amerykanina Raviego Parenta, który triumfował w mistrzostwach świata w ubiegłym roku. To już trzecie podium Kuby Surowca wywalczone na mistrzostwach świata A Class: brąz zdobył w Sopocie w 2017 roku, a po srebro sięgnął w Houston w 2022 roku. Warto zwrócić uwagę, że Kuba triumfował we Francji na polskim katamaranie marki Exploder, napędzanym polskimi żaglami od Bryt Sails.

Kuba przeszedł całą ścieżkę szkolenia na klasach sportowych – od optimista, przez L’Equipe, 420, 470, 29er i 49er. Żeglował także na olimpijskim katamaranie Nacra 17 (w parze z Katarzyną Goralską). Doświadczenia na katamaranie A Class zdobywa już dziewięć lat. Obecnie jest także trenerem w UKS Navigo Sopot oraz testerem sprzętu, który wytwarza firma Exploder. – Polskie katamarany zdominowały flotę A Class. Wśród zawodników, którzy na ostatnich mistrzostwach rywalizowali w grupie open (łodzie z foilami) około 90 proc. wybrało polskie konstrukcje. Dodatkowo co trzeci sternik pływał na polskich żaglach. Z Bryt Sails Kuba współpracuje od kilku lat, testuje żagle, współtworzy komplety dla siebie szyte na miarę i do danych warunków – dzięki temu Bryt Sails przygotował w ostatnich sezonach szeroką gamę żagli do A Class.

– Wciąż myślę o powrocie do olimpijskiej klasy Nacra 17. Na razie to jednak bardzo odległe plany – musimy pamiętać, że to wymaga znacznie większego zaangażowania, czasu oraz sporego budżetu. Nie wykluczam też innych scenariuszy na najbliższe sezony. W każdym z nich chciałbym wykorzystać swe umiejętności związane z żeglugą na szybkich łódkach – to jest moja specjalność i znak firmowy. Dlatego myślę też o spróbowaniu sił w klasie Moth – dodaje Kuba Surowiec. ■

Po wyścigu: zmęczony, ale szczęśliwy. Fot. Gordon Upton

Po złoto na polskim katamaranie z polskimi żaglami. Są powody do dumy. Fot. Gordon Upton / www.guppypix.com

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
SAILING Machine
PAUL HEWITT ANCHORED TO THE OCEAN
TIME & MORE
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Igor Tarasiuk

Nominacja za pierwszy w historii medal dla Polski zdobyty w Żeglarskiej Lidze Mistrzów.

Na trasie regat Sailing Champions League. Fot. Sailing Energy (2)

Igor Tarasiuk poprowadził polską załogę Yacht Clubu Gdańsk do zdobycia brązowego medalu w finałowych regatach Sailing Champions League. To pierwszy w historii medal dla polski wywalczony w tych prestiżowych rozgrywkach. Finał z udziałem 28 załóg rozegrano w Travemünde pod koniec lipca. W załodze Igora żeglowali Jakub Padzik, Maks Pawłowski i Kacper Olszewski. Warto zaznaczyć, że awans do finałowej rozgrywki zdobyły także dwie inne polskie ekipy: Rafała Sawickiego (YKP Gdynia, szóste miejsce) i Patryka Zbroi (YKP Szczecin, 22. pozycja). To dowód na to, że poziom w polskiej lidze, uznawanej za jedną z najsilniejszych na świecie, jest już naprawdę bardzo wysoki. Zwycięstwo w Sailing Champions League zaliczyli Finowie, a drugie miejsce zajęli Niemcy.

Poza tym, załogi dowodzone przez Igora Tarasiuka zdobyły w minionym sezonie klubowe mistrzostwo kraju w ekstraklasie Polskiej Ligi Żeglarskiej, mistrzostwo Polski w klasie RS21 oraz mistrzostwo Polski w klasie Omega.

Co zadecydowało o historycznym sukcesie w Sailing Champions League? – Przede wszystkim motywacja i determinacja – mówi Igor. – Odczarowaliśmy jachty klasy J/70, które dla polskich ekip były dotąd przekleństwem. Łódka rzeczywiście jest trudna, choć na początku wydaje się, że nie jest skomplikowana. Wyciskanie z niej prędkości to spore wyzwanie. Dzięki dobrze wykorzystanym godzinom treningowym oraz przy odpowiedniej technice i strategii podczas wyścigów, można się z nią zaprzyjaźnić.

Załoga Igora postawiła także na profesjonalne przygotowania fizyczne. Miesiącami realizowali plan treningowy opracowany pod kątem wysiłku, jaki należy włożyć w regatowe żeglowanie na ligowych łódkach. Spotykali się na zajęciach w gdańskim studiu treningowym MoveGym, w którym opracowano dla załogi spersonalizowany plan przygotowań.

Igor pochodzi z Kaszub. Dorastał w Sierakowicach (powiat kartuski). Na optimiście reprezentował klub UKS Florek. Pierwsze kroki stawiał na Jeziorze Gowidlińskim oraz na Jeziorze Kamienickim koło Kamienicy Królewskiej. Tam jego mentorem i żeglarskim autorytetem został znany regatowiec i żaglomistrz Stanisław Sawko. – Chłopakowi z kaszubskiej wsi otworzył świat, wskazując żeglarskie ścieżki, dzieląc się wiedzą i doświadczeniem. Do dziś rozmawiamy na różne tematy, nie tylko te związane z trymem żagli – zdradza Igor. Nie znajdując dla siebie miejsca w klasach przygotowawczych do konkurencji olimpijskich, zaczął pływać na omedze – na tej łódce sięgał po tytuły mistrzowskie. Po ukończeniu liceum zaliczył epizod na Politechnice Gdańskiej, a później ukończył Wyższą Szkołę Zdrowia i został magistrem fizjoterapii. Wreszcie przyszedł czas na match racing oraz na dołączenie do ekipy HRM Racing, gdzie za szkolenie odpowiadał Łukasz Wosiński. W 2018 roku Igor zdobył brąz na mistrzostwach Europy w match racingu rozegranych w Chorwacji, a rok później – czwarte miejsce na mistrzostwach świata w Rosji. Przez rok był w załodze jachtu „I love Poland”, na którym poznawał żeglarstwo regatowe na dużych jachtach. W 2022 roku, pływając w barwach Yacht Clubu Gdańsk, sięgnął po mistrzostwo Polski w żeglarstwie meczowym. – Moja droga była dość nietypowa. Ale jeśli wiesz dokąd zmierzasz, możesz dojść do celu również inną ścieżką – mówi Igor. ■

Igor Tarasiuk. Fot. Robert Hajduk

Pozycję sternika buduje silna i zgrana załoga.

PARTNERZY PLEBISCYTU

PARKER
TIME & MORE
PAUL HEWITT ANCHORED TO THE OCEAN
SAILING Machine
CODE ZERO SAIL CLOTH PRODUCTS www.codezero.pl

Thomas Ruyant. Król Atlantyku znów wygrywa i czeka na Vendée Globe

Na trasie regat Transat Jacques Vabre. Fot. Team For People

Po listopadowym zwycięstwie w regatach Transat Jacques Vabre, w których startował w parze z Morganem Lagravièrem, 42-letni Ruyant został przez prasę okrzyknięty Królem Atlantyku. W swojej karierze francuski żeglarz wygrał sześć najważniejszych regat atlantyckich: Mini Transat, dwukrotnie Route du Rhum, dwukrotnie Transat Jacques Vabre oraz Transat AG2R. Obecnie ma najszybszy jacht we flocie klasy IMOCA i ogromny apetyt na zwycięstwo w przyszłorocznej 10. edycji Vendée Globe – wokółziemskim wyścigu samotników.

Ruyant urodził się w 1981 roku w Saint-Pol-sur-Mer na północy Feancji. W młodości w ogóle nie marzył o zawodowym żeglarstwie. Najpierw pływał z rodzicami. Później próbował sił w szkółce żeglarskiej, ale optimist go nie wciągnął. Interesował się sportem, ale wolał hokej na lodzie i biegi przełajowe. – Hokej uwielbiałem za szybkość i błyskawiczną zmianę sytuacji – mówił niedawno Thomas. Wolny czas spędzał, biegając wzdłuż normandzkich plaż – w ten sposób odrywał się od codzienności i zajmował głowę marzeniami. W szkole trzymał się na uboczu, nie był typem przywódcy i nie włączał się w działania kumpli. Podstawówka raczej go nudziła, ale za to w samotności dużo czytał.

W szkole średniej powrócił do żagli, nauczył się nawigacji terestrycznej i pływał wzdłuż wybrzeża. W nauce był przeciętny. Przechodził z klasy do klasy, ale szans na poważne studia nie miał. Zatrudnił się w agencji eventowej specjalizującej się w sporcie, ale nie był zachwycony taką ścieżką kariery. W drodze do pracy codziennie przechodził przez port w Dunkierce, w którym pod plandeką stał jacht klasy Mini (armator nie dokończył remontu). Thomas miał już wówczas za sobą pierwsze starty w klasie Mumm 30, czytał pisma żeglarskie, bywał na imprezach i poznawał ludzi. Nie miał środków na kampanię w klasie Mini, ale dzięki wsparciu znajomych kupił jacht i dokończył remont. – Gdy zajrzałem pod plandekę, od razu wiedziałem, że ta łódź będzie moja, miała w sobie coś pociągającego – wspomina. Wystartował w Mini Transat w 2007 roku dzięki grantowi regionu Nord-Pas-de-Calais. Nie pokrył on wszystkich kosztów, ale dla Thomasa nie miało to znaczenia – obiecał, że długi ureguluje po regatach. Zajął wówczas 22. miejsce i poczuł, że to jest to, czym chce się zająć na poważnie. Przeprowadził się na zachodnie wybrzeże i po roku kupił kolejny jacht. Wygrywał kolejne regaty na mini i w końcu sięgnął po zwycięstwo w Mini Transat.

Gdy przesiadł się na klasę Farr 30 i wygrał regaty Tour de France, drzwi do zawodowej kariery otworzyły się szerzej. W 2010 roku zwyciężył w wyścigu Route du Rhum (klasa

Nawet w centrum dowodzenia i nawigacji trzeba się czasem zrelaksować. Fot. Team For People

Thomas Ruyant i Morgan Lagravièr na mecie.

Open 40) – najważniejszych dla Francuzów regatach transatlantyckich. Później popadł w konflikt ze sponsorem, więc na trzy lata wypadł z gry. Powrócił w 2014 roku. Znów pożyczył pieniądze od znajomych i kupił jacht klasy IMOCA. Przed Transat Jacques Vabre jego sponsorem zostało konsorcjum złożone ze 180 lokalnych firm z okolic Dunkierki, które wspierają inicjatywy promujące region. Ruyant dość nieoczekiwanie zajął czwarte miejsce. Rok później stanął na starcie Vendée Globe. Regat nie ukończył. Nieopodal Nowej Zelandii zderzył się z dryfującą przeszkodą i z wielkim trudem ocalił jacht od zatonięcia, odprowadzając go do najbliższego portu.

Po powrocie założył zespół TR Racing, którego zadaniem była profesjonalizacja kolejnych przygotowań. Znów zaczynał bez pieniędzy, bez siedziby, z biurem w plecaku, ale za to z wielką determinacją. Wówczas ponownie los się do niego uśmiechnął. Pieniądze na budowę nowego jachtu wyłożyła jedna z firm ze wspomnianego konsorcjum. Jacht nazwano „LinkedOut" (lokalna organizacja zajmująca się aktywizacją osób będących w kryzysie). W Vendée Globe 2020 Thomas płynął w czołówce, miał nawet szanse na zwycięstwo, ale niestety złamał foila. Tylko na jednym halsie mógł płynąć z optymalną prędkością. Do mety dotarł na czwartej pozycji, ale rywale uzyskali rekompensaty czasowe za udziału

Thomas Ruyant w kokpicie jachtu „For People".

w ratowaniu rywala. Ostatecznie Thomas został sklasyfikowany na szóstym miejscu.

W 2021 roku wystartował w Transat Jacques Vabre i zwyciężył po pasjonującej walce z „Apivią" (Charlie Dalin) i „Charalem" (Jérémi Beyou). Niezwykle udany był także sezon 2022: trzecie miejsce w Vendée-Arctic i zwycięstwo w Route du Rhum – Ruyant ustanawił wtedy nowy rekord regat: 11 dni, 17 godzin, 36 minut i 25 sekund. Ale zanim wyruszył na trasę, ogłosił, że już powstaje nowy jacht: „For People". Zwodowana w marcu tego roku jednostka ma mniejszą szerokość w linii wodnej, maszt przesunięty w stronę rufy i sztaksle o mniejszej powierzchni, ale bardziej wypłaszczone. Ma także obniżoną linię pokładu z wyraźnie zaznaczoną wklęsłością, co pozwoliło obniżyć środek ciężkości. Z tych samych powodów także kokpit jest usytuowany nisko, najniżej jak pozwalają przepisy. „For People" ma żeglować szybciej na kursach ostrych i nieco niżej od poprzednika podczas lotu na hydroskrzydłach. Na trasie ostatniej edycji Transat Jacques Vabre Ruyant żeglował bardzo szybko i świetnie taktycznie. Z łatwością przekraczał barierę 25 węzłów, a bywało, że miał na liczniku trójkę z przodu.

Prywatnie Thomas wiedzie spokojny żywot. Mieszka nieopodal bazy w Lorient, gdzie stoi jego nowy jacht. Ma żonę i dwójkę dzieci, którym stara się poświęcać jak najwięcej czasu. Kiedy nie startuje, odprowadza je do szkoły, na plac zabaw, wciąga do czytania i rysowania. Zdolności plastycznie dzieci odziedziczyły po mamie architekt.

Marek Słodownik

Transat Jacques Vabre. Popularność imprezy rośnie z edycji na edycję

Tegoroczna edycja transatlantyckich regat załóg dwuosobowych Transat Jacques Vabre była wyjątkowo emocjonująca. Już przed startem było jasne, że będą komplikacje – huragan Ciaran wywrócił precyzyjne plany, nacierając z prędkością do 97 węzłów. Planowo wystartowały jachty klas Ultim, Ocean Fifty i Class 40. Duże trimarany klasy Ultim od razu popłynęły na ocean, miały bowiem szansę na ominięcie huraganu. Załogi z pozostałych klas znalazły schronienie w Lorient (ten odcinek potraktowano jako prolog). Z kolei zespoły z klasy IMOCA pozostały w Hawrze, bo nie było już dla nich miejsca w porcie Lorient i okolicznych marinach. W końcu wystartowały dziewięć dni po terminie.

Do interesującego sporu doszło między organizatorami regat a władzami klasy IMOCA. Odkładany start wyznaczono na wczesne godziny poranne, co spotkało się z protestem żeglarzy, którzy chcieli wystartować w środku dnia, w słońcu i z dużą oglądalnością telewizyjną, by wyeksponować logotypy sponsorów umieszczone na żaglach i burtach.

Podczas wyścigów przez Atlantyk pojawiają się problemy z wyborem trasy. Większość optuje za tradycyjnym szlakiem pasatowym – dłuższym, ale z ustabilizowanymi wiatrami od rufy i raczej spokojną żeglugą. Inni podejmują ryzyko i przebijają się na zachód pod wiatr, szukając szczęścia w układach meteo bliżej wybrzeży karaibskich. Żegluga tą trasą jest uciążliwa, ale jeśli trafi się na dobre wiatry w końcówce, może się opłacić.

W klasie Ultim faworytem był nowy „Banque Populaire XI" (Armel Le Cléac'h). W początkowej fazie prowadził jednak „Maxi Edmond de Rothschild" (Charles Caudrelier) – jacht, który dostrajano przez sześć sezonów. „SVR Lazartigue" (François Gabart) doskonale radził sobie na kursach ostrych, ale w pasatach szybsi byli rywale. Dwa ostatnie jachty z tej floty, czyli „Sodebo Ultim 3" (Thomas Coville) oraz „Actual Ultim 3" (Anthony Marchand) traciły w każdych warunkach i nie nawiązały rywalizacji z czołówką. Po awarii systemu sterowniczego na „Maxi Edmond de Rothschild", na prowadzenie wysunął się „Banque Populaire XI", który na mecie był szybszy o pięć godzin od „SVR Lazartigue".

W klasie IMOCA było 40 łódek. Wariant północny wybrało kilkanaście załóg, a wśród nich najszybsza była ekipa z „Teamwork.net" (Justine Mettraux). Prowadzili aż do momentu, gdy wjechali w strefę słabszych wiatrów. Ostatecznie ukończyli na szóstym miejscu. Wygrał „For People" (Thomas Ruyant), nowa konstrukcja spółki Pascal Conq i Antoine Koch. We flocie Class 40, gdzie rywalizacja była najbardziej wyrównana, wystartowały aż 44 jachty, od zaawansowanych wiekowo, po najnowsze maszyny. Wygrała włoska łódź „Alla Grande Pirelli" (Ambrogio Beccaria).

W regatach wystartowało 95 jachtów. Organizatorzy zastanawiają się, jak mogą jeszcze zwiększyć liczbę uczestników, zachowując dbałość o bezpieczeństwo. Ranga imprezy rośnie z edycji na edycję. Niestety Polacy nie biorą w niej udziału od 2013 roku, czyli od startu duetu Zbigniew Gutkowski – Maciej Marczewski.

Marek Słodownik

Nie tylko Agnieszka Skrzypulec.
Udany sezon Yacht Klubu Polski Szczecin

Na trasie finałowych regat ligi mistrzyń.

Szczeciński klub z Przestrzennej 11 pozyskuje sprzęt, przyciąga znanych zawodników, organizuje cykliczne regaty i zaraża żeglarstwem młodzież. W minionym sezonie YKP Szczecin pozyskał medalistkę olimpijską Agnieszkę Skrzypulec-Szota, przeprowadził regaty BMW Bońkowscy Sailing Race, YKP Szczecin Cup, YKP Junior Cup, zorganizował też Polsko-Niemieckie Regaty Przyjaźni. Poza tym kontynuował szkolenia i organizował półkolonie żeglarskie. Z takim rozmachem można działać tylko przy dobrej organizacji i dzięki wsparciu sponsorów. Yacht Klub Polski Szczecin wspierają: Marina Developer, Dealer BMW Bońkowscy, Bajgle Króla Jana, PKO Leasing i Hanse Yachts. Przyszły sezon zapowiada się wyjątkowo, bowiem przypada 100-lecie Yacht Klubu Polskiego.

Agnieszka Skrzypulec-Szota zdobyła pierwsze miejsce na mistrzostwach Europy w klasie 505. W ekstraklasie żeglarskiej drużyna YKP Szczecin wywalczyła czwarte miejsce, a w drugiej lidze – szóste. Załoga Patryka Zbroi zajęła drugie miejsce na otwartych mistrzostwach Danii w match racingu oraz pierwsze w otwartych mistrzostwach Austrii. Wyjątkowe sukcesy odnosiła damska załoga dowodzona przez Agnieszkę Skrzypulec-Szota, która zdobyła srebrne medale podczas finału Sailing Champions League.

Regaty jachtów morskich na wodach Pomorza Zachodniego. Fot. Mariusz Kruczek

Agnieszka Skrzypulec z załogą.

W finale ligi mistrzów rozegranych w Danii rywalizowało 31 załóg. Na pokładzie Agnieszka ponownie spotkała się w jednej załodze z Jolantą Ogar, z którą w klasie 470 zdobyła srebro igrzysk olimpijskich w Tokio. W załodze były także Magda Kwaśna (olimpijka z Tokio w klasie ILCA 6) oraz Anna Brzozowska. Regaty rozegrano na wymagających łódkach klasy J/70 – polska załoga dopiero drugi raz miała okazję rywalizować na tych jednostkach. Po pierwszym dniu Polki zajmowały szóstą pozycję w klasyfikacji generalnej. Po drugim awansowały na trzecią. A na finiszu sięgnęły po srebro – doskonałą lokatę potwierdziły drugą pozycją na mecie w wyścigu finałowym (złoto i brąz przypadło załogom niemieckim).

W YKP Szczecin działają różne sekcje skupiające się na różnych grupach wiekowych i poziomach zaawansowania. To miejsce, gdzie zarówno najmłodsi, jak i dorośli, rozwijają swoje żeglarskie pasje. Macierzystym portem YKP jest przystań Marina Club, jedno z najdynamiczniej rozwijających się miejsc nie tylko na Pomorzu Zachodnim, ale także w Polsce. Klub ma nową okazałą siedzibę w reprezentacyjnym apartamentowcu wzniesionym tuż obok portu. Lokal o powierzchni 250 m kw. mieści salę konferencyjno-edukacyjną, kameralne kino „Żeglarz" oraz salkę kapitańską z biblioteką, barem i drewnianym starem „Rozpiór" podwieszonym pod sufitem. Do tego zaplecze sanitarne, szatnie, a na zewnątrz – taras i stylizowany klasyczny maszt flagowy. Jest też liczna flota jachtów: od optimistów, przez klasyczne oldtimery, po nowoczesne łodzie regatowe dla profesjonalnych załóg. To wszystko sprawia, że społeczność żeglarska YKP Szczecin jest coraz większa.

Informacji o działalności poszczególnych sekcji YKP Szczecin szukajcie na stronie klubu www.ykp.szczecin.pl. W zakładkach odnajdziecie telefony oraz adresy mailowe do organizatorów szkoleń i treningów. ■

Warunki na Jeziorze Ryńskim były wymagające. Fot. Arek Rejs

Finał regat PPJK. Warunki z piekła rodem na Jeziorze Ryńskim

Finał Pucharu Polski Jachtów Kabinowych 2023 rozegrano w Rynie pod koniec sezonu. Gospodarzami regat była ekipa ze Szkoły Żeglarstwa i Sportów Motorowodnych Bocianie Gniazdo. Załogi rywalizowały na udostępnionych przez organizatora jachtach typu Antila 24 (zamiany łodzi przeprowadzano po każdym biegu).

W sobotę uczestników obudził szum wiatru przerywany trzaskiem łamanych gałęzi. Finaliści zameldowali się w tawernie „Z piekła rodem" i byli gotowi do startu. Choć nie wszyscy wierzyli, że w tych warunkach uda się rozegrać jakiekolwiek wyścigi. Sędziowie i organizatorzy zgodnie uznali, że trzeba trochę poczekać. Przynajmniej do chwili, gdy porywy osłabną do sześciu stopni w skali Beauforta. Załogi zeszły na wodę dopiero o godz. 17:00. Rozegrano dwa wyścigi. Były to naprawdę wyjątkowe biegi – żeglarze kończyli rywalizację, kierując się na światło pozycyjne statku komisji oraz na boje podświetlane z łodzi arbitrów.

Nazajutrz statek komisji wypłynął z portu już o 6:15. Załogi wyruszyły na trasę regat przed 7:00, kiedy słońce jeszcze się kryło za lasami. Tego dnia rozegrano pięć wyścigów. Sędziowie stale kontrolowali siłę wiatru, który wciąż się wzmagał. Około 10:00 porywy były już bardzo silne i uniemożliwiały bezpieczne kontynuowanie rywalizacji. Były to chyba pierwsze regaty PPJK, które zakończono przed śniadaniem.

Zwycięska załoga z pucharem PPJK. Fot. Arek Rejs

Od początku regat na prowadzenie wyszła załoga Łukasza Kałamarza, która zwyciężyła w dwóch pierwszych wyścigach. W niedzielę ich przewaga była nieco mniejsza, ale wciąż na tyle duża, by mogli się utrzymać na czele klasyfikacji generalnej. Drugie miejsce zajęła załoga Jakuba Malickiego, a trzecie – Michała Brzozowskiego. Pełne wyniki oraz bogatą galerię zdjęć znajdziecie na stronie www.ppjk.pl.

Arek Rejs

Co na prezent w żeglarskim stylu?

Na stronie www.saildecor.eu wypatrzyliśmy ciekawe rękodzieła, między innymi duże tablice XXL z węzłami żeglarskimi (płaski, ósemka, szotowy, bramszotowy, refowy, wyblinka i inne). Mają nie tylko walor dydaktyczny, ale także ozdobny. Tablice są oszklone, więc węzły nie będą się pokrywać kurzem. Sploty wykonano z tradycyjnej liny bawełnianej. Wymiar: 500 x 700 mm. Tablice powstają na indywidualne zamówienia. Dostępne są także modele tablic w formie bulaja okrętowego – tu mamy ciekawe połączenie stali, drewna opalonego ogniem oraz bawełnianej liny. Warto też zwrócić uwagę na żaglówki ze stali nierdzewnej na drewnianej podstawie opalanej ogniem i nasączonej olejem – ciekawa ozdoba na kominek lub komodę. Każda żaglówka jest niepowtarzalna – nie ma dwóch identycznych modeli. Wysokość: 15-20 cm, długość 15-20 cm. Szukajcie na www.saildecor.eu. ■

Dreszczowiec w lidze żeglarskiej. Emocjonujący finał ekstraklasy w Sztynorcie

Załoga Igora Tarasiuka (Yacht Club Gdańsk) świętuje zwycięstwo w ekstraklasie PLŻ. Fot. Szymon Sikora

Załoga Yacht Clubu Gdańsk, którą w minionym sezonie tworzyli Igor Tarasiuk, Hanna Dzik, Jakub Padzik, Kacper Olszewski, Maksymilian Pawłowski i Tomasz Micewicz, wygrała ekstraklasę Polskiej Ligi Żeglarskiej i tym samym zdobyła tytuł klubowego mistrza kraju. Srebrno wywalczyła ekipa Pogoni Szczecin (sternik Tadeusz Kubiak), a brąz – Yacht Clubu Sopot (Tytus Butowski). Na decydujące rozstrzygnięcia zawodnicy i kibice czekali do ostatniego wyścigu.

Finałową batalię ekstraklasy rozegrano w Sztynorcie w październiku. Uczestników przywitał bardzo silny i szkwalisty wiatr, który pierwszego dnia opóźnił rozpoczęcie regat. Dopiero po południu warunki się ustabilizowały i rozpoczęto rywalizację. W słabnących wiatrach i przy szybko zachodzącym słońcu, rozegrano pięć wyścigów, które niemal wywróciły tabelę do góry nogami. Liderująca przed finałem ekipa Yacht Clubu Gdańsk nie mogła być pewna, że uda jej się utrzymać prowadzenie – po dwóch słabych wyścigach spadli na ostatnie miejsce w tabeli regat i stracili pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej ekstraklasy.

Drugiego dnia zawody wznowiono już o 7:15 – organizatorzy chcieli wyprzedzić zapowiadaną kolejną falę silnych porywów wiatru. W coraz mocniejszych podmuchach rozegrano 13 wyścigów, które przyniosły wiele zmian w tabeli i emocje do ostatnich metrów. Najrówniej pływała młodzież z AZS Politechniki Gdańskiej: Patryk Kosmalski, Tomasz Lewandowski, Jakub Ławicki i Maksymilian Burdziej. To właśnie oni niespodziewanie wygrali ostatnie regaty sezonu. Drugie miejsce zajęła ekipa UKS Żeglarz Wrocław, a trzecie – Yacht Clubu Sopot. Jak się później okazało, drużynie z Sopotu zabrakło jedynie punktu, by wygrać cały sezon ekstraklasy. Niesamowitą końcówkę w Sztynorcie zanotowała Pogoń Szczecin, pnąc się z 15. miejsca na piąte. Przez chwilę mogli nawet liczyć na zwycięstwo w klasyfikacji generalnej sezonu, ale ostatecznie zajęli drugą lokatę. Chyba można powiedzieć, że szczęście na finiszu sprzyjało ekipie Yacht Clubu Gdańsk, bo utrzymali prowadzenie, choć w finałowych regatach zajęli dopiero 13. miejsce.

Załoga YKP Gdynia w końcowym rankingu sezonu ligowego zajęła piąte miejsce. Fot. Szymon Sikora

W Sztynorcie rozegrano także finał drugiej ligi oraz finał lig regionalnych (warszawskiej, trójmiejskiej i wielkopolskiej). W obu wydarzeniach udział wzięło 19 zespołów. W finale drugiej ligi rywalizowano na ośmiu jachtach RS21 ze sztynorckiej floty – triumfowała ekipa BSA Flota Gdynia. Z kolei w finale lig regionalnych uczestnicy ścigali się na dziewięciu jednostkach tej samej klasy dostarczonych przez organizatorów PLŻ – tu zdecydowane zwycięstwo odniosła załoga MKS Marina Niesulice. Wyścigi przeprowadzono na tej samej trasie, a większość z nich mogliśmy oglądać bezpośrednio z pomostów Portu Nowy Sztynort. Po zakończeniu sezonu drugoligowego do przyszłorocznych rozgrywek pierwszej ligi awansowały trzy ekipy: Onboard Sailing Poznań, Port Mechelinki oraz BSA Flota Gdynia.

Miesiąc wcześniej, także w Sztynorcie, rozegrano finałową rundę pierwszej ligi. Zwyciężyła załoga Slava Racing prowadzona przez Karola Górskiego. Awans do ekstraklasy zapewniły sobie cztery czołowe zespoły z rankingu: Slava Racing, UKS Albatros Wolin, KS Marina Niesulice i UKS Navigo Sopot.

Ligi regionalne zamiast drugiej ligi PLŻ

Przyszłoroczne rozgrywki będą jubileuszową 10. edycją Polskiej Ligi Żeglarskiej. Na stronie www.ligazeglarska.pl opublikowano terminarz ekstraklasy i pierwszej ligi (zaplanowano po cztery rundy dla każdej z lig). Zgłoszenia przyjmowano do 6 listopada. Sprzęt, serwis techniczny, obsługę regat, komisję sędziowską oraz obsługę medialną wszystkich wydarzeń zapewnia organizator.

Pod koniec listopada ogłoszono ważną zmianę – drugą ligę PLŻ zastąpią rozgrywki w ligach regionalnych: trójmiejskiej, warszawskiej, wielkopolskiej, śląskiej i mazurskiej. Teraz awans do pierwszej ligi będzie można uzyskać jedynie poprzez starty w ligach regionalnych. Najlepsze załogi z regionów stoczą bój o awans podczas kwalifikacyjnych regat finałowych. ■

Ekipa Prodata Sailing Team pokazała, że można robić ciekawe oceaniczne projekty bez wielkich pieniędzy.

Mini Transat. Dwa lata przygotowań i prawie miesiąc samotnej żeglugi

Witold Małecki, żeglujący na jachcie „Prodata", ukończył atlantyckie regaty samotników La Boulangère Mini Transat rozegrane na trasie Les Sables d'Olonne (Francja) – Santa Cruz de la Palma (Wyspy Kanaryjskie) – Saint François (Gwadelupa). W pierwszym mniej udanym etapie żeglarz z Poznania zajął 46 miejsce. W drugiej dłuższej transatlantyckiej próbie wywalczył doskonałą 13. pozycję. W klasyfikacji łącznej Witek zajął 23. miejsce w stawce 59 zawodników z floty jednostek seryjnych. Podczas całych regat Polak spędził na Atlantyku 26 dni, 15 godzin, 23 minuty i 49 sekund, przepłynąwszy w tym czasie 4499 mil morskich. „Dwa lata ciężko na to pracowałem, więc bardzo się cieszę, że się udało. Miałem po drodze prawie wszystkie możliwe warunki: dużo wiatru, ale nie sztorm (maksymalnie 32 węzły), słońce, deszcz, grad, a także kompletną ciszę. Na pierwszym etapie wszystko poszło nie tak, ale jeśli chodzi o drugi, to jestem zadowolony" – mówił tuż po przekroczeniu linii mety i dotarciu do portu.

Po kilku dniach odpoczynku, w trakcie przygotowywania jachtu do transportu do Europy, w dłuższym podsumowaniu Witek napisał między innymi: „Przed pierwszym etapem nie ułożyłem sobie w głowie scenariuszy na różne sytuacje pogodowe. W trakcie żeglugi dysponowaliśmy bardzo skąpymi danymi. Zacząłem dobrze i po pierwszych czterech dobach byłem w okolicy 15. miejsca. Niestety, to co wywnioskowałem z podawanych przez radio prognoz, się nie sprawdziło. Zamiast płynąć najkrótszą drogą do celu, postanowiłem żeglować bliżej wybrzeża Portugalii. W ten sposób straciłem dobę i sporo pozycji.

Na początku drugiego etapu płynęliśmy nietypowo pod wiatr. Tym razem strategię miałem już lepiej przygotowaną. Znajdowałem się w czołówce tych jednostek, które wybrały trasę północną, chcąc tą drogą jak najszybciej dotrzeć do wiatrów passatowych. Część floty obstawiła żeglowanie mocno na południe. Wiadomo było, że przez pierwsze trzy dni będą tracić, ale później zaczną płynąć szybciej. Pytanie brzmiało: Ile zdołają odrobić? Okazało się, że mieli tak korzystny kierunek wiatru, na dodatek o sile do 30 węzłów, że najlepsi odrobili 200 mil (pokonując w dobę nawet 300 mil). Do mety cały czas miałem żeglugę passatową, ale wiatr był mocno nerwowy. Żegluga była sprawna, ale równocześnie mało komfortowa, bo zafalowanie było pokrzyżowane i nierówne. Potrzebne były częste zmiany spinakerów oraz praca z refami grota".

Witold Małecki. Fot. Pilpre Arnaud

Witold Małecki jest pierwszym polskim żeglarzem, który wystartował w Mini Transat na jednostce seryjnej. Wybrał polski jacht Vector 650 produkowany w szczecińskiej firmie Yacht Service Mariusza Świstelnickiego działającej nad Odrą, na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi. Projektantem łodzi jest Francuz Etienne Bertrand. Konstrukcja jest już dobrze znana w środowisku związanym z najmniejszą oceaniczną łodzią regatową. Regaty Mini Transat są rozgrywane od początku istnienia klasy Mini w każdym nieparzystym roku. W ostatniej edycji udział wzięła także Caroline Boule, Polka reprezentująca Francję i płynąca pod francuską banderą. Karolina na jachcie „Nicomatic" zajęła 16. miejsce w grupie jednostek prototypowych. ■

Nowy wiatromierz Raymarine

Raymarine Smart Wind to nowy przewodowy czujnik wiatru dostarczający dokładne informacje o prędkości i kierunku. W zestawie jest 30-metrowy kabel masztowy Smart Wind. Dzięki technologii Raymarine Smart Wind otrzymujemy precyzyjne dane bez konieczności stosowania dodatkowych procesorów oraz dodatkowej kalibracji i konfiguracji. RSW został dostrojony i wyważony w taki sposób, by gwarantował dokładność. System uzupełniony o wyświetlacze Alpha Performance oraz ploter Axiom pozwala żeglować skuteczniej. Osobno można zamówić dodatkowe kable przedłużające o długościach 30 lub 50 metrów. Źródło: www.eljacht.pl.

Flota jachtów N'Fun 30 na Jezioraku. Fot. Marek Wilczek (2)

Jeziorak Yacht Club
podsumowuje udany sezon

Załogi testowały najnowsze volvo dostarczane przez sponsora głównego klubu: Dom Volvo. Fot. Marek Wilczek (3)

Piotr Kornacki, zwycięzca Polskiej Ligi Sterników

Od szkoleń podstawowych do żeglugi regatowej.

Żegluga z genakerem wymaga skupienia i wprawy.

Flota największych regatowych jachtów w Polsce, innowacyjne regaty, doświadczeni trenerzy, szkolenia podstawowe (od patentu na żeglarza), kursy doszkalające i specjalistyczne (akademia regatowa), a do tego koncerty, spotkania i najnowsze modele samochodów dostarczane do testów przez Dom Volvo. Jeziorak Yacht Club przyspiesza i już dziś zaprasza do Iławy w przyszłym sezonie.

W ramach Polskiej Ligi Sterników klub organizuje regaty dla średniozaawansowanych i amatorów, którzy mogą brać udział w rywalizacji bez własnego jachtu. Po każdym wyścigu uczestnik zmienia miejsce na pokładzie i nabiera doświadczeń na nowej pozycji – dzięki temu szybko podnosi swe umiejętności. Punkty do klasyfikacji zbiera sternik. W minionym sezonie, po rozegraniu czterech takich imprez, zwycięzcą ligi został Piotr Kornacki, drugie miejsce zajął Tomasz Nastaj, a trzecie – Justyna Misiura.

Klub organizuje także N'Fun 30 Grand Prix – cykl regat dla armatorów oraz dla osób chcących wynająć miejsca w załogach na klubowych łódkach. W pierwszej edycji Grand Prix zwyciężył Marek Stańczyk, pokonując Karola Górskiego i Marcina Tkaczyka. Podczas drugiej przeprowadzono pierwsze mistrzostwa Polski N'Fun 30 – tytuł zdobyła załoga Karola Górskiego, srebro wywalczyła ekipa Ady Osińskiej, a brąz – Roberta Rałowicza.

Żeglarze przez cały sezon testowali najnowsze modele marki Volvo dostarczane do Iławy przez ekipę reprezentującą sponsora głównego klubu: Dom Volvo. Sprawdzali możliwości modeli V90 Cross Country, V60 Cross Country, XC 60 oraz dwóch samochodów elektrycznych XC40 i C40, które na wszystkich zrobiły ogromne wrażenie. Było też coś dla ciała podczas White Yacht Club Party w Porcie 110 oraz w trakcie spotkań w gospodarstwie „Z pastwiska na talerz", a także coś dla duszy, czyli koncert duetu Korycki & Żukowska, który zgromadził ponad 120 osób. Więcej o klubie na www.jeziorakyachtclub.pl. ■

ORGANIZATOR SAILING EVENT
PARTNER HH, LETNISKO CHMIELÓWKA
PARTNER TECHNOLOGICZNY HARKEN
SPONSOR GŁÓWNY VOLVO DOM VOLVO
PARTNER N'FUN YACHTING
ORGANIZATOR JEZIORAK YACHT CLUB
PATRONAT MEDIALNY WIATR magazyn dla żeglarzy
PARTNER PORT 110

LIBERTY MARINE

LIBERTY MARINE

DZIELIMY TWOJĄ PASJĘ

CRANCHI Boatbuilder since 1870 · MAREX · JEANNEAU · YAMAHA · SEABOB · ZODIAC

ŁÓDŹ PIASECZNO WROCŁAW

WWW.LIBERTYMARINE.PL

Marex 440 Gourmet Cruiser. Komfort żeglugi i jakość wykonania

Piękna sylwetka i komfort jak w domu. Dystrybutor marki w Polsce: Liberty Marine. Fot. Jérôme Kelagopian (3)

Przestronny i wygodny kokpit marexa...

...możemy całkowicie osłonić w chłodniejsze dni.

Najnowszy flagowy jacht marki Marex zadebiutował na wrześniowych targach w Cannes – model 440 Gourmet Cruiser to obecnie największa jednostka oferowana przez norweską firmę. Krótko po premierze wziąłem udział w testach – zorganizowano je w litewskim Kownie, gdzie znajduje się nowoczesna stocznia budująca łodzie tej marki.

W tym roku firma Marex obchodzi jubileusz 50-lecia. Wszystko się rozpoczęło w Norwegii, ale dziś główna siedziba przedsiębiorstwa znajduje się właśnie na Litwie. Na przedmieściach Kowna powstał nowoczesny zakład, w którym jachty budowane są z zastosowaniem najnowszych technologii oraz z wyjątkową dbałością o środowisko. W Norwegii pozostały jedynie biura zarządu. W tworzeniu kolejnych modeli spory udział ma także Polska – wszystkie formy do produkcji marexów powstają w stoczni Balt-Yacht w Augustowie.

Platforma kąpielowa, opuszczana hydraulicznie, pozwala przewozić skuter lub małą łódź RIB. Fot. Jérôme Kelagopian

Dwie wersje

Marex 440 Gourmet Cruiser powstał we współpracy stoczniowego zespołu projektowego i słoweńskiego studia VOM Creations Yacht Design. Łódź dostępna jest w dwóch wersjach: 440 Gourmet Cruiser z ogromną kuchnią w salonie i jadalnią w kokpicie oraz 440 Skandynawia z mniejszą kuchnią, ale za to z drugą jadalnią w zamkniętym salonie.

Projektanci marexa hołdują klasycznym sprawdzonym liniom kadłubów i wprowadzają jedynie niewielkie kosmetyczne zmiany. Jak twierdzi właściciel stoczni, marka nie rywalizuje o klientów, oferując im eksperymentalne rozwiązania w liniach kadłubów, bo te łodzie mają przede wszystkim gwarantować komfort podczas wypoczynku na wodzie. Po prostu mamy się czuć, jak w domu.

Pokład główny

Marex 440 jest dość szeroki, ma ponad 4,20 metra szerokości. Dzięki temu udało się wygospodarować tak dużo wygodnej przestrzeni wypoczynkowej i mieszkalnej. Wrażenie robi zabudowa rufy: duża platforma kąpielowa opuszczana hydraulicznie (udźwig do 300 kg) pozwala przewozić skuter lub małą łódź typu RIB. Platformę opuszczamy do wody, więc nie ma tu problemów związanych ze slipowaniem. Taka platforma ułatwia także kąpiele podczas postojów na kotwicowisku.

Z platformy rufowej wchodzimy do kokpitu, który jest osłonięty otwieranym dachem. Kokpit możemy całkowicie zamknąć w dwie minuty – będzie wtedy integralną częścią salonu. Wokół kokpitu mamy kanapy otaczające ogromny rozkładany stół. W razie potrzeby, kanapy możemy szybko przekształcić w dodatkowe dwuosobowe łóżko – po zamknięciu kokpitu będzie tu kolejna sypialnia.

Z kokpitu przechodzimy do salonu. Ogromne wrażenie robi kuchnia, której wyposażenia może pozazdrościć nawet obsługa niewielkiego lokalu gastronomicznego. W wersji GC kuchnia zajmuje niemal całą przestrzeń salonu, pozostawiając miejsce jedynie w przedniej części dla sterówki i dwuosobowej kanapy nawigatora. Jest to największa i najlepiej wyposażona kuchnia, jaką do tej pory widziałem na jachcie rodzinnym tej wielkości.

Marex jest znany z ciekawych pomysłów ułatwiających wypoczynek na wodzie. Dach salonu jest otwierany. Jeśli dodam do tego całkowicie otwieraną ścianę między salonem a kokpitem oraz rozsuwane drzwi na każdej

z burt, możecie sobie wyobrazić, jak szybko i skutecznie przewietrzamy wnętrze. Na dziobie modelu 440 GC znajduje się trap do wychodzenia na ląd (typowo skandynawskie rozwiązanie). Takie trapy stosują także nasze stocznie, ale ten na marexsie jest składany. Pod trapem schowana jest komora kotwiczna, windę obsługujemy ze sterówki lub za pomocą pilota. Komorę wyposażono w kamerę, która pozwala monitorować proces kotwiczenia.

„Największa i najlepiej wyposażona kuchnia, jaką dotąd widziałem, na jachcie tej wielkości". Fot. Jérôme Kelagopian

Pokład mieszkalny

Zejściówka prowadząca na dolny pokład znajduje się na lewo od sterówki. Testowany przez nas model miał trzy kabiny i dwie łazienki. Kabina dziobowa (armatorska) jest duża, wysoka, wygodna i ma własną łazienkę. Dwie tylne, schowane pod pokładem salonu, usytuowane są symetrycznie na obu burtach. Jak na kabiny rufowe na jachcie tej wielkości, mamy tu wyjątkowo dużo przestrzeni. Mieszkańcy tych pomieszczeń korzystają ze wspólnej łazienki.

Żegluga

Na testy zostałem zaproszony jako członek jury konkursu BOB. Jacht został zgłoszony do kolejnej edycji na rok 2024. Pomimo chłodu i późnej pory roku (ostatni dzień października), nasze próby trwały wyjątkowo długo. Nikomu się nie spieszyło do zakończenia pływania – po prostu na wodzie było zbyt przyjemnie. Do portu wróciliśmy dopiero, gdy zrobiło się ciemno.

Pierwsze wrażenie: niesamowity komfort na pokładzie. Jacht nie jest demonem szybkości i dynamiki, ale też nie do tego został stworzony. Ani maksymalna prędkość (około 35 węzłów), ani czas jej osiągnięcia (45 sekund) nie zrobiły na dziennikarzach wielkiego wrażenia. Ale za to komfort jazdy, wyjątkowo niski poziom hałasu na pokładzie i we wnętrzu, a także łatwe prowadzenie – te elementy, sprawiające, że po prostu cieszyliśmy się wygodą podróży, zauważył każdy.

Jacht dostępny jest z różnymi rodzajami napędu. Poza systemem IPS, który mieliśmy na testowanym egzemplarzu, możemy zamówić łódź z napędem typu „Z", a nawet z prostym wałem. Nasz marex miał zestaw Volvo Penta IPS 650 z dwoma silnikami nowej generacji Volvo Penta D6 (każdy o mocy 480 KM). Przy maksymalnych obrotach (3600 rpm) i prędkości 35 węzłów, poziom hałasu osiągał zaledwie 75 dB. Choć diesle Volvo Penta są dość ekonomiczne, przy maksymalnej prędkości zużywaliśmy prawie 184 l/h. Podczas żeglugi z prędkością cruisingową (około 28 węzłów, obroty 3100 rpm) nasze silniki potrzebowały 138 l/h, a poziom hałasu spadał do 73 dB. Jeszcze lepiej jest pływać z prędkością około 23,5 węzła – wówczas spalanie zmniejsza się do 100 l/h, a poziom hałasu do 71 dB.

Przy każdej wybranej prędkości czyliśmy się na pokładzie niezwykle komfortowo. Prowadzenie tej łodzi to jak kierowanie luksusowym kamperem wyposażonym we wszystkie systemy wspomagające. Jest cicho, wygodnie i bezpiecznie. Warto jeszcze wspomnieć o ciekawym rozwiązaniu przy stanowisku sternika – konsola kierownicy jest ruchoma. Porusza się nie tylko do góry i na dół, ale także do przodu i do tyłu. Każdy sternik dopasuje pozycję do swojej postury i upodobań.

Marex 440 Gourmet Cruiser to świetnie zaprojektowany, starannie wykończony i bardzo wygodny jacht rodzinny. W trakcie testów mogliśmy też zajrzeć do stoczni i podpatrzeć proces produkcyjny. Dzięki temu wiemy, jak dużą wagę firma przykłada do jakości wykonania swoich jachtów.

Arek Rejs

Liberty Marine. Oni potrafią pływać!

Liberty Marine to już stabilny projekt, który wyrósł z branży motocykli premium, gdzie jako Liberty Motors osiągnął pozycję potentata i lidera. Od ponad 10 lat firma zapewnia najwyższej jakości ofertę oraz usługi dla pasjonatów żeglarstwa. Oficjalny dystrybutor marki Ducati pokazał swoją wszechstronność w biznesie premium i przez kilka lat zbudował silną pozycję także na wodzie. Dobre praktyki przeniesione z biznesu motocyklowego przełożyły się na sukcesy w branży marynistycznej. W 2023 roku firma Liberty Marine została oficjalnym dystrybutorem marki Jeanneau – to sukces potwierdzający mocną pozycję na rynku oraz chęć dalszego rozwoju. W portfolio mają także marki Marex, Cranchi, Yamaha, Seabob, Sealver oraz Zodiac. Szeroka oferta pozwala na dotarcie do dużej grupy odbiorców. W Liberty Marine znajdziecie jachty i łodzie motorowe, skutery wodne, silniki zaburtowe oraz pontony. A także szeroką gamę usług: serwis, zimowanie oraz finansowanie zakupów. Firma stawia na bezpośredni kontakt z klientem, budując partnerskie i wieloletnie relacje, aktywnie uczestnicząc w najważniejszych eventach branżowych (Düsseldorf, Gdynia, Cannes, Warszawa).

Do zakupu jachtu warto podejść jak do inwestycji. W Liberty Marine wychodzą na przeciw potrzebom klientów, oferując preferencyjne warunki finansowania dopasowane do indywidualnych potrzeb. Przedsiębiorcy mogą skorzystać z korzystnych warunków finansowania oraz odliczyć do 100 proc. podatku VAT. Firma współpracuje z bankami, więc może sprawnie załatwiać formalności.

Za sterem Liberty Marine stoi pasjonat i wizjoner branży: Rafał Kwiatkowski. Od blisko 20 lat zarządza gigantem w branży motocyklowej i odnosi sukcesy na rynku deweloperskim. – Sukces w biznesie to przede wszystkim ludzie, z którymi pracuję. Dlatego zespół Liberty Marine ma gruntowną wiedzę i wieloletnie doświadczenie w branży. Oferując kompleksową ekspercką obsługę, o wszystkie ważne zagadnienia dbamy na każdym etapie sprzedaży. ■

Jacht Cranchi M44HT zwodowany we Włoszech w listopadzie tuż przed dostarczeniem do klienta.

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

Best of Boats. 10. edycja konkursu tworzonego przez dziennikarzy z Europy i USA

Pamiątkowe zdjęcie jurorów i przedstawicieli stoczni. Fot. Volkmar Otto

Z wycięskie łodzie, które wyróżniono nagrodami w finale 10. edycji Best of Boats, poznaliśmy na berlińskich targach Boat & Fun pod koniec listopada. Międzynarodowe jury najważniejszej nagrody w świecie łodzi motorowych wybrało najlepsze konstrukcje w siedmiu kategoriach. Po raz pierwszy przyznano nagrodę w kategorii łodzi elektrycznych i hybrydowych: Best for Electric. Powstała także nowa kategoria Best for Performance obejmująca jachty, które zapewniają wyjątkowe doznania podczas szybkiej żeglugi. Daniel Barkowski, kierownik Boat & Fun Berlin, podkreślił rangę Best of Boats: „Jesteśmy wielkimi fanami konkursu BOB, bo uwielbiamy wszystkie przedstawiane kategorie. Jeśli masz rodzinę – szukasz łodzi rodzinnej. Jeśli chcesz się dobrze bawić – szukasz czegoś do zabawy. Właśnie dlatego organizujemy targi. Przychodzą tu zwiedzający, którzy poszukują dla siebie odpowiedniej jednostki, a jurorzy Best of Boats pomagają im podjąć decyzję”.

Z okazji dziesięciolecia Best of Boats głos zabrał Stefan Gerhard, pomysłodawca utworzenia konkursu: „Przez dekadę przetestowaliśmy setki łodzi. W historii BOB Awards mieliśmy 211 finalistów z 24 krajów – to ogromna flota wyjątkowych jednostek. W gronie wręczających nagrody było 16 redaktorów i dziennikarzy motorowodnych z Europy i USA.

Należy wspomnieć o polskich markach w tegorocznym konkursie. Finalistami 10. edycji BOB były aż cztery takie jednostki: O’Boats 550 w kategorii Best for Beginners, Parker 100 Sorrento (Best for Family), Northman 1050 Trawler (Best for Travel) oraz Sialia 57 (Best for Electric). Do tak licznej reprezentacji z pewnością przyczyniły się testy organizowane dla członków jury podczas gdyńskich targów Polboat Yachting Festival. Mamy nadzieję, że w przyszłym roku uda się polskim firmom wrócić z Berlina z nagrodą. Na razie jedyną polską stocznią ze statuetką BOB Awards jest Parker Poland.

Arek Rejs

Best for Beginners: Beneteau Flyer 8.

Best for Electric: X-Shore 1.

Best for Family: De Antonio D50 Coupé.

Best for Fun: AMT 240 DC.

Best for Performance: Frauscher 1212 Ghost Air.

Best for Travel: Prestige M 48.