PORADNIK „WIATRU”: SILNIKI ELEKTRYCZNE MARKI TORQEEDO

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych LUTY-MARZEC 2022

SEA LINE®
www.sea-line.eu
Więcej niż farby...

Czytaj e-wydania „Wiatru”

NOWY SZTYNORT

Jachty klasy premium i nowe standardy w czarterach

ŻEGLARZ ROKU 2021

Finał plebiscytu Magazynu „Wiatr”

POLSKA LIGA ŻEGLARSKA

Klubowe rozgrywki rosną w siłę

UDOSKONALONA FORMUŁA SEAJET 034 EMPEROR

ZAPEWNIA SKUTECZNĄ OCHRONĘ JEDNOSTKOM Z PRĘDKOŚCIAMI DO 70 WĘZŁÓW!

Udoskonalona formuła Seajet 034 Emperor stworzona z myślą o szybkich jachtach motorowych i żaglowych. Zapewnia skuteczną ochronę jednostkom z prędkościami do 70 węzłów. Skuteczna na akwenach o silnym porastaniu, bezpieczna dla aluminium, żywe kolory.

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

Dystrybucja:
CMS Spółka z o.o.

www.seajetpaint.com

Poczuj wolność.

Parker 800 Cruiser to powiew
wolności w niepewnych czasach.

800 CRUISER

Live your dream

PARKER

parker@parker.com.pl

www.parkerpoland.com

/ bateauxparker

SIMRAD®

PRZEDSTAWIA

NSX™

REDEFINE ADVENTURE

Wszystko w NSX ma na celu polepszenie twoich doznań.

Mapy nowej generacji C-MAP® z naszym najszybszym w historii automatycznym wyznaczaniem tras. Nowy, intuicyjny system operacyjny i samopomocowy kreator konfiguracji znacznie ułatwiają nawigację.

Odkrywaj nowe miejsca, wiedząc, że potężna technologia Simrad® ułatwi Ci drogę i nic nie stanie ci już na przeszkodzie.

Nowy, intuicyjny system operacyjny bazujący na systemie Android.

Łatwy dostęp do wszystkich funkcji NSX™ za pomocą całkowicie nowego interfejsu użytkownika, w tym ekran typu „przeciągnij i upuść" i ulepszonych trybów dziennych i nocnych.

Pełny pakiet technologii Simrad® na wyciągnięcie ręki.

Rozbuduj swój system o zaawansowaną technologię Simrad.® Zobacz zdjęcia w wysokiej rozdzielczości z najnowocześniejszych technologii sonarowych, takich jak Active Imaging™, a także kompatybilność z szeroką gamą przetworników 1 kW

Wprowadź nawigację w życie z NSX.

Zobacz szczegóły mapy w nowy sposób dzięki nowej generacji C-MAP® DISCOVER™ X i REVEAL™ X

Prosty w konfiguracji, łatwy w zarządzaniu.

Prosty w konfiguracji, łatwy w zarządzaniu. Rozpocznij pracę szybciej niż kiedykolwiek. Nasz nowy Kreator konfiguracji zawiera instrukcje krok po kroku i wskazówki, które pozwalają dostosować twój NSX do pełni możliwości w zaledwie kilka chwil.

www.simrad-yachting.com/nsx

LOWRANCE® POLSKA

lowrance@lowrance.com.pl

RONSTAN ANDERSEN® STAINLESS STEEL WINCHES facnor FURLING SYSTEMS SPARCRAFT Performance Engineering GORI PROPELLER experience the difference FLEXITEEK LANCELIN
www.sailservice.pl tel. +48 58 322 28 00 www.sklepwind.pl tel. +48 58 301 66 30

Agata Barwińska Żeglarzem Roku 2021 w plebiscycie magazynu „Wiatr”

Agata Barwińska, nominowana do plebiscytu za złoty medal mistrzostw Europy i srebrny medal mistrzostw świata w olimpijskiej klasie Laser Radial (ILCA 6), głosami czytelników zdobyła tytuł Żeglarza Roku Magazynu „Wiatr”. Agata uzyskała 50,3 proc. głosów i zaledwie o włos wyprzedziła Agnieszkę Skrzypulec i Jolantę Ogar (49,1 proc. głosów), załogę nominowaną za srebrny medal igrzysk olimpijskich w Tokio wywalczony w klasie 470. Trzecie miejsce w plebiscytowym rankingu zajęli Mikołaj Staniul i Jakub Sztorch, którym nominację przyznano za złoty medal mistrzostw świata juniorów i złoty medal mistrzostw Europy seniorów w olimpijskiej klasie 49er. Dziękujemy czytelnikom, którzy oddali głosy na swoich faworytów, a wszystkim nominowanym żeglarzom raz jeszcze gratulujemy wspaniałych sukcesów.

Plebiscytowe nagrody

Agata Barwińska, zwyciężczyni plebiscytu, otrzyma zegarek Lip Marinier Automatic ufundowany przez firmę Hashtag (www.timeandmore.pl), najnowsze sportowe słuchawki Shokz z technologią przewodnictwa kostnego ufundowane przez dystrybutora Freeway OMT (www.aftershokz.pl) oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury od firmy Parker Poland (www.parker.com.pl). Zegarek będzie odmierzać Agacie czas do igrzysk w Paryżu, muzyka w słuchawkach uprzyjemni treningi, a kamizelka pozwoli zadbać o bezpieczeństwo na jachcie lub trenerskiej motorówce. Zdobywcy kolejnych miejsc w plebiscytowym rankingu otrzymają zegarki Pierre Lannier oraz słuchawki Shokz OpenMove. Dodatkowo wszystkich nominowanych nagrodziliśmy eleganckimi i praktycznymi torbami z tkanin dakronowych polskiej marki Code Zero (www.codezero.pl).

Solidarni z Ukrainą

W obliczu napaści Rosji na naszych sąsiadów, świat żeglarstwa wspiera Ukrainę. W Polsce szybko zareagowała Energa Giżycka Grupa Regatowa – postanowiono, że dochód z żeglarskiego balu zostanie przeznaczony na pomoc uchodźcom. Klub wysłał też propozycję do Ukraińskiej Federacji Żeglarskiej udostępnienia giżyckiej bazy w Ekomarinie zawodnikom z tego kraju, także tym, których wojna zastała na zagranicznych zgrupowaniach. Nad Niegocinem zbierano również środki medyczne, które błyskawicznie wyruszyły do Warszawy, skąd zostały skierowane do szpitala w Kijowie. Stosowny obszerny komunikat wydał też Polski Związek Żeglarski, w którym działacze stanowczo potępili zbrojną agresję Rosji, jednocześnie zachęcając do wszelkiej pomocy ukraińskiemu społeczeństwu. Gdy zamykaliśmy to wydanie „Wiatru”, w żeglarskim świecie pojawiały się kolejne inicjatywy wspierające Ukraińców. Federacja World Sailing, w komunikacie wydanym 1 marca, zawiesiła do odwołania udział w zawodach i imprezach rosyjskich oraz białoruskich żeglarzy, a także działaczy z tych krajów.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: JACHT MAXUS 34 Z PORTU SZTYNORT, FOT. DOBROCHNA NOWAK

12 953 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

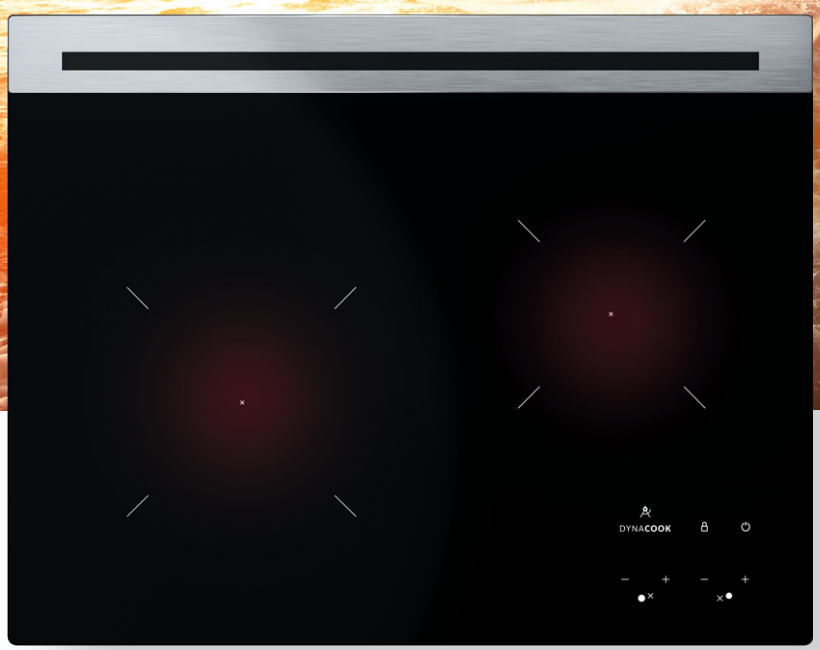
*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – VI-VII-VIII 2021, IX-X-XI 2021, XII-I 2022).

DYNACOOK

CAMPER & YACHT

Gazowa płyta ceramiczna
w technologii „gaz pod szkłem”

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



GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

★★★★★ JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ KLASA PREMIUM

Gotuj wygodnie i bezpiecznie **na gazowej płycie ceramicznej** niezależnie od tego, gdzie jesteś!

Nowoczesna, funkcjonalna i prosta w obsłudze – taka jest innowacyjna **płyta gazowa DynaCook.** Technologia „gaz pod szkłem” sprawdza się nie tylko w domowym zaciszu, ale również we wnętrzu campera lub jachtu.

@gotowaniedynacook
www.dynacook-leisure.pl

Proces spalania gazu w płytach DynaCook kontroluje opatentowany panel dotykowy.

Gaz pod szkłem. Jak zamontować w kambuzie gazową płytę ceramiczną DynaCook

Gazowe płyty ceramiczne polskiej marki DynaCook przedstawiliśmy na łamach „Wiatru" w jesiennym wydaniu. Dziś chcemy zwrócić uwagę na szczegóły techniczne, o których powinniśmy pamiętać montując taką kuchnię w nowym lub używanym jachcie.

Dzięki technologii „gaz pod szkłem" powstały proste w obsłudze i eleganckie płyty ceramiczne DynaCook Camping & Yacht, które z powodzeniem zastępują tradycyjne palniki z otwartym płomieniem. Są nowoczesne, bezpieczne, funkcjonalne i łatwe w czyszczeniu. Możemy na nich używać wszystkich standardowych naczyń kuchennych. Płyty wykorzystują zamkniętą komorę spalania, nie kopcą, nie dymią, nie zostawiają tłustego nalotu na meblach i są bardzo oszczędne, zużywają mniej gazu niż tradycyjne kuchenki z otwartym płomieniem. Możemy też zapomnieć o ryzyku podpalenia ściereczki czy też o innych zagrożeniach wynikających z używania otwartego ognia w małej przestrzeni jachtu lub kampera.

Proces spalania gazu kontroluje opatentowany panel dotykowy. Każdy palnik ma osobną regulację mocy. Płyta zużywa zaledwie do 17 watów lub do 21 watów na godzinę (w zależności od modelu). Nie musimy więc produkować i magazynować dużych ilości energii, potrzebujemy jedynie zasilania 12V DC. Jeśli zechcecie szybko zagotować wodę, na przykład na makaron, w płytach DynaCook można wybrać opcję szybkiego gotowania – ustawiamy poziom grzania na 9. i palnik działa z pełną mocą aż 30 minut. Ponieważ palniki są ukryte pod szybą ceramiczną, nie musimy się zmagać z brudnymi rusztami i pokrętłami. Poza tym płyty są idealnym rozwiązaniem dla armatorów, którzy w trosce o bilans energetyczny nie decydują się na montaż kuchni indukcyjnych.

Do jachtów i kamperów mamy do wyboru modele DynaCook X2 oraz DynaCook X3 (dwa lub trzy pola grzewcze). Szafka kuchenna musi mieć odpowiedni dolot powietrza. Konieczna jest także sprawna wentylacja. Podobnie jak w przypadku tradycyjnej kuchenki gazowej, otwierane okno powinno być co najmniej 10 cm od bocznej krawędzi płyty – na jachcie może to być luk nad kuchenką lub otwarta zejściówka. Na ścianie przy tylnej krawędzi, wzdłuż podłużnej komory wylotowej, powinniśmy zamontować materiał odporny na temperaturę 130°C (pasek o wysokości 20 cm). Na przykład ekran ze szkła hartowanego lub blachy nierdzewnej. Z kolei meble muszą mieć okładzinę oraz klejenie odporne na temperaturę 100°C. Do montażu potrzebujemy także odpowiedniego otworu w blacie (do modelu X2: 524/429 mm, do modelu X3: 555/499 mm).

Butla 30 mbar może być wypełniona gazem propan butan lub propan (DynaCook spala oba rodzaje gazu). Instalację należy wykonać z rurek miedzianych o średnicy 8 mm. Niezbędny jest także reduktor ciśnienia. Płytę wyposażono w króciec przyłącza gazu ½ cala – producent rekomenduje podłączenie elastycznym złączem. Oczywiście zalecany jest także zawór odcinający dopływ gazu.

Płyty DynaCook Camping & Yacht działają w systemie włącz, nagrzej, wyłącz. Ta cykliczność pracy palników, w połączeniu z opatentowaną precyzyjną regulacją elektroniczną i systemem akumulacji ciepła, gwarantuje bezobsługową i niezawodną pracę oraz trwałość i bezawaryjne działanie przez lata. Bezpieczeństwo zapewniają dodatkowe funkcje: sygnalizacja wypływu gazu, sygnalizacja braku dopływu gazu, wskaźnik ciepła resztkowego oraz blokada panelu sterowania.

Dynaxo to firma z ponad 40-letnim doświadczeniem. Jolanta i Stanisław Nowakowie założyli zakład ślusarsko-elektromechaniczny we Wronkach w 1980 roku. Rozpoczynali od produkcji prostowników do ładowania akumulatorów. Później nawiązali współpracę z Agromą Kalisz i warszawskim Ursusem, a następnie rozpoczęli kooperację z Amicą Wronki – za każdym razem poszerzając asortyment produkcji. W 2006 roku firma nawiązała współpracę ze Stanisławem Szylingiem, wynalazcą i konstruktorem technologii „gaz pod szkłem". Niemiecki pomysł z lat 70., polegający na schowaniu palników gazowych pod płytą ceramiczną, pan Stanisław zmienił i udoskonalił. Gałki zastąpił dotykowym panelem i opatentował palniki, sterowanie oraz samą płytę. Dziś jest doradcą zarządu Dynaxo do spraw badań i rozwoju. Firma zajmuje się także projektowaniem i produkcją elementów z metalu. Ten segment obejmuje wykrawanie i gięcie na maszynach CNC, cięcie laserem, spawanie, tłoczenie, malowanie proszkowe i montaż.

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

Gazowa płyta ceramiczna DynaCook Camping & Yacht w salonie łodzi Nimbus.

Giżycki klub wykorzystał wszystkie dostępne kanały, by logo partnera pożeglowało w Polskę. Fot. Mariusz Kluk

Energa z Grupy ORLEN sponsorem tytularnym Giżyckiej Grupy Regatowej

Ekipa Giżyckiej Grupy Regatowej i prezes Alicja Klimaszewska – człowiek orkiestra znad Niegocina. Fot. Mariusz Kluk

Firma Energa, wytwórca, dostawca i sprzedawca energii elektrycznej, nadal będzie głównym partnerem oraz sponsorem tytularnym Giżyckiej Grupy Regatowej, jednego z najprężniejszych klubów żeglarskich w kraju. Działania reklamowe i wizerunkowe, które w poprzednim sezonie kreował klub, zostały zauważone i docenione. Logotypy na burtach, żaglach, pokrowcach i dużych bojach regatowych. Flagi i reklamy rozmieszczone w giżyckiej Ekomarinie, jednym z największych i najruchliwszych portów na Mazurach. Artykuły prasowe, relacje z regat, banery internetowe, a także posty na Facebooku i Instagramie – działacze z Giżycka wykorzystali wszystkie dostępne kanały, by logo partnera pożeglowało w Polskę. Nagroda mogła być tylko jedna: umowa na kolejny sezon. – Choć nadal musimy działać w trudnym czasie pandemii, udaje się wypełniać wszystkie zobowiązania wobec sponsorów i rozwijać działalność szkoleniową – mówi Alicja Klimaszewska, prezes klubu. – W Giżycku organizujemy duże wydarzenia przyciągające łącznie ponad 700

zawodników z całej Polski. Nasze ekipy docierają też na najważniejsze regatowe akweny w kraju. W minionym sezonie braliśmy udział w 44 imprezach i zdobyliśmy 92 medale. W rywalizacji sportowej dzieci i młodzieży, według punktacji Ministerstwa Sportu i Turystyki, nasi regatowcy zebrali 202 punkty, zajmując czwarte miejsce w Polsce oraz pierwsze na Warmii i Mazurach.

Klub rośnie w siłę

Energa Giżycka Grupa Regatowa wyznacza dziś standardy nie tylko w klubowym marketingu, ale także w organizacji sekcji żeglarskiej. Obecnie klub ma stu zawodników z licencjami sportowymi, sześciu szkoleniowców, siedem dużych przyczep na łódki i motorówki asekuracyjne oraz pięć klubowych samochodów. W ostatnim sezonie w siłę rosła także grupa najmłodszych żeglarzy stawiających pierwsze kroki w regatowym świecie. Utalentowani sternicy z tej ekipy już zdobywali laury na ogólnopolskich imprezach rangi mistrzowskiej. Warto też zwrócić uwagę na liczną flotę w młodzieżowej klasie 420 – w Giżycku jest już sześć załóg w tej konkurencji. Co ciekawe, klub znad Niegocina przyciąga do sekcji nie tylko zawodników z regionu, na przykład z Mrągowa czy Olsztyna, ale także z odleglejszych ośrodków – nawet tak silnych jak Warszawa. Żeglarze przyjeżdżający do Giżycka na weekendowe zgrupowania korzystają z klubowej bazy noclegowej – w nowych budynkach Ekomariny mogą się czuć niemal jak w ośrodku przygotowań olimpijskich.

Treningi przez cały rok

Zimą zawodnicy z Giżycka szlifują formę na bojerach. Trenują też na miejskim lodowisku oraz na okazałej klubowej siłowni z pięknym widokiem na Niegocin. Wczesną wiosną wyruszają nad jezioro Garda. W najlepszych latach, jeszcze przed pandemią, we Włoszech trenowało ponad 40 zawodników klubu, więc wyprawa na południe zawsze była sporym przedsięwzięciem logistycznym – teraz jest nadzieja na powrót do tej tradycji. Na przełomie kwietnia i maja silna grupa z Giżycka melduje się nad Zatoką Pucką. A później ekipy z różnych klas rozjeżdżają się po kraju na kolejne zgrupowania i regaty.

Młodzi klubowicze odnoszą sukcesy na optimistach...

...i rozwijają umiejętności w windsurfingu. Fot. Mariusz Kluk

Bazą Giżyckiej Grupy Regatowej jest Ekomarina, okazały port pięknie położony nad północnym brzegiem Niegocina. Zawodnicy korzystają z kilku ogrzewanych żaglowni, warsztatu i pomieszczenia na drobny sprzęt. W budynku są także dwie sale szkoleniowe, dobrze wyposażona sala do ćwiczeń oraz cztery duże pokoje noclegowe. GGR prowadzi szkolenia w klasach Optimist (grupa A i B), Laser 4.7, Laser Radial i Laser Standard, w dwuosobowej klasie 420 oraz w windsurfingu. Specjalnością żeglarzy z Giżycka jest również żeglarstwo lodowe w klasach DN i Ice Optimist. ■

Ekomarina jest jednym z największych i najruchliwszych portów na Mazurach. Fot. Mariusz Kluk

Polska wysoko w rankingu SSL Gold Cup.
Wilki Morskie czekają na rywali i jesienny mundial

Mistrzostwa drużyn narodowych to nowe wydarzenie w świecie regatowego jachtingu. Fot. Martina Orsini

Runda eliminacyjna żeglarskiego mundialu SSL Gold Cup jeszcze się nie rozpoczęła, a Polacy już awansowali do 1/8 finału rozgrywek. Jak do tego doszło? Organizatorzy wydarzenia, o którym obszernie pisaliśmy na łamach „Wiatru" w ubiegłorocznych wydaniach, prowadzą ranking państw na podstawie wyników regat mistrzowskich różnych klas. Właśnie dzięki dobrym wynikom naszych żeglarzy, Polska awansowała na 12. pozycję i została wysoko rozstawiona w drabince zawodów.

Regaty będą rozgrywane w grupach – każda będzie się składać z czterech reprezentacji. Ekipy zajmujące w rankingu osiem czołowych miejsc rozpoczną rywalizację od 1/4 finału – to Wielka Brytania, Hiszpania, Australia, Niemcy, Holandia, Nowa Zelandia i Włochy. Osiem kolejnych drużyn przystąpi do regat od 1/8 finału – to Stany Zjednoczone, Francja, Norwegia, Polska, Brazylia, Szwajcaria i Szwecja (nie wiadomo, co będzie z Rosją). Polska została rozstawiona razem z Brazylią. Do naszej grupy dołączą jeszcze dwa zespoły wyłonione w niższych rundach eliminacyjnych (dziś wiemy, że mogą to być ekipy Izraela i Węgier). W razie awansu trafimy natomiast na rozstawionych wyżej Niemców i Holendrów. Z każdej czterozespołowej grupy, dwie zwycięskie drużyny awansują do kolejnej rundy. Seria kwalifikacyjna, w której Polacy nie startują, będzie rozgrywana w szwajcarskim Grandson nad jeziorem Neuchâtel (od maja do lipca). Serię finałową z udziałem Wilków Morskich zaplanowano na jesień (od 28 października do 30 listopada). Początkowo główna impreza miała być rozgrywana w Genewie nad Jeziorem Genewskim, ale możliwe jest przeniesienie regat na Morze Śródziemne lub na Półwysep Arabski, do Omanu.

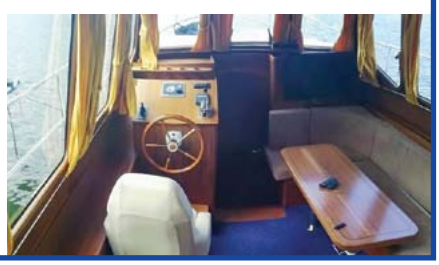
SSL Gold Cup, czyli mistrzostwa narodowych reprezentacji, to nowe wydarzenie w świecie regatowego jachtingu. Federacja World Sailing przyznała mu kategorię Special Events (tę samą rangę ma między innymi Puchar Ameryki). W SSL Gold Cup udział weźmie 56 narodowych reprezentacji. Każda może się składać z 22 żeglarzy, a w trakcie zawodów – z 11 zawodników (pięciu z nich musi figurować w oficjalnym indywidualnym rankingu żeglarzy SSL Gold Cup). W trakcie wyścigu na pokładzie może być od 8 do 10 osób. Ustalono także limit wagi załogi: 730 kg (podczas regat testowych członkowie polskiej ekipy musieli zbijać wagę, by zmieścić się w limicie). Drużyny rywalizują na monotypowych jachtach kilowych SSL 47 o długości 15,6 metra, wyposażonych w genakery. Kapitanem polskiej reprezentacji jest Mateusz Kusznierewicz. Nasz team trenował w Grandson w sierpniu 2020 roku, wystartował też w SSL Gold Cup Test Event w październiku 2021 roku. Wilki Morskie zajęły wówczas trzecie miejsce, ustępując ekipom Szwecji i Słowenii.

– Wysoką pozycję w najnowszym rankingu zawdzięczamy w głównej mierze żeglarzom z kadry olimpijskiej – mówi Michał Korneszczuk, jeden z członków rady drużyny. – Bezpośredni awans do 1/8 finału oznacza wydłużenie czasu na przygotowania, bo startujemy dopiero jesienią. Ważne, by teraz jak najlepiej wykorzystać ponad pół roku przygotowań. Styczniowe spotkanie drużyny poświęciliśmy na analizę wyścigów rozegranych w Szwajcarii. Na marzec zaplanowano treningi w bazie HRM Racing Team nad Jeziorem Pątnowskim – musimy tam popracować nad taktycznymi zagrywkami charakterystycznymi dla regat meczowych, bo wiemy już, że te umiejętności mogą mieć spore znaczenie podczas mundialowych wyścigów. Chcemy też zorganizować specjalne treningi dla sternika Łukasza Przybytka i Agnieszki Skrzypulec, która będzie pełnić funkcję taktyka. Wierzę, że nasi olimpijczycy szybko się zgrają na tej wymagającej jednostce – dodaje Michał Korneszczuk.

Więcej o żeglarskim mundialu na stronie internetowej goldcup.starsailors.com. Newsy z polskiego teamu także na Facebooku oraz Instagramie (profil SSL Team Polska). ■

reklama

SPRZEDAM
Jacht motorowy NAUTINER 40.
Rocznik 2013. Stan idealny.
Bogate wyposażenie.
Postój: GIŻYCKO.
☎ 601 27 98 05



MOC JAPOŃSKICH INNOWACJI

SUZUKI DF300B

Suzuki DF300B z Układem Podwójnej Śruby i 2-stopniowej redukcji przełożenia charakteryzuje się poprawionym momentem obrotowym, zapewniając moc potrzebną do poruszania ciężkich łodzi. Układ podwójnych żaluzji – dzięki wydajniejszej dystrybucji powietrza przez układ dolotowy – pozwala na znaczne zwiększenie mocy.

Zaawansowane technologicznie sterowanie komputerowe Drive-by-wire zastępuje tradycyjne cięgna, wykorzystywane w konwencjonalnych systemach. Zapewnia to precyzyjne sterowanie: zarówno jednostką napędową, jak i zmianą przełożeń. Najnowocześniejsze technologie sprawiają, że DF300B jest wysoko wydajną jednostką.

suzuki.pl/marine

Nowy wymiar wypoczynku na Mazurach...

...na luksusowych jachtach Maxus 34. Sztynort będzie mieć aż 18 takich jednostek. Fot. Dobrochna Nowak (2)

Nowy Sztynort, czyli nowe jachty czarterowe i nowy standard obsługi

Port Sztynort przygotowuje przed sezonem nową flotę łodzi czarterowych oraz nowy standard obsługi i przekazywania jachtów. Załogi mogą teraz liczyć nie tylko na niezbędne informacje i sprawdzenie poszczególnych systemów pokładowych, ale także na profesjonalną prezentację przygotowującą do bezpiecznej żeglugi nowoczesną i bogato wyposażoną jednostką. Takie szkolenie, obejmujące dokładne poznanie jachtu w porcie oraz krótki rejs pod żaglami, to usługa dodatkowa. Jej realizacja może trwać kilka godzin. Dzięki niej załogi zyskają pewność, że jacht nie kryje przed nimi tajemnic, po czym uzbrojone w wiedzę i spokojne głowy, wyruszą na upragnioną wyprawę.

Dlaczego to jest ważne? Czarterowe jachty mazurskie są coraz nowocześniejsze i coraz lepiej wyposażone. Często mają też spore rozmiary – model Maxus 34, który od tego roku będzie królem Mazur, to jednostka o długości 11,34 metra. Choć ma obrotowy miecz i jest konstrukcją śródlądową, pod wieloma innymi względami niewiele się różni od morskich jachtów czarterowych tej wielkości jakie znamy z Chorwacji, czy z Grecji. Szerokość kadłuba: 3,4 metra. Zanurzenie z opuszczonym mieczem: 1,75 metra. Silnik w studzience o mocy 20 KM. Do tego dwa koła sterowe, echosonda, strefowe oświetlenie nawigacyjne oraz dziobowy ster strumieniowy ułatwiający portowe manewry i cumowanie. Także wyposażenie mieszkalne i sanitarne robi wrażenie. Oprócz kuchenki gazowej – mikrofalówka z piekarnikiem. Do tego ogrzewanie Webasto, łazienka z morską toaletą (ze zbiornikiem na nieczystości), dwa prysznice z ciepłą wodą: w toalecie oraz na rufie, a także pościel jak w domu dla wszystkich członków załogi (we flagowych modelach w standardzie, a w pozostałych – na życzenie). Warto więc zobaczyć jak działają wszystkie urządzenia, a także przećwiczyć niektóre manewry, na przykład kładzenie masztu wyposażonego w bramę stabilizującą.

Elektronika, manetka i sterownik steru strumieniowego – na Mazurach jak w Chorwacji. Fot. Dobrochna Nowak

Port Sztynort, nowy silny gracz na mazurskim rynku czarterowym, będzie mieć w tym roku 47 jachtów (37 żaglowych i 10 motorowych). Zdecydowana większość to całkowicie nowe jednostki (z rocznika 2022). Do dyspozycji będziemy mieć aż 18 egzemplarzy wspomnianego modelu Maxus 34 – część łodzi już czeka w Sztynorcie, kolejne dotrą w maju i w czerwcu, a ostatnie na początku lipca. Na miłośników jednostek motorowych czekają dwa luksusowe jachty Northman 1200 (czartery już od maja), pięć łodzi Nexus Revo 870 (w ofercie także od początku sezonu) oraz trzy modele Courier 970 (dostawa w trakcie roku). Taka flota oraz kadra sterników i instruktorów pozwolą też organizować imprezy dla firm i organizacji. W systemie rezerwacyjnym dostępnym na stronie www.sztynort.pl, tworzonym we współpracy ze Szkołą Żeglarstwa Gertis, znajdziecie także jachty żaglowe Maxus 33.1 RS, Maxus 28, Maxus 26 i Maxus Evo 24. Do Sztynortu dotrze też osiem monotypowych jachtów regatowo-szkoleniowych z otwartym pokładem, które pozwolą stworzyć bazę do organizacji szkoleń, wyścigów flotowych oraz regat w formule match racing. Będą to szybkie, lekkie i nowoczesne jachty

Northman 1200 z górnym pokładem i silnikiem 110 KM.

Sterówka z podwójną manetką i ploterem Raymarine.

Pokład dziobowy pomieści prawie całą załogę.

Królewska dziobówka. Poprosimy o śniadanie do łóżka.

FOT. DOBROCHNA NOWAK (4)

znane z prestiżowych imprez organizowanych w całej Europie. W Sztynorcie posłużą do zgrupowań regatowych, firmowych eventów, a także do indywidualnych szkoleń. W porcie pojawi się także motorówka typu RIB oraz osiem zestawów do nurkowania – ten sprzęt pozwoli gospodarzom Sztynortu uruchomić mazurską bazę podwodnych eksploracji.

Czego jeszcze możemy oczekiwać w tym roku w Sztynorcie? Oczywiście bogatej oferty kulturalnej. Imprezy i koncerty będą gościć w porcie przez cały sezon (pierwsza uczta muzyczna już 29 kwietnia), ale na szczególną uwagę zasługują trzy cykliczne wydarzenia główne. W lipcu gospodarze zaproszą was na Sztynort Blues Festival. W sezonie będzie się odbywać także Sztynorcki Festiwal Szantowy, natomiast pod koniec lata – edukacyjny ekofestiwal „Nie kiepuj do wody" skupiający wykonawców różnych gatunków muzycznych (harmonogram koncertów znajdziecie w zakładce Wydarzenia na facebookowym profilu Nowy Sztynort).

Odwiedzając port, zajrzyjcie też do pensjonatu i działającej w nim restauracji Mesa, gdzie skosztujecie między innymi zupy z mazurskich ryb, fileta z sandacza i gołąbków z dzika. Wpadajcie też do legendarnej tawerny Zęza, a od początku maja także do portowej restauracji Baba Pruska. W porcie działa również dobrze zaopatrzony sklep żeglarski. Prawdopodobnie już w grudniu tego roku swe podwoje otworzą Spichlerz i Oficyna (Rybaczówka), które po generalnym remoncie pomieszczą sale konferencyjne, przestrzeń do pracy zdalnej, kolejną restaurację oraz multimedialną wystawę Centrum Żeglarstwa i Ekologii.

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

SEA Light
MARINE SAFETY & SERVICES
SEA Light Sklep żeglarski
ul. Droszyńskiego 15A
80-381 Gdańsk
- wyposażenie jachtowe i ratunkowe
- serwis i atestacja sprzętu ratunkowego
- elektronika morska

www.sealight.pl ww.sklepzeglarski365.pl
polub nas na FB/sealight.serwis

Polboat Yachting Festival. Trwają przygotowania do trzeciej edycji targów w Marinie Yacht Park

Z anim przedstawiono oficjalną informację o kolejnej edycji gdyńskiej wystawy, producenci i importerzy zgłosili na targową listę kilkadziesiąt jachtów. Zobaczymy produkty ze stoczni Sunreef, Galeon, Northman, Delphia, Balt Yacht, Parker Poland, a także jednostki znanych zagranicznych marek. Możemy się również spodziewać wielu ciekawych debiutów. – Uczestnicy ubiegłorocznej edycji chcą powiększyć stoiska na wodzie, sporo jest także zapytań od nowych wystawców. To dowód, że targi w Gdyni są potrzebne, a organizatorzy, gospodarze przystani i władze miasta wspólnie wychodzą naprzeciw oczekiwaniom branży – mówi Michał Bąk, sekretarz generalny Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty.

Marina Yacht Park – arena targów Polboat Yachting Festival. Fot. Seweryn Czarnocki

Nowa gdyńska impreza zadebiutowała w wyjątkowo trudnym okresie – latem 2020 roku, czyli w pierwszym pandemicznym sezonie. Od tamtej pory jest bodaj jedyną wystawą jachtową w Europie, która odbywa się regularnie i bez większych przeszkód. Krótko po odwołaniu największych na świecie targów boot Düsseldorf (styczeń 2022) oraz rezygnacji firmy Ptak Warsaw Expo z organizacji warszawskiej wystawy w terminie wiosennym (marzec 2022), władze izby potwierdziły termin targów w Marinie Yacht Park – już dziś zapraszamy do Gdyni od 21 do 24 lipca. Impreza będzie świetną okazją do biznesowych spotkań zarówno dla producentów, jak i dla przyszłych armatorów i wszystkich zainteresowanych branżą jachtową.

Marina Yacht Park, najnowocześniejsza przystań jachtowa polskiego wybrzeża, znajduje się w Basenie Prezydenta, u podnóża wieżowców Sea Towers i tuż obok nowych budynków apartamentowych Yacht Park. Organizatorem targów jest Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty. Partnerzy wydarzenia: Marina Yacht Park, Polski Związek Żeglarski i miasto Gdynia. Wstęp na wystawę jest bezpłatny. Więcej informacji o imprezie na stronie www.yachtingfestival.pl. ■

Wystartuj w regatach na nowym jachcie Maxus 34 z Portu Sztynort

Regaty Maxus Challenge, organizowane przez stocznię Northman, będą rozgrywane w Sztynorcie od 12 do 15 maja. W tegorocznej edycji do bogatej floty maxusów dołączą nowe jednostki typu Maxus 34 będące obecnie najnowocześniejszymi jachtami czarterowymi na Mazurach. Jeśli chcecie spróbować sił i rozwinąć żagle przed nadchodzącym sezonem, montujcie załogę i rezerwujcie jacht pisząc na adres czarter@sztynort.pl lub dzwoniąc: 663 427 780. Uczestnicy będą mogli sprawdzić i wzbogacić swe umiejętności na doskonale wyposażonych jachtach oraz w świetnej atmosferze. Oprócz wyścigów zaplanowano liczne prelekcje, pokazy i treningi. Organizator zaprasza do portu także kibiców, bo atrakcji na lądzie z pewnością nie zabraknie. W regatach będą też rywalizować załogi na innych jednostkach ze stoczni Northman: Maxus evo 24, Maxus 26, Maxus 28 i Maxus 33.1 RS. Więcej o regatach i zgłoszeniach na stronie www.northman.pl. ■

Nowy Maxus 34 z Portu Sztynort. Fot. Dobrochna Nowak

Nowe silniki Suzuki. Przyspieszenie, prędkość i oszczędność paliwa

Marka Suzuki wprowadza na rynek trzy nowe silniki zaburtowe: DF140B, DF115B i DF100C (zastąpią dotychczasowe modele DF140A, DF115A i DF100B). Mechanicznie sterowane nowoczesne silniki zapewniają wysoką wydajność i wytrzymałość. To pierwsze czterosuwowe jednostki zaburtowe z chłodnicą oleju.

Nowe silniki mają zmieniony stopień sprężania (10.6:1) zapewniający większą prędkość maksymalną i dynamikę, a także lepszą sprawność cieplną, która wpływa na spalanie. Zostały wyposażone w 40-amperowy alternator zapewniający lepszą moc wyjściową oraz ładowanie akumulatora przy niskich obrotach biegu jałowego. Przeprojektowana obudowa ma nowy wlot powietrza (z ulepszonym systemem separacji wody) oraz układ redukcji drgań i hałasu (dzięki temu pływa się przyjemniej przy wszystkich obrotach). Nowa konstrukcja obudowy sprawia, że wizualnie silnik jest bardziej smukły.

Nowy silnik marki Suzuki – model DF140B.

Wprowadzono też zmiany ułatwiające konserwację i przeglądy. Teraz chcąc wymienić filtr oleju, wystarczy zdjąć górną część pokrywy. Otwór wskaźnika poziomu oleju poszerzono do 15 mm, więc do wymiany możemy zastosować grubszy wąż. Na mocowaniu filtra zamontowano nowy łapacz wycieków. Równie łatwo dostępny jest filtr paliwa, który wykrywa wodę i dzięki temu chroni silnik. Modele o mocach 115 KM i 140 KM są także dostępne z elektronicznymi manetkami i systemem drive-by-wire (oznaczenia: DF115BG i DF140BG).

Firma Suzuki zaprezentowała też pierwszy na świecie system oczyszczający wodę z pływającego w niej plastiku. System można w prosty sposób zainstalować w różnych silnikach przyczepnych. Urządzenie zbiera mikroodpady z tworzyw sztucznych i oczyszcza wodę opuszczającą silnik. W przyszłości to rozwiązanie ma być standardowym wyposażeniem silników Suzuki. ■

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU
Polska · Niemcy · Austria · Szwajcaria · Dania · Hiszpania · Francja · Szwecja · Chorwacja · Słowacja · Czechy · Finlandia · Turcja · Grecja
Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.
ubezpieczenie jachtu
casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW
ubezpieczenie czarteru
OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!
NOWA OFERTA na sezon 2021
ubezpieczenie czarterów na wodach śródlądowych RP
YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
www.yacht-pool.pl | Tel. +48 884 835 888

OpenRun Pro to słuchawki klasy premium – najbardziej ekskluzywne w historii marki Shokz. Główne zalety: przewodnictwo kostne, łatwo dostępne przyciski i doskonałe basy.

Plebiscytowe nagrody
dla żeglarzy roku magazynu „Wiatr”

Agata Barwińska, zwyciężczyni plebiscytu Żeglarz Roku 2021, otrzyma zegarek Lip Marinier Automatic ufundowany przez firmę Hashtag (www.timeandmore.pl), najnowsze sportowe słuchawki Shokz z technologią przewodnictwa kostnego ufundowane przez dystrybutora Freeway OMT (www.aftershokz.pl) oraz kamizelkę ratunkową marki Mercury od firmy Parker Poland (www.parker.com.pl). Zegarek będzie odmierzać czas do igrzysk w Paryżu, muzyka w słuchawkach uprzyjemni treningi, a kamizelka pozwoli zadbać o bezpieczeństwo na jachcie lub trenerskiej motorówce. Zdobywcy kolejnych miejsc w plebiscytowym rankingu otrzymają zegarki Pierre Lannier oraz słuchawki Shokz OpenMove. Dodatkowo wszystkich nominowanych nagrodzimy eleganckimi i praktycznymi torbami z tkanin dakronowych polskiej marki Code Zero (www.codezero.pl).

Zegarek Żeglarza Roku 2021: Lip Marinier Automatic

Sercem modelu Marinier Autimatic 671378 jest niezawodny mechanizm Miyota 821A. Wodoszczelność do 20 atmosfer pozwala na zaawansowane nurkowanie. Kopertę wykonano z wytrzymałej stali szlachetnej. Pogrubione i kontrastowe indeksy oraz wskazówki pokryto warstwą fluorescencyjną. Czarno-czerwony ruchomy bezel doskonale się komponuje z czarną tarczą chronioną szafirowym szkiełkiem, a gumowy pasek podkreśla sportowy styl.

Zegarki Lip z linii Marinier to najstarsze i najbardziej rozpoznawalne francuskie czasomierze nurkowe oraz jedne z najciekawszych i najlepiej wykonanych. Lip produkuje zegarki od 1867 roku. Początkowo był to rodzinny warsztat Emmanuela Lippmana i jego synów. Później firma wyrosła na globalną markę znaną przede wszystkim z niezawodnych i pięknych czasomierzy oraz z dbałości o detale. Zegarki Lip nosili między innymi Charles de Gaulle i Winston Churchil, a także francuscy żołnierze i piloci. Dystrybutorem marki jest firma Hashtag. Więcej informacji na stronie internetowej www.timeandmore.pl.

Zegarek Żeglarza Roku 2021: Lip Marinier Autimatic.

Słuchawki Shokz z technologią przewodnictwa kostnego

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

PARTNERZY PLEBISCYTU

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

Pneumatyczna kamizelka ratunkowa marki Mercury od firmy Parker Poland.

Cityline, czyli Pierre Lannier w wersji unisex.

często nam towarzyszy z tradycyjnymi dousznymi i kanałowymi słuchawkami.

Słuchawki Shokz nie mają przewodów – ze źródłem dźwięku, na przykład z telefonem, łączą się przez bluetooth. Wyjątkiem jest model Xtrainerz przeznaczony do pływania w basenie – zamiast technologii bluetooth, ma wbudowany odtwarzacz MP3 z pamięcią 4GB. Słuchawki dostępne są w kilku kolorach, dobrze przylegają do głowy i nie przesuwają się podczas ruchu. Słuchając muzyki, możemy jednocześnie rozmawiać i odbierać telefon. A jeśli zechcemy się odciąć od zewnętrznych bodźców, możemy skorzystać z dousznych stoperów i zmienić ustawienie equalizera w celu optymalizacji dźwięku. Słuchawki Shokz OpenMove (wodoodporność IP55) to najpopularniejsze modele marki. Są wszechstronne i doskonale się nadają do codziennego użytku. Nowością jest model OpenRun, który zadebiutował w styczniu – to obecnie sztandarowy produkt Shokz (czytaj na następnej stronie).

Kamizelka ratunkowa Mercury

Pneumatyczną kamizelkę ratunkową marki Mercury ufundowała firma Parker Poland (www.parker.com.pl). Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO_2, pas krocza i plastikową klamrę. Wyporność: 165 N. Dostępna jest w wersji automatycznej (otwiera się samoczynnie po zanurzeniu w wodzie), ale mechanizm napełniania użytkownik może też uruchomić ręcznie. Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie.

Zegarki Pierre Lannier

Francuska marka, założona przez rodzinę Burgun w 1977 roku, oferuje modele masywne, sportowe, a także delikatne – biżuteryjne wersje dla pań. Bogata oferta i nietuzinkowe wzornictwo zagwarantowały marce sukces w 30 krajach, do których trafiają tysiące zegarków rocznie. Pierre Lannier co rok przygotowuje nową kolekcję, łącząc piękno zegarmistrzowskich tradycji z elegancją francuskiego stylu. Firma Hashtag, dystrybutor marki Pierre Lannier, do puli plebiscytowych nagród włączyła modele Cityline (unisex) i Eolia (damski).

Torby Code Zero na rejs, regaty i rodzinny wyjazd

Torby żeglarskie sopockiej marki Code Zero są doskonałe na każdą okazję – używamy ich od lat i właściwie zastąpiły nam wszystkie inne produkty, do których pakowaliśmy rzeczy przed służbowymi i wakacyjnymi wyjazdami. Code Zero wykorzystuje nowe tkaniny, dakrony ze starych żagli, a także materiały laminatowe z nowoczesnych grotów i foków. Firma działa głównie w internecie, ale ma też firmowy sklep stacjonarny (Sopot, ul. Monte Cassino 10). Z bogatej kolekcji najchętniej wybieramy duże owalne torby Mistral oraz ▶

Plecak podróżny Oroshi z dodatkową nieprzemakalną kieszenią i odpinaną ścianką.

Nowość! Uniwersalna torba Morka.

Torba żeglarska Pampero.

Torba na laptop 15”.

Torba Mistral ma dodatkową kieszeń na mokre rzeczy.

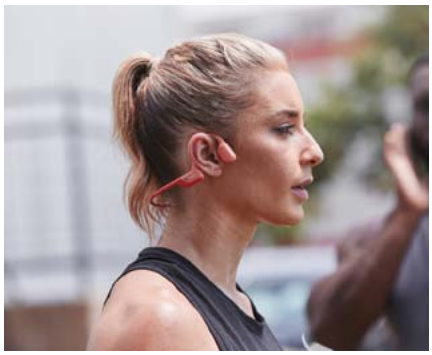
siostrzane prostokątne, z dodatkowymi bocznymi kieszeniami, torby Pampero. Świetnie się sprawdzają także torby-plecaki, zarówno mniejsze miejskie Juka i Solano, jak i większe lotnicze Oroshi, które w wielu liniach nadają się na bagaż podręczny. W ofercie znajdziecie także worki żeglarskie, siatki na zakupy z materiałów spinakerowych, torby plażowe, kosmetyczki, portfele, nerki, teczki, pokrowce na marynarki oraz torby na laptopy w różnych rozmiarach. Jest też ciekawa kolekcja Re-Sailcling obejmująca produkty wykonane z żagli używanych. W sklepie internetowym www.codezero.pl odszukajcie podstronę Re-Sailcling. Każdy dostępny tu produkt jest niepowtarzalnym egzemplarzem – gdy finalizujemy zakup, znika z oferty i ustępuje miejsca kolejnemu.

Słuchawki OpenRun Pro

OpenRun Pro to sportowe słuchawki klasy premium – najbardziej ekskluzywne w historii marki Shokz. Zostały wyposażone w najnowszą technologię przewodnictwa kostnego dziewiątej generacji z dwoma dodatkowymi wzmacniaczami basów (technologia TurboPitch™). Właśnie basy zrobiły na nas największe wrażenie podczas pierwszego spotkania z tym modelem. Słuchawki mają wbudowany mikrofon (całkowicie niewidoczny) oraz łatwo dostępne przyciski pozwalające regulować głośność, odbierać połączenia telefoniczne i łączyć słuchawki z zewnętrznymi urządzeniami przez bluetooth. Przycisk wielofunkcyjny w lewej słuchawce jest dobrze wyczuwalny i działa precyzyjnie. Odebrać połączenie? Kliknij raz. Przesunąć odtwarzanie muzyki do następnej piosenki? Kliknij dwa razy. Zakończyć rozmowę telefoniczną? Kliknij raz. Wrócić do odtwarzania poprzedniej piosenki? Kliknij trzy razy. Prawda, że proste?

Słuchawki OpenRun Pro (wodoodporność IP55) to świetny produkt nie tylko dla sportowców i osób aktywnie spędzających czas – na rowerze, na rolkach, w biegu, na siłowni lub na desce SUP, ale także do codziennych zadań w domu i w pracy. Na dodatek są bardzo wygodne – czasem można zapomnieć, że mamy je na głowie. Dostępne są w kilku ciekawych kolorach. Dobrze przylegają do głowy. Są wodoszczelne (klasa IP67), bezprzewodowe, lekkie, trwałe i świetnie wykonane. W zestawie otrzymujemy kabel USB do ładowania wbudowanych baterii, instrukcję oraz solidne sztywne etui zamykane na suwak.

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



Słuchawki OpenRun Pro dostępne są w kilku kolorach.

PARTNERZY PLEBISCYTU

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

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

Luksusowe apartamenty na sprzedaż!

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

Zadzwoń: **609 11 30 55**

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

OFF MARINA
PRZYSTAŃ KULTURY

YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN

YACHT PARADISE

PAUL & SHARK yachting

MAGIC MARINE

NORTH SAILS

CODE

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

Osiedle Półwysep Dziwnów powstaje nad Zatoką Wrzosowską, która jest północnym krańcem Zalewu Kamieńskiego.

Półwysep Dziwnów. Pierwsi lokatorzy odbierają klucze i urządzają apartamenty

Pierwsze dwa budynki apartamentowego osiedla Półwysep Dziwnów, które powstaje w urokliwym zakątku między morzem a Zatoką Wrzosowską, są już gotowe. W marcu właściciele lokali zaczęli odbierać klucze. Na internetowej stronie firmy Marina Developer możemy zobaczyć jak wykończono elewacje oraz jak się prezentują wnętrza apartamentów i części wspólnych. Na klatkach schodowych dominują biel i szarość. W lokalach podłogi w różnych odcieniach drewna i szarości. Eleganckie modernistyczne łazienki także w jasnych barwach. Wzrok przykuwają również obszerne balkony, tarasy oraz widoki z okien wychodzących na wodę oraz przybrzeżny pas roślinności – nawet zimą robią wrażenie.

Pierwszy etap inwestycji zakłada realizację pięciu budynków. Lokalizacja jest naprawdę wyjątkowa. Apartamenty powstają na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, zaledwie kilometr od centrum miasta, 10 km od Kamienia Pomorskiego, 20 km od Wolińskiego Parku Narodowego i 60 km od portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Tuż obok rzeka Dziwna prowadzi do zwodzonego mostu, Mariny Dziwnów (całoroczny port żeglarski i siedziba klubu) oraz na Bałtyk. W pobliżu jest piękna nadmorska plaża, a niemal za rogiem – miejska przystań sezonowa. Jeśli inwestor przycumuje tu swą łódź, na pokład dojdzie w kilka minut, pokonując spacerem zaledwie kilkaset metrów. Można stąd wyruszyć wodnym szlakiem do Kamienia Pomorskiego, Wolina lub dalej – na wody Zalewu Szczecińskiego.

Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych miejscowości nadmorskich województwa zachodniopomorskiego, ważne centrum żeglarstwa i sportów wodnych oraz arena ciekawych międzynarodowych imprez. Z kolei deweloper wznoszący osiedle jest historycznie związany z żeglarstwem i szczecińską Mariną Club, więc idealnie się wpisuje w nową tożsamość miasta. Na sprzedaż wystawiono 130 apartamentów oraz tyle samo miejsc postojowych. Najmniejsze lokale mają 27 metrów kwadratowych powierzchni, największe – 70 metrów kwadratowych. Liczba pokoi: od jednego do trzech. Każdy apartament będzie mieć własny ogródek lub balkon.

– Chcemy, by Półwysep Dziwnów miał charakter osiedla przyjaznego rodzinom z dziećmi, miłośnikom zwierząt, a także pasjonatom sportu. W okolicy można żeglować jachtem, pływać motorówką, uprawiać kitesurfing i windsurfing, a nawet jeździć skuterem wodnym. Projektując osiedle i apartamenty, chcieliśmy zadbać o komfort najbardziej wymagających użytkowników – mówią przedstawiciele firmy Marina Developer. – Oczekującym większych powierzchni, proponujemy współpracę z architektem i przygotowanie lokalu spełniającego ich wymagania związane z rozkładem i powierzchnią. Więcej o inwestycji oraz plany apartamentów na stronie internetowej www.marina-developer.pl. ■

Balkony i tarasy zdobią budynki oraz pozwalają na podziwianie widoków.

FOT. WWW.MARINA-DEVELOPER.PL (2)

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.

Wyspa Spichrzów, Motława i Marina Gdańsk. Skoro do Amsterdamu trzeba „zawinąć choć raz", to do Gdańska co najmniej dziesięć razy. Fot. Szalone Walizki

W Polskę płyniemy. Szalone Walizki na pomorskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

Pętla Żuławska, Stare Miasto w Gdańsku, Martwa Wisła, Górki Zachodnie, Zalew Wiślny oraz porty mierzei – odcinki MDW E70 leżące w granicach województwa pomorskiego z pewnością należą do najbardziej urozmaiconych. Nad Motławą w centrum Gdańska: nowoczesna marina, turystyczny gwar i nocne życie. Natomiast w Piaskach na wschodnim krańcu regionu: cisza, skromny port rybacki i szeroka pusta plaża. Które klimaty porwą waszą załogę?

Naszymi przewodnikami po szlaku MDW E70 są Dorota Gil-Kowalska i Jarek Kowalski – małżeństwo podróżników z Olsztyna prowadzące popularnego bloga „Szalone Walizki". Załoga w dwa tygodnie przemierzyła cały szlak E70 ze wschodu na zachód. Płynęli w sierpniu i we wrześniu 2021 roku, od granicy polsko-rosyjskiej na Zalewie Wiślanym, po Kostrzyn nad Odrą przy granicy z Niemcami, pokonując 550 km przez pięć województw: warmińsko-mazurskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i lubuskie. W poprzednim wydaniu „Wiatru" poznaliśmy województwo warmińsko-mazurskie, odwiedzając Nową Pasłękę, Frombork, Tolkmicko i Elbląg. W tym numerze zapraszamy was na odcinki przebiegające przez województwo pomorskie.

Przystań w Rybinie na Szkarpawie – doskonałe miejsce na początek rejsu. Fot. Szalone Walizki

„Szalone Walizki" rozpoczęły rejs na Szkarpawie, w kameralnej przystani w Rybinie, która stała się czarterowym centrum Pętli Żuławskiej. Przystań leży przy północnym brzegu, między zabytkowym mostem obrotowym kolei wąskotorowej, a dwoma mostami drogowymi po wschodniej stronie. Przy kei prąd i woda. Cumowanie burtą do nabrzeża. Większe jachty płynące na wschód muszą poczekać na otwarcie mostu zwodzonego nad Szkarpawą. Mniejsze mogą się ostrożnie przecisnąć pod mostem północnym, który jest bramą na Wisłę Królewiecką – to najkrótszy szlak ku Mierzei Wiślanej. Właśnie ten wariant mogli wybrać Dorota i Jarek, więc poznali piękno i dzikość Wisły Królewieckiej, która wije się wśród pól i łąk, mija Sztutowo i Most Czterech Pancernych, a po kilku kolejnych kilometrach uchodzi do Zalewu Wiślanego. Pierwszy przystanek na zalewie: Kąty Rybackie. Warto tam popłynąć na rybę oraz do Muzeum Zalewu Wiślanego, które znajduje się tuż obok portu rybackiego i kameralnej przystani jachtowej (postój w marinie przy odnogach cumowniczych).

Płynąc na wschód wzdłuż mierzei, załoga minęła Skowronki i budowany tuż obok przekop, a później obrała kurs na Krynicę Morską – miasto chętnie odwiedzane przez żeglarzy i motorowodniaków. To największy kurort nad Zalewem Wiślanym. Przy ul. Portowej działają popularne restauracje i kawiarnie. W okolicy mamy też eleganckie hotele, sklepy i górującą nad miastem latarnię morską – ostatnią na wschodzie polskiego wybrzeża. Przystań jest okazała, obszerna i wygodna, więc cumujemy tu komfortowo. Obecnie trwa rozbudowa części lądowej (zaplecze, plac do zimowania jachtów i hangar). Dodatkowo przybędzie kilkanaście miejsc do cumowania przy nabrzeżu południowym. O 65 metrów wydłużony będzie pirs pasażerski, co poprawi warunki postojowe w porcie (te zmiany odczujemy już w przyszłym roku).

W Krynicy na kei mamy prąd i wodę, a tuż obok – bosmanat z sanitariatami i prysznicami. Jest nawet skromna wypożyczalnia rowerów, więc można prosto z przystani wyruszyć na piękny szlak prowadzący przez całą mierzeję – na zachód do Kątów Rybackich lub na wschód do Piasków (Nowej Karczmy) i do granicy z Rosją (15 km w jedną stronę).

Piaski to ostatnia osada na Mierzei Wiślanej, leży trzy kilometry przed granicą z Rosją (Obwód Kaliningradzki). Z oddali wypatrujcie toru, nabieżników i charakterystycznych drewnianych tyczek rybackich ustawionych w stożki na lądzie. Port w Piaskach to kameralna przystań rybacka, w której cumujemy gościnnie w centralnej części, burtą ▶

Sezon dobiega końca, ale słońce wciąż mocno grzeje. Fot. Szalone Walizki

Most Czterech Pancernych na Wiśle Królewieckiej. Na kursie Zalew Wiślany. Fot. Szalone Walizki

Szeroka Wisła, wąska Szkarpawa i śluza Gdańska Głowa. Fot. Szalone Walizki

Przystań w Kątach Rybackich – zachodni kraniec Zalewu Wiślanego. Fot. Szalone Walizki

Krynica Morska ma najlepszą infrastrukturą dla żeglarzy na całym Zalewie Wiślanym. Fot. Szalone Walizki

Koniec świata w Piaskach. Ostatni postój na mierzei przed granicą polsko-rosyjską. Fot. Szalone Walizki

do krótkiego drewnianego molo dzielącego basen portowy na dwie części. Nie ma tu infrastruktury dla żeglarzy, więc trzeba się obyć bez prądu i wieczornej kąpieli. Obok portu jest sklep – niewielki, ale nieźle zaopatrzony. Kawałek dalej – wędzone ryby i warzywniak. Tuż przed kościołem – kawiarnia „Koniec świata". Warto też przejść las porastający mierzeję i odwiedzić piękną szeroką plażę – pustą nawet w sezonie.

Po przepłynięciu zalewu ze wschodu na zachód rozpoczyna się powrót na rzeczny szlak. Na początek: rozlewisko przy rezerwacie Ujście Nogatu. A po chwili sam Nogat. Jego północny odcinek jest przepiękny – szeroki, dziki i pełen ptaków. Po niespełna trzech godzinach: śluza Michałowo. Po kolejnych dwóch: śluzia Rakowiec. Po chwili wyłania się Malbork i przystań Park Północny. Dookoła przystani jest mnóstwo zieleni. Przy kei pąd i woda. A do centrum miasta i zamku – zaledwie kilometr pieszo wzdłuż rzeki. Na Nogacie mamy jeszcze dwie śluzy: Szonowo – godzinę drogi spod zamku, a także imponującą (niemal jak wodny zamek) śluzę Biała Góra, która jest bramą na Wisłę. Zabytkowe śluzy na Nogacie są obsługiwane ręcznie. Warto zadzwonić do śluzowego i uprzedzić, że płyniemy – cała operacja pójdzie wówczas sprawniej (w sezonie 2022 śluzowanie jednostek turystycznych jest bezpłatne).

Po przejściu śluzy Biała Góra „Szalone Walizki" wpłynęły w nurt Wisły, od razu poczuły siłę i magię rzeki. Na Wiśle trzeba wypatrywać na brzegach znaków nawigacyjnych. Nie wszystkie są dobrze widoczne, więc lornetka powinna być pod ręką. Szlak żeglugowy przebiega raz lewym, raz prawym brzegiem – co chwilę trzeba się przenosić z jednej strony rzeki na drugą, czasem nawet co 200, 300 metrów.

– Wisła z mostu wygląda zwyczajnie. Jej potęgę czujemy dopiero, gdy płyniemy z jej nurtem – mówi Jarek Kowalski. – Rzeka jest duża, szeroka, piękna i niestety całkowicie pusta. Przez dwa dni nie spotkaliśmy ani jednej barki i ani jednej łodzi turystycznej. Królowa polskich rzek wciąż czeka na odkrycie.

Na ostatnim odcinku Wisły trzeba podjąć decyzję: można skręcić w prawo w śluzę Gdańska Głowa i wrócić Szkarpawą do Rybiny lub cztery kilometry dalej skręcić w lewo w śluzę Przegalina i Martwą Wisłą obrać kurs na Gdańsk. Na Motławie powita was miasto tętniące życiem. Teraz wystarczy poczekać na podniesienie kładki prowadzącej na Ołowiankę – zwykle jest podnoszona o pełnych godzinach i pozostaje w górze przez około 30 minut. Gdy jesteśmy już po drugiej stronie, możemy wywołać bosmana Mariny Gdańsk na kanale roboczym 6 VHF. Obsługa wskaże miejsce, a nawet pomoże przy cumowaniu. Choć marina ma aż 70 miejsc gościnnych, w sezonie warto zadzwonić wcześniej, by poinformować o planowanej wizycie i zapytać o wolne miejsce (tel. 695 564 848). Postój kosztuje 8 zł za każdy metr jachtu plus 3 zł od osoby. Przy kei mamy prąd i wodę, a po drugiej stronie ulicy Szafarnia – biuro mariny oraz sanitariaty (prysznice płatne dodatkowo).

Podczas rejsów szlakami województwa pomorskiego korzystajcie z przeglądowej mapy Pętli Żuławskiej, na której zaznaczono przystanie, mariny, śluzy, mosty, linie wysokiego napięcia oraz szlaki wodne z podziałem na kilometry (taka publikacja ułatwia planowanie trasy – powinna być dostępna na pokładach jachtów czarterowych). Warto mieć także podręczny spis telefonów do śluzowych i operatorów mostów zwodzonych. Doskonałą pomocą jest bezpłatny przewodnik tury-

Z przystani Park Północny w Malborku...

...mamy zaledwie kilometr do centrum miasta i zamku.

styki wodnej Pętla Żuławska (dostępny także w wersji elektronicznej na stronie www.petla-zulawska.pl). Warto również zaglądać na nową witrynę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku: gdansk.wody.gov.pl. Administrator strony publikuje komunikaty oraz informacje o ograniczeniach żeglugowych (zakładka: Komunikaty nawigacyjne). Przydatny jest również przewodnik prezentujący śródlądowe znaki nawigacyjne – zanim wypłyniecie na Wisłę, warto sobie przypomnieć te najważniejsze.

W następnym wydaniu „Wiatru" zabierzemy was na drogi wodne województwa kujawsko-pomorskiego, by wspólnie z „Szalonymi Walizkami" poznawać kolejne odcinki drogi wodnej przez Polskę. Więcej o wyprawie na stronie www.szalonewalizki.pl. Informacji o szlaku MDW E70 szukajcie też na www.mdwe70.pl. ■

Śluza Biała Góra. Opuszczamy Nogat i wpływamy na Wisłę. Fot. Szalone Walizki (3)

Powrót na północ z nurtem Wisły. Tylko żeglując możemy poczuć siłę nurtu i majestat tej rzeki. Fot. Szalone Walizki

reklama

Udoskonalony antifouling od Seajet

Nową ulepszoną wersję popularnego na naszym rynku antifoulingu Seajet 034 Emperor przygotował znany producent farb przeciwporostowych Seajet (antifouling zastąpił farbę 035 Hard Racing). Zmodyfikowano żywiczną bazę farby, by w jeszcze lepszy sposób kontrolować tempo uwalniania substancji aktywnych w zależności od prędkości z jaką porusza się jacht. Nowa formulacja pozwala na stosowanie farby Seajet 034 Emperor także na szybkich jednostkach rozwijających prędkość do 70 węzłów. Oczywiście na łodziach wolniejszych także możemy stosować tę bardzo skuteczną farbę – zapewnia ona ochronę nawet w rejonach o silnym porastaniu. Źródło: www.farbyjachtowe.pl.

Osobisty lokalizator ResQLink View

Osobisty sygnalizator lokalizacyjny CR PLB ResQlink View (PLB-425) 406 GPS z pięcioletnią gwarancją. Nie wymaga subskrypcji. Może być używany na morzu, na ladzie oraz w powietrzu. Urządzenie współpracuje z systemami nawigacji satelitarnej GPS i Galileo GNSS. Jest małe, lekkie, wytrzymałe, wodoodporne i unosi się na wodzie. Ma cyfrowy wyświetlacz, światło stroboskopowe oraz litową baterię o pięcioletniej żywotności. ResQlink View łatwo się aktywuje i szybko przekazuje pozycję do globalnej sieci satelitów poszukiwawczych i ratowniczych. Sprawdzi się w górach, podczas ekspedycji narciarskich, kajakowych, wędkarskich oraz w trakcie morskiej żeglugi – wystarczy rozłożyć antenę i nacisnąć przycisk ON. Sygnalizator sprowadzi ratowników na odległość nie większą niż 100 metrów od miejsca wypadku. Rozmiar: 114,8 x 51,6 x 37,8 mm. Waga: 148 g. Zakres temperatur przechowywania: od -30°C do +70°C. Zakres temperatur pracy: od -20°C do +55°C. Cena: 2050 zł. Źródło: www.sealight.pl, www.sklepzeglarski365.pl.

Zegarek Ronstan ClearStart

Najbardziej stylowy zegarek w gamie ClearStart marki Ronstan. Ma obudowę o średnicy 43 mm ze szczotkowanej matowej stali nierdzewnej oraz czarne wykończenie i czerwone akcenty na analogowej tarczy. Zaprojektowany tak, aby dobrze się sprawdzał w domu, na wodzie oraz w biurze. Zegarek wyposażono w wysokiej jakości japoński mechanizm kwarcowy chroniony przez soczewkę wykonaną z twardego kryształu mineralnego. Jest wodoodporny (10 ATM). Zawiera funkcję odliczania do pięciu minut oraz stoper. Waga: 90 g. Źródło: www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl.

Kurtka Crozet od North Sails

Kurtkę wykonano z materiału pochodzącego z recyklingu. Jest wypełniona innowacyjnym włóknem stworzonym z plastikowych butelek (podczas produkcji materiału wytwarzamy mniej gazów cieplarnianych oraz oszczędzamy wodę i energię). Do tej pory firma Repreve poddała recyklingowi ponad 20 miliardów plastikowych butelek. Kurtka ma regularny krój, odpinany kaptur, kieszenie na suwak oraz elastyczne wykończenia zapewniające idealne dopasowanie. Źródło: www.yachtparadise.pl.

18 000 kolorów dla farb nawierzchniowych

Marki International oraz Awlgrip uruchomiły system mieszalniczy na terenie Polski. Dla użytkowników oznacza to natychmiastowy dostęp do produktów oraz możliwość wyboru spośród ponad 18 000 kolorów. Mieszalnik umożliwia zakup nawet litra indywidualnego koloru farby nawierzchniowej. Kolejny poziom personalizacji to możliwość uzyskania jednolitego koloru lub efektu – na przykład wykończenia metalicznego czy perłowego. Produkty dla profesjonalistów zaspokoją potrzeby armatorów oczekujących, by ich jacht wyróżniał się w marinie. Niezwykła trwałość, kolor oraz rewolucyjny system lakierów bazowych i bezbarwnych – teraz to wszystko w sieci dystrybucji działu jachtowego firmy Troton. Jeśli chcecie uzyskać więcej informacji, piszcie na adres: jachting@troton.com.pl. Źródło: www.awlgrip.com, www.international-yachtpaint.com.

Marka Toqeedo zaprezentowała nowy silnik Cruise 12.0 TorqLink o mocy porównywalnej z mocą uciągowych silników spalinowych 25 KM. Fot. Pro Fishing and Sport

Świat napędów elektrycznych.
Nowe silniki i systemy marki Torqeedo

Niemiecka marka Torqeedo od lat jest liderem w rozwijaniu technologii elektrycznych silników zaburtowych i stacjonarnych. Firma wciąż udoskonala swoje produkty i poszerza ofertę. Na rynek trafiają nie tylko nowe modele silników, ale także nowe baterie (mocniejsze i lżejsze), niezawodne ładowarki oraz nowoczesne technologie łączące poszczególne elementy w sprawne systemy. Do kajaków firma proponuje modele Ultralight. Do małych łodzi motorowych oraz do jednostek żaglowych typu *daysailar* – popularne turystyczne silniki Travel. Armatorzy pontonów, łodzi typu RIB, jednostek wędkarskich i jachtów motorowych wybierają nowości: Torqeedo Cruise 6.0 TorqLink lub większy i mocniejszy silnik Cruise 12.0 TorqLink. Do montażu pod kadłubami jachtów żaglowych i motorowych przeznaczone są silniki z grupy Cruise Pod Drives. Z kolei modele Torqeedo Deep Blue (zaburtowe i stacjonarne) to prawdziwe elektryczne potwory – na przykład do morskich katamaranów żaglowych lub do jednostek motorowych pływających w ślizgu.

Dlaczego silniki elektryczne tak chętnie są wybierane przez amatorów sporów wodnych? Czy chodzi tylko o ekologię? Być może bycie eko dla wielu ma znaczenie, ale częściej chodzi po prostu o wygodę, wartości użytkowe i możliwość żeglowania po akwenach objętych strefami ciszy. Silniki elektryczne są lżejsze od tradycyjnych spalinowych, nie wytwarzają hałasu, nie produkują spalin, nie mają systemów chłodzenia, nie wymagają wymiany oleju przekładniowego oraz wykonywania cyklicznych przeglądów. Poza tym stacjonarne silniki elektryczne nie zajmują miejsca w przestrzeniach kadłubów.

Wyłącznym dystrybutorem marki Torqeedo w Polsce jest warszawska firma Pro Fishing and Sport (www.profishing.com.pl), która dostarcza silniki i systemy napędowe dla stoczni oraz indywidualnych armatorów. Łodzie z silnikami Torqeedo pływają miedzy innymi po Jeziorze Solińskim, Powidzkim i Rożnowskim, na Wdzydzach, a także po wielu akwenach Warmii, Mazur i Kujaw. ■

Importer:
PRO FISHING AND SPORT
01-445 Warszawa, ul. Ciołka 35, pawilon 85
(22) 827 32 20, kom. 601 27 98 05
profishing@profishing.com.pl
www.profishing.com.pl

profishing and Sport

torqeedo

O poranku w Wenecji. Toqeedo Cruise 12.0 TorqLink pracuje bezszelestnie, więc nie zbudzi turystów. Fot. Andrea Muscatello

Nowość Torqeedo. Silnik Cruise 12.0, czyli moc bez hałasu i spalin

Niemiecki silnik elektryczny Toqeedo Cruise 12.0 TorqLink (rozwinięcie modelu Cruise 10.0) to solidny, niezawodny, trwały i niemal bezobsługowy napęd do jednostek o wadze do około pięciu ton. Najczęściej jest montowany na łodziach motorowych, pontonach, taksówkach wodnych, a nawet na małych promach pasażerskich. Drzemie w nim moc porównywalna z mocą uciągowych silników spalinowych 25 KM. Cruise 12.0 waży 60 kg. Występuje z rumplem i bez rumpla. Jest podnoszony i opuszczany przy pomocy manetki. Ma aluminiową wodoodporną obudowę, solidną kolumnę, wzmocnioną płetwę oraz śrubę o dużej sprawności (jest przystosowany do pracy w słonej wodzie). System wykorzystuje zaawansowaną komunikację Torqeedo TorqLink pozwalającą na szybkie i dokładne przesyłanie danych kablem 8-pinowym między elementami systemu: silnikiem, bateriami Power 48-5000, ładowarką i manetką TorqLink.

Gdy na pokładzie zamontujemy Cruise 12.0 zasilany dwoma bateriami Power 48-5000 (2 x 5000 Wh) i rozpoczniemy żeglugę ze średnią prędkością 27 km/h (to aż 14,5 węzła) – żegluga bez ładowania będzie trwać około 50 minut. Gdy rozpędzimy łódź do 12 km/h (prawie 6,5 węzła) – będziemy podróżować przez około 3 godziny. Jeśli natomiast sternik wybierze spokojną żeglugę z prędkością 7,5 km/h (4 węzły) – wówczas rejs może trwać bez przerwy nawet 9 godzin. W tym czasie pokonamy 36 mil, czyli ponad 66 km (z Wierzby nad Bełdanami dopłyniemy aż do Węgorzewa, czyli na jednym ładowaniu przepłyniemy większą część mazurskiego szlaku). Osiągi będą oczywiście uzależnione także od rodzaju łodzi, kształtu kadłuba, śruby, obciążenia i warunków panujących na akwenie.

Nowy model
2022

Cruise 12.0 R	
27.0 km/h	0:50 h
12.0 km/h	3:00 h
7.5 km/h	9:00 h
2 x Power 48-5000	

torqeedo

MANETKA Z KOMUNIKACJĄ TORQLINK

- Nowa manetka TorqLink z kolorowym wyświetlaczem.
- Wyświetlacz podaje tekstowe informacje o ewentualnych błędach.
- Nowa solidna obudowa, ergonomiczny uchwyt, prosta instalacja.
- Zaawansowana elektroniczna komunikacja między elementami systemu.
- Manetka TorqLink współpracuje z nowym silnikiem Cruise 12.0 TorqLink.

Aby silniki Torqeedo wykorzystywały pełnię swych możliwości, powinny współpracować z wydajnymi bateriami litowo-jonowymi Power. To nowoczesne źródła prądu i serca systemów napędowych. Mają solidne obudowy i są odporne na wstrząsy. Gwarantują wysokie napięcia, długą żywotność i pięć poziomów zabezpieczeń. Są zabezpieczone przed przeładowaniem, zwarciem, głębokim rozładowaniem, przegrzaniem i zanurzeniem (obudowa i wszystkie złącza spełniają normę wodoodporności IP67). Bateria Power 48-5000 po 3000 cyklach ładowania zachowuje aż 80 proc. swej pojemności (ośmioletnia gwarancja pojemności). Poza tym ma unikatowy system „zamykania baterii" – gdy wyłączymy silnik manetką TorqLink, na zaciskach baterii (klemach) zaniknie napięcie. Przedłuża to żywotność baterii, a gdy przez dłuższy czas nie pływamy (na przykład zimą), baterie zachowują stałe napięcie. Do baterii Power 48-5000 producent zaleca wyłącznie ładowarki Charger 750W lub ładowarki Charger 2900W opracowane specjalnie do szybkiego ładowania. Pojedynczą baterię urządzenie naładuje w dwie godziny, a zestaw – w cztery godziny.

Mózgiem napędu Torqeedo jest z kolei nowoczesna manetka TorqLink gwarantująca zaawansowaną elektroniczną komunikację między elementami systemu. Ma ergonomiczny uchwyt, solidną obudowę i kolorowy wyświetlacz informujący sternika miedzy innymi o prędkości, stanie naładowania baterii i zasięgu.

Polskim przedstawicielem marki Torqeedo jest warszawska firma Pro Fishing and Sport: www.profishing.com.pl. ■

Zestawy napędowe z dwoma silnikami Torqeedo Cruise 10.0 zainstalowano na promach...

...kursujących po kanałach w Singapurze. Fot. Torqeedo.com

Bateria Power 48-5000.

Ładowarka 650W (12h) do baterii Power 48-5000.

Moc Torqeedo Cruise 6.0 TorqLink odpowiada mocy uciągowego silnika spalinowego 9,9 KM. Fot. Thomas Deregnieaux

Cruise 6.0 R	
14.0 km/h	0:50 h
9.5.0 km/h	3:00 h
7.0 km/h	5:00 h
1 x Power 48-5000	

Bateria Power 48-5000.

Torqeedo Cruise 6.0. Nowy silnik do łodzi o masie do trzech ton

W tym sezonie na rynku debiutują dwa nowe modele elektrycznych silników zaburtowych Torqeedo o średniej mocy. Curise 3.0 zastąpił model Cruise 2.0, natomiast Cruise 6.0 TorqLink zastąpił silnik Cruise 4.0. Na szczególną uwagę zasługuje mocniejsza szóstka przeznaczona do łodzi o masie do około trzech ton. Współpracuje z mocniejszą baterią Torqeedo Power 48-5000 oraz z manetką działającą w systemie TorqLink. Moc modelu Cruise 6.0 TorqLink odpowiada mocy uciągowego silnika spalinowego 9,9 KM.

Jeśli na rufie łodzi zamontujemy silnik Torqeedo Cruise 6.0 TorqLink i będziemy płynąć z prędkością 14 km/h (7,5 węzła) – żegluga bez ładowania będzie trwać około 50 minut. Zmniejszając prędkość do 9,5 km/h (5 węzłów) – czas podróży wzrośnie do 3 godzin. Jeśli natomiast wybierzemy spacerowe tempo 7 km/h (3,8 węzła) – będziemy płynąć bez ładowania 5 godzin i pokonamy w tym czasie około 35 km, czyli prawie 19 mil morskich.

Mniejszy silnik Torqeedo Cruise 3.0 przeznaczony jest do łodzi o masie do trzech ton. Z powodzeniem zastąpi silnik spalinowy o mocy 6 KM. Współpracuje z baterią Torqeedo Power 24-3500. Oba modele silników (trójka i szóstka) są ciche, mocne, niezawodne i niemal bezobsługowe. Oba ważą około 17 kg. Występują z długą (L) i krótką (S) kolumną. Poza tym są proste w montażu i mają solidną konstrukcję odporną na zużycie – trwałość gwarantuje między innymi wodoodporna obudowa. Silniki dostępne są z rumplem (T) i bez rumpla (R). Te drugie możemy dodatkowo łączyć w pary (system Twin Cruise). Modele z rumplem mają wyświetlacz informujący o prędkości, mocy zasilania, stanie naładowania baterii i zasięgu. Użytkownicy modeli bez rumpla te same informacje znajdą na elektronicznej manetce. Zestawy napędowe powinny zawierać także baterie Power (jedną lub dwie), kontrolkę ładowania, kable, włącznik oraz ładowarki (po jednej do każdej baterii). Do ładowania można też wykorzystać panele solarne: do mocniejszej baterii Power 48-5000 maksymalnie 2x160 Wat, natomiast do baterii Power 24-3500 maksymalnie 1x160 Wat. W obu przypadkach konieczne jest wpięcie w instalację oryginalnego kontrolera solarnego Torqeedo. ■

Model Cruise 6.0 TorqLink.

FOT. THOMAS DEREGNIEAUX

torqeedo

torqeedo

silniki elektryczne do łodzi

TRWAŁE • MOCNE • NIEZAWODNE

Nowość

2022

Cruise 12.0

www.profishing.com.pl | ☎ +48 601 27 98 05 | ✉ profishing@profishing.com.pl

Torqeedo Travel. Silniki do jachtów żaglowych, pontonów i łodzi wędkarskich

FOT. CHRISTIAN BRECHEIS

Silniki Travel są poręczne i łatwe w obsłudze. Mają solidne mocowania i wydajne baterie wpinane w górny korpus.

Silniki Travel to najlżejsze i najcichsze na rynku małe silniki przyczepne. Są poręczne i łatwe w obsłudze. Doskonale się sprawdzają na łodziach wędkarskich, tenderach, pontonach i małych jachtach żaglowych typu *daysailer*. Mają trwałą aluminiową konstrukcję, solidne mocowanie do pawęży, mocną śrubę, wydajne baterie litowo-jonowe wpinane w górny korpus oraz wbudowany komputer pokładowy z GPS wskazujący zasięg żeglugi, prędkość i stan naładowania baterii. Manetka w rumplu zapewnia dynamiczną reakcję i płynną regulację obrotów. Baterię ładujemy za pomocą małej ładowarki dostarczanej wraz z silnikiem. Możemy też skorzystać z panelu solarnego Sunfold 50 wpinanego bezpośrednio do baterii. Z silnika Travel korzystał między innymi Szymon Kuczyński, który przy jego pomocy przepłynął Wisłą prawie 800 km.

Mocniejszy silnik Travel 1103 C, który wraz z baterią o pojemności 915 Wh waży zaledwie 17,3 kg, przeznaczony jest do jednostek o masie do 1,5 tony. Z kolei model 603, który z baterią 500 Wh waży 15,5 kg, najlepiej się sprawdza na łodziach o masie do 1 tony (bateria tego modelu unosi się na wodzie). Testy przeprowadzono między innymi na sportowej łodzi żaglowej. Jeśli na rufie zamontujemy silnik Travel 1103 i będziemy płynąć z prędkością 8,2 km/h (4,4 węzła) – żegluga bez ładowania będzie trwać około 50 minut. Zmniejszając prędkość do 5,8 km/h (3,1 węzła) – czas podróży wzrośnie do 3 godzin i 20 minut. Jeśli natomiast wybierzemy spacerowe tempo 3 km/h (1,6 węzła) – będziemy płynąć bez ładowania aż 9 godzin i pokonamy w tym czasie około 27 km, czyli 14,5 mili morskiej. Osiągi mogą nieco wzrosnąć, gdy silnik zamontujemy na lżejszej jednostce, na przykład na łodzi wędkarskiej. Oczywiście na żeglugę wpływają także warunki panujące na akwenie, rodzaj śruby oraz obciążenie.

Wnętrza baterii wykonano z wysokiej jakości stali, więc są one odporne na uszkodzenia mogące powstawać w wyniku przegrzania, wibracji i powtarzających się wstrząsów. Poza tym są chronione przed zwarciami i mają liczne mechanizmy bezpieczeństwa. W podróż można zabrać zapasową baterię, bo wymiana jest bardzo prosta. Warto też zainstalować aplikację TorqTrac, która zamieni nasz smartfon w czytelny komputer pokładowy. Aplikacja jest dostępna w sklepach App Store (iOS) i Google Play (Android). ■

Travel 603	
7.1 km/h	0:50 h
5.8 km/h	1:50 h
3.0 km/h	5:00 h

Travel 1103	
8.2 km/h	0:50 h
5.8 km/h	3:20 h
3.0 km/h	9:00 h

Manetka zapewnia płynną regulację obrotów.

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

Flagowa łódź firmy Linder Arkip 530. Fot. Jonas Ljungdahl

Aluminiowe łodzie marki Linder. Lekkie, bezpieczne i nie do zdarcia

Gdy pytamy producenta łodzi Linder o żywotność jego produktów, pada rozbrajająca odpowiedź: „Nie wiemy dokładnie, jak długo mogą pływać nasze łodzie. Najstarsze mają dopiero 39 lat". Choć współczesny świat w wielu dziedzinach zmierza w przeciwnym kierunku, szwedzka marka niezmiennie stawia na jakość i trwałość swych konstrukcji. Do produkcji firma wykorzystuje niezawodny materiał: aluminium lotnicze. Jeśli dodamy do tego solidny i precyzyjny montaż oraz bogate wyposażenie fabryczne w modelach z konsolą sterowniczą, otrzymamy przepis nie tylko na świetne jednostki o wytrzymałej konstrukcji, ale także na wieloletnią inwestycję. „Jeśli armatorzy łodzi Linder wracają do nas, to tylko po to, by wymienić łódź na większą" – mawiają dystrybutorzy współpracujący ze szwedzką marką.

Łodzie Linder są stabilne, bezpieczne i niezatapialne. Stop aluminium stosowany do produkcji jest lekki i jednocześnie wytrzymały, odporny nawet na bliskie spotkania ze skalistymi wybrzeżami. Łodzie Linder nie ▶

W chłodniejsze dni kokpit można przykryć tentem. Fot. Jonas Ljungdahl (2)

Łodzie Linder są bezpieczne i łatwe w prowadzeniu.

Łodzie marki Linder to doskonała propozycja dla wędkarzy, a oferowane przez firmę canoe Inkas – dla wszystkich miłośników sportów wodnych.

wymagają ani szkutniczych napraw, ani malowania i konserwacji – do czyszczenia wystarczy użyć wody i gąbki, ewentualnie odrobiny mydła. W prosty sposób możemy na nich zamontować elektryczne lub spalinowe silniki o mocach od 3 KM do 100 KM.

Marka Linder wywodzi się z regionu Småland (Smalandia) leżącego wśród setek jezior w południowo-wschodniej Szwecji. Przed laty kilkuletni chłopak Lars-Göran Linder łowił tam okonie z łodzi wiosłowej ojca. Później, w stodole obok domu, wspólnie z tatą zbudował pierwszy kajak. Gdy miał 20 lat, zaprojektował szybką łódź z laminatu – miłośnicy nart wodnych zaczęli pukać do drzwi stodoły, gdzie składali kolejne zamówienia. To był początek firmy, która formalnie powstała w 1966 roku. Skromna kilkuosobowa załoga koncentrowała się wówczas na budowie kajaków z włókien szklanych. W latach 70. wykorzystali rosnące zainteresowanie tymi konstrukcjami i sprzedawali 2000 kajaków rocznie – pozwoliło to umocnić markę Linder na rynku.

Wtedy też zwrócono uwagę na potencjał, jaki drzemie w aluminium. Na początku przygody z tym materiałem Linder rozwijał produkcję canoe, które sprzedawały się jak ciepłe bułki. W 1983 roku wprowadził na rynek swoją pierwszą aluminiową łódź wiosłową: Fishing 410. Później zaprezentowano model Fishing 440, który wciąż jest najczęściej kupowaną łodzią tego typu w Europie. W 2004 roku wprowadzono na rynek model Arkip 460, który stał się przebojem na całym świecie. Cztery lata później pojawił się Sportsman 445. Dziś Linder oferuje dziewięć łodzi aluminiowych dla wędkarzy i turystów oraz cztery modele canoe Inkas. Wybrane jednostki od lat służą strażakom zawodowym i ochotnikom, straży rybackiej, pracownikom parków narodowych, a także gościom hoteli i ośrodków wypoczynkowych. Polskim przedstawicielem marki Linder od ćwierć wieku jest firma Pro Fishing and Sport: www.profishing.com.pl. ■

DANE TECHNICZNE ŁODZI LINDER

	ARKIP 530 BR	ARKIP 460	SPORTSMAN 445 CATCH	SPORTSMAN 445 MAX	SPORTSMAN 445 BASIC	SPORTSMAN 400	SPORTSMAN 355	FISHING 440***	FISHING 410
Długość	530 cm (576 cm z platformą kąpielową)	460 cm	451 cm	451 cm	451 cm	401 cm	355 cm	431 cm	403 cm
Szerokość	214 cm	185 cm	175 cm	175 cm	175 cm	164 cm	146 cm	164 cm	156 cm
Wysokość całkowita	178 cm	142 cm	140 cm	140 cm	77 cm	63 cm	54 cm	60 cm	63 cm
Waga	610 kg	292 kg	252 kg	227 kg	189 kg	125 kg	84 kg	94 kg	75 kg
Masa maksymalna z silnikiem	838 kg	475 kg	397 kg	372 kg	319 kg	271 kg	157 kg	139 kg	97 kg
Wysokość wolnej burty	67 cm	60 cm	54 cm	54 cm	54 cm	60 cm	51 cm	54 cm	57 cm
Wysokość wnętrza	112 cm	80 cm	73 cm	73 cm	73 cm	63 cm	54 cm	60 cm	63 cm
Grubość kadłuba	2.7 mm	2.4 mm	2.0 mm	2.0 mm	2.0 mm	1.8 mm	1.7 mm	1.7 mm	1.7 mm
Kąt kadłuba	16°	12°	9°	9°	9°	8°	2°	–	–
Zalecany silnik	70-100 hp (51-74.6 kW)	30-50 hp (22-38 kW)	20-30 hp (14-23 kW)	20-30 hp (14-23 kW)	10-20 hp (7-15 kW)	6-10 hp (4-8 kW) 15-20 hp (11-15 kW)	6-8 hp (4-6 kW)	2.5-5 hp (1.8--4 kW)	2.5-3.5 hp (1.8--2.7 kW)
Zalecany silnik elektryczny Torqeedo				E.g Torqeedo Cruise 10.0 R (10.0 kW)				E.g Torqeedo Travel 11103 CS (1,100 W)	
Maksymalna moc silnika	100 hp (74.6 kW)	50 hp (38 kW)	30 hp (23 kW)	30 hp (23 kW)	20 hp (15 kW)	20 hp (15 kW)	8 hp (6 kW)	5 hp (4 kW)	3.5 hp (2.7 kW)

Importer:
PRO FISHING AND SPORT
01-445 Warszawa, ul. Ciołka 35, pawilon 85
(22) 827 32 20, kom. 601 27 98 05
profishing@profishing.com.pl
www.profishing.com.pl

Chojnicki Klub Żeglarski
świętuje setną rocznicę powstania

Najstarszy polski klub żeglarski powstał w Chojnicach w 1922 roku. W setną rocznicę tego wydarzenia zaplanowano liczne uroczystości. Obchody zainicjuje marcowy apel pamięci za zmarłych żeglarzy przy grobie Ottona Weilanda. Na 22 maja zaplanowano ogólnopolskie otwarcie sezonu. W programie między innymi msza święta w intencji żeglarzy, odsłonięcie pomnika Weilanda, otworzenie wystawy, parada jachtów i koncerty zespołów szantowych. Z kolei zwieńczeniem jubileuszowego roku będzie Pomorska Gala Żeglarska w Chojnickim Centrum Kultury. W sezonie oczywiście zapraszamy na liczne ogólnopolskie imprezy cyklicznie organizowane przez ChKŻ: Regaty Konstytucyjne (koniec kwietnia), Memoriał Ottona Weilanda (połowa maja), Chojnicki Złoty Konik Morski (druga połowa lipca), Puchar Komandora ChKŻ (wrzesień) oraz Puchar Jesieni (październik). Dodatkowo klub pozyskał w tym roku prawo do organizacji Mistrzostw grupy B w klasie Optimist (końcówka sierpnia) oraz Finału Pucharu Polski w klasie Laser (pierwsza połowa października).

Pierwszą przystań nad Jeziorem Charzykowskim uruchomił Otton Weiland (1887-1966), pionier polskiego żeglarstwa i współtwórca PZŻ. Baza mieściła się wówczas w czerwonej willi w Zaciszu. 16 marca 1922 roku zawiązano Towarzystwo Sportów Wodnych. Wkrótce prezesem został Weiland, nazwę zmieniono na KŻ Chojnice, a bazę przeniesiono na posesję restauratora Jana Gierszewskiego. Klub zrzeszał wówczas około 100 członków i miał 17 jachtów. Otton Weiland założył mały warsztat i żaglownię, w której wykorzystał swe doświadczenia kuśnierskie i krawieckie. Budował jachty i szkolił szkutników, którzy później realizowali własne projekty. Produkował też pierwsze ślizgi lodowe. Talent i pomysły Weilanda sprawiły, że KŻ Chojnice przez wiele lat był najlepiej wyposażonym w sprzęt klubem w kraju.

Podczas drugiej kadencji Weilanda podjęto trud budowy nowej bazy – drewnianego parterowego domku. Wzniesiono także nowy 100-metrowy pomost. Klub jednak rósł w takim tempie, że wkrótce podjęto decyzję o pozyskaniu własnego terenu. Nowy grunt zakupiono w 1928 roku. Dom klubowy przeniesiono na nowe miejsce po zamarzniętym jeziorze. Następnie budynek podpiwniczono i domurowano mieszkanie gospodarza oraz pokój bufetowy. Postawiono również nowy pomost. Resztę terenu podzielono na działki dla członków stowarzyszenia – na swojej części Weiland zbudował pensjonat „Bellevue".

W maju 1924 roku zorganizowano w Tczewie zjazd przedstawicieli czterech polskich klubów. Powołano na nim Polski Związek Żeglarski. Środowisko chojnickie reprezentował Otton Weiland, któremu powierzono funkcję wiceprezesa. Ta nominacja świadczyła o wielkim uznaniu dla jego dokonań oraz o pozycji chojnickiego żeglarstwa.

W 1932 roku zainicjowano regaty o Błękitną Wstęgę Jeziora Charzykowskiego – start w miejscowości Małe Swornegacie na północnym krańcu jeziora, meta przy klubowym pomoście w Charzykowach (długość trasy: 9,5 km). Wiosną 1935 roku, po 12 latach prowadzenia klubu, Otton Weiland oddał stery. Nowym prezesem został burmistrz Chojnic ▶

Nowoczesna przystań na południowym krańcu jeziora. Na brzegu budynki klubowe: hotel, hangar, warsztat i żaglownia. Przemysław Rombel / www.worldisbeautiful.eu

Dawna przystań Klubu Żeglarskiego Chojnice. Zdjęcie z około 1932 roku.

Otton Weiland. Pionier polskiego żeglarstwa.

Rok 1948. Otton Weiland (w białym stroju) w otoczeniu członków klubu.

Zdzisław Hanula, a Weiland objął funkcję wiceprezesa. W 1939 roku rozwój klubu przerwała II wojna światowa. Weiland musiał porzucić swoje Charzykowy na sześć lat, gdyż stały się one miejscem wypoczynku wyłącznie dla Niemców. Klub rozwiązano. W 1945 roku nad okoliczne jeziora dotarły wojska radzieckie, niszcząc zabudowania i majątki. Budynek ośrodka żeglarskiego spłonął – ocalał jedynie dom klubowy z hangarami.

Klub reaktywowano w kwietniu 1945 roku. Odrestaurowano wieżę regatową, a pokoje przygotowano w domku letniskowym Steinhilbera. Odbudowano pomost, odnowiono dom klubowy oraz zadbano o brzeg jeziora i plażę. Spokój nie trwał jednak długo, bo już w 1949 roku ukazała się ustawa nakazująca centralizację klubów sportowych w pięciu zrzeszeniach. Żeglarze z Chojnic chcieli bronić swej niezależności, za co zapłacili ponownym rozwiązaniem klubu. Środowisko chojnickich żeglarzy uległo rozproszeniu. Mimo kilkukrotnych prób reaktywowania działalności klubu, napotykano na zdecydowany opór ówczesnych władz politycznych. Utworzono więc sekcje żeglarskie w działających wówczas klubach Kolejarz i Chojniczanka. Nie porzucono jednak marzeń o powrocie do tradycji KŻ Chojnice. Smutnym wydarzeniem tego okresu była śmierć Ottona Weilanda – zasłużony żeglarz zmarł w grudniu 1966 roku z powodu niewydolności nerek. Dopiero w 1970 roku, w wyniku porozumienia działaczy Chojniczanki i Szkutnika, powołano Chojnicki Klub Żeglarski. Statut oraz tradycje wzorowano na KŻ Chojnice.

W latach 70. opiekę nad klubem sprawowało kilka chojnickich zakładów, wśród których pierwszoplanową rolę odgrywała Wytwórnia Sprzętu Sportowego w Chojnicach. Zbudowano nowy hangar, warsztat szkutniczy, budynek klubowy ze świetlicą oraz hotel. Dokupiono też pas gruntu od strony jeziora. W 1978 roku wybuchł pożar, który pochłonął hangaru wraz ze sprzętem. Natychmiast przystąpiono do odbudowy i już po siedmiu miesiącach oddano do użytku nowy obiekt. Dodatkowym bodźcem do szybkiego działania było przyznanie prawa do organizacji na Jeziorze Charzykowskim mistrzostw Europy juniorów w klasie 420, które rozegrano w lipcu 1979 roku. Kolejne mistrzostwa kontynentu w tej samej konkurencji rozegrano w 1990 roku. Z kolei trzy lata później Jezioro Charzykowskie gościło uczestników mistrzostw świata w windsurfingu lodowym.

Nowy wiek to przede wszystkim budowa nowej przystani jachtowej. Okazały port oddano w czerwcu 2007 roku i natychmiast, na mocy porozumienia z gminą miejską Chojnice, powierzono klubowi zarządzanie obiektem. Wkrótce klub mógł dopisać kolejne karty w swej historii – po raz pierwszy przedstawiciel sportu chojnickiego zdobył nominację na igrzyska: Kacper Ziemiński reprezentował Polskę w Pekinie. W jego ślady poszły zawodniczki: Irmina Mrózek Gliszczynska (Rio de Janeiro) oraz Magdalena Kwaśna (Tokio). Irmina, w załodze z Agnieszką Skrzypulec, została też mistrzynią świata w 2017 roku. Dziś ChKŻ Chojnice zrzesza blisko 200 członków, w tym 50 licencjonowanych zawodników, 40 członków sekcji kajakowej oraz około 100 żeglarzy turystów. ■

Setką przez Atlantyk w trudnych czasach. Co przyniesie przyszłość?

Jurand Goszczyński na jachcie „Alczento" wygrał trzecią edycję wyścigu samotników Setką przez Atlantyk (z powodu pandemii regaty rozegrano z rocznym opóźnieniem). Kilkunastu żeglarzy przygotowywało łódki, ale na starcie stanęło czterech uczestników, oprócz Juranda także Czech Ludek Chovanec na „Stovce", Adam Radecki na „Dream Catcher" oraz Jakub Dąbrowski na jachcie „Shaka". Dla wszystkich uczestników był to debiut w samotnej żegludze przez ocean.

Pierwszy etap, z portugalskiego portu Sagres na Teneryfę, rozegrano w silnym wietrze, więc zawodnicy notowali dobre przebiegi. Jurand dotarł na Wyspy Kanaryjskie po pięciu dniach i 12 godzinach. Adam Radecki zameldował się dobę później, a Ludek i Jakub – po kolejnych kilku godzinach, zajmując odpowiednio trzecie i czwarte miejsce.

Start do drugiego etapu na Martynikę przełożono o dobę z uwagi na silny wiatr. Prognozy zapowiadały porywy do 30 węzłów, ale w kolejnych dniach siła podmuchów miała słabnąć. Krótko po starcie żeglarze musieli podjąć decyzję: płynąć mimo trudnych warunków lub zrezygnować. Adam Radecki i Jakub Dąbrowski postanowili zrezygnować z dalszej rywalizacji – Adam czuł się psychicznie zmęczony i nie czerpał radości z żeglowania w takich warunkach, a Jakub wrócił do portu po uderzeniu mocnej fali, która nieco go poturbowała.

Jurand Goszczyński i Ludek Chovanec popłynęli w kierunku Karaibów. Jurand miał największe doświadczenie w żegludze setką. Swój jacht poznał doskonale podczas rejsów po Bałtyku. Uważał, że im dalej popłynie w trudnych warunkach, tym większe będą jego szanse na zwycięstwo.

Ostatnie mile – ląd na horyzoncie. Fot. Jurand Goszczyński

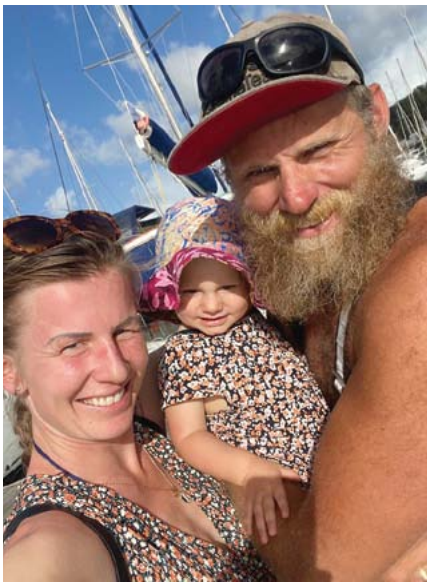
Droga do celu znacznie się wydłużyła, bo wiatry passatowe wiały w południowych szerokościach geograficznych. Poza tym były zmienne i kapryśne. „Rejs przez Atlantyk to po prostu rzemiosło. Często męczące i monotonne, z licznymi refowaniami, poprawkami kursu i godzinami spędzonymi przy sterze" – pisał Jurand. We znaki dawały się wodorosty, które zaczepiały się o płetwy ▶

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

Samoster na rufie jachtu „Alczento”.

balastowe i spowalniały żeglugę. W takich sytuacjach uczestnicy ostrzyli do wiatru i płynąc na wstecznym starali się zrzucać roślinność. Wymagało to umiejętnego sterowania i cierpliwości. Końcówka była trudna z uwagi na siłę wiatru. Jurand dopłynął na Martynikę w 28 dni, pięć godzin i trzy minuty. Ludek – w 35 dni, dwie godziny i 16 minut. Kuba Dąbrowski zabrał na pokład Beniamina Rostankowskiego i wspólnie, już poza regatami, wyruszyli w kierunku Martyniki (dotarli na miejsce po 26 dniach). Z kolei Adam Radecki pozostał na Wyspach Kanaryjskich, gdzie przeprowadzał naprawy i poprawki na swojej setce.

Ze zwycięstwem Juranda Goszczyńskiego w atlantyckich regatach wiąże się pewna historia. Otóż setkę „Alcento” zbudował Jarosław Weteski. Później jednak zrezygnował ze startu. Jurand ocenił, że Jarek wykonał solidną robotę szkutniczą. – Gdy przyjechałem obejrzeć łódkę, od razu mi się spodobała. Nie miałem jednak pieniędzy na zakup. Ale gdy Jarek usłyszał o moich atlantyckich planach, przywiózł mi jacht na wybrzeże i powiedział, że mogę za niego zapłacić wtedy, gdy będę mógł. Co ważne, nie znaliśmy się wcześniej. Nie mieliśmy także wspólnych znajomych, którzy mogliby za mnie poręczyć. Myślałem, że takie rzeczy już się nie zdarzają – opowiada Jurand.



Jurand Goszczyński z bliskimi na Karaibach.

Po regatach zwycięzca chciał przetransportować jacht kontenerem do Polski. Niestety stawki tak mocno poszły w górę, że koszt transportu stał się nieopłacalny. Sprzedał więc „Alczento” żeglarzowi z Czech, który rozpoczął rejs w kierunku Kanady.

Setkę zwodowała na Atlantyku także Edyta Krakowiak. W regatach jednak nie wystartowała. Najpierw spędziła dwa miesiące w Portugalii, a następnie samotnie popłynęła na Wyspy Kanaryjskie, gdzie dotarła pod koniec stycznia. W planach ma żeglugę na Karaiby i włóczęgę po tamtejszych wodach. Grzegorz Brodecki, żeglarz z Legnicy, ma łódź prawie gotową. Stan zaawansowania prac ocenił w styczniu na 90 procent. Planuje przygotować jacht na kolejną edycję regat. Kuba Waszkiel z Warszawy także prawie już ukończył budowę – pod koniec stycznia jego setka czekała na malowanie i montaż wyposażenia. Kuba również myśli o następnych regatach Setką przez Atlantyk, ale na razie planuje rejsy po Bałtyku. W podobnej sytuacji jest Justyna Szawelska z Gdańska. Budowała jacht z ogromnym zapałem, ale musiała przerwać prace, by w obliczu trudności ratować firmę. Ona także zapowiada powrót do setkowych planów, gdy tylko sytuacja gospodarcza się ustabilizuje. Prawie gotowy jacht ma także Bogdan Ewiak – na wodę zejdzie zapewne w tym roku.

W trzech edycjach regat Setką przez Atlantyk uczestniczyło łącznie 12 jachtów. Poza tym dwóch żeglarzy popłynęło przez ocean poza regatami. Wszyscy udowodnili, że marzenia można spełniać także z małymi budżetami i na małych jachtach.

Marek Słodownik

Janusz Maderski o polskich jachtach na Atlantyku

Samotni żeglarze ścigali się na Atlantyku na jachtach klasy Mini 5.80 oraz na setkach. Janusz Maderski, konstruktor obu łodzi, opowiada o regatach i trudnej sytuacji na rynku.

Jakie są pańskie refleksje po trzeciej edycji regat Setką przez Atlantyk?

Udało się je przeprowadzić bezpiecznie – to najważniejsze. Po raz trzeci jachty dopłynęły do mety bez awarii technicznych. Podczas pierwszego etapu wiatry sprzyjały, a czasy były rekordowe. Niektórzy czują niedosyt, bo Jurand Goszczyński nie pobił doskonałego rekordu trasy Teneryfa – Martynika należącego do Lecha Stocha. Po pierwszym etapie z Sagres na Wyspy Kanaryjskie, w którym Jurand zanotował rekordowy czas, spodziewano się równie szybkiej żeglugi na drugim odcinku. Tak się jednak nie stało, bo zabrakło wiatru. To był wyjątkowo niekorzystny czas dla szybkiego żeglowania w passatach.

Jurand Goszczyński płynął doskonale i wygrał bardzo wyraźnie.

Żeglował na setce cztery sezony. Sprawdził łódkę w różnych warunkach i miał ją doskonale sklarowaną. Wiedział na co ją stać i potrafił wykorzystać wszystkie jej atuty. Drugie miejsce Czecha Ludka Chovaneca to także spory sukces. Ludek bardzo szybko zbudował łódkę. Nie poddał się i ukończył regaty mimo kontuzji ręki. Adam Radecki i Jakub Dąbrowski, najmłodsi uczestnicy, wycofali się na początku drugiego etapu. Zapewne była to dobra decyzja. Płynąć trzeba wtedy, gdy ma się wewnętrzne przekonanie, że wszystko pójdzie zgodnie z planem. Regaty miały także drugie oblicze – mniejszą niż poprzednio liczbę uczestników. To między innymi efekt wzrostu kosztów budowy setki. Wyraźnie zdrożał też transport na start oraz powrót po regatach. Sklejki i żywice epoksydowe podrożały o około 70 proc. Podobny wzrost dotyczy wielu elementów niezbędnych do budowy i wykończenia setek. Dla kilku uczestników większe koszty w końcowym etapie przygotowań były poważnym ciosem.

Czy ma pan już plan na kolejną edycję?

Chciałbym zorganizować zespół, który przeprowadzi następne regaty – nadszedł czas na młodszych. Myślę, że warto utrzymać czteroletni cykl regat. Musimy też pamiętać, że potrzebna jest stabilna sytuacja na rynku. Mam nadzieję, że ceny produktów wreszcie się ustabilizują, a być może nawet nieco spadną – wtedy żeglarze będą mogli spokojnie planować wydatki i budowę. Zainteresowanie setką i startem w regatach wciąż jest spore, dociera do nas wiele zapytań z zagranicy.

Na Atlantyku rywalizowano także na jachtach klasy Globe 5.80. Jak ocenia pan ten wyścig?

Zaskoczyło mnie to, że w rok od powstania dokumentacji żeglarze budują tak wiele łódek. Cieszę się, że te, które wystartowały, były doskonale przygotowane i nie odnotowano poważniejszych awarii (poza awariami samosterów). Uczestnicy, którzy sprawdzili konstrukcję na oceanie, przekonują, że nie trzeba już w niej niczego poprawiać.

Rozmawiał Marek Słodownik

Historia jachtu „Fazisi”. W regatach dookoła świata pod banderą upadającego imperium

Załogowe wokółziemskie regaty etapowe Whitbread Round The World Race rozgrywano od 1973 roku. Start w Anglii. Trasa wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. W pierwszej edycji rywalizowały dwa polskie jachty: „Otago” i „Copernicus”. W piątej (lata 1989-1990) po raz pierwszy na starcie stanęła kobieca załoga – jachtem „Maiden” dowodziła 27-letnia Tracy Edwards. Po raz pierwszy we wszystkich etapach triumfował wtedy ten sam jacht – „Steinlager 2” Nowozelandczyka Petera Blake'a. Jego głównym rywalem był rodak Grant Dalton na jachcie „Fisher & Paykel”. Świat patrzył jednak nie tylko na pasjonującą walkę liderów, ale także na załogę jachtu „Fazisi”, pierwszą w historii (i zarazem ostatnią) płynącą w tym wyścigu pod banderą Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich. „Fazisi” różnił się kształtem od wszystkich jachtów budowanych w tamtych latach. Zaprojektował go Vlad Murnikov, który nigdy wcześniej nie widział nowoczesnych oceanicznych jednostek regatowych.

Jacht „Fazisi” w regatach Whitbread 1989-1990 .

Architekt

Murnikov swą pierwszą łódź zbudował we własnym mieszkaniu. Łódka miała osiem metrów, a pokój w którym ją budował – zaledwie sześć. Przez lata marzył o udziale w międzynarodowej imprezie żeglarskiej, ale większość obywateli jego kraju była przekonana, że to całkowicie nierealne.

W 1985 roku sekretarzem generalnym Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego został Michaił Gorbaczow, który zapoczątkował pierestrojkę – reformy mające zamaskować upadek starego systemu. Dla wielu był to pierwszy powiew politycznej i gospodarczej wiosny. W tym czasie Murnikov zebrał kilku znajomych i oznajmił im, że chce zbudować jacht do regat Whitbread. Entuzjazmu jednak nie wzbudził, bo niemal wszyscy uważali, że to niemożliwe.

Nie mając ani doświadczenia, ani kontaktów umożliwiających poznanie trendów w projektowaniu nowoczesnych jachtów regatowych, po prostu przestudiował wszystkie przepisy i przedstawił swoją wizję oceanicznej jednostki. W ten sposób powstał projekt, który spełniał wymogi, ale wyraźnie różnił się od pozostałych jachtów, które stanęły na starcie wyścigu w 1989 roku.

Murnikov stworzył zespół i zdobył sponsora, który sfinansował budowę kadłuba jachtu klasy Maxi o długości 83 stóp (ponad 25 metrów). Było to pierwsze prywatne przedsięwzięcie w radzieckim sporcie – ówczesne władze w żaden sposób nie były zaangażowany w ten projekt.

Budowa jachtu w gruzińskim porcie Poti.

FOT. ARCHIWUM EVGENY'EGO PLATONA

Gruzja

Jacht spawano z aluminium w stoczni zlokalizowanej nad wschodnim brzegiem Morza Czarnego, w gruzińskim porcie Poti. Projekt przewidywał budowę smukłego i lekkiego kadłuba ważącego 17 ton. Sponsorem była firma Fazis budująca tankowce i prowadząca browar. Udostępnili miejsce oraz podstawowe narzędzia. Jednak całą robotę wykonywali entuzjaści, którzy dowiedzieli się o projekcie z nielicznych artykułów w prasie. Przyjechali z różnych stron ZSRR, by być częścią niezwykłego, jak na czasy i miejsce, projektu. Niestety, budowa postępowała strasznie wolno i była drogą przez mękę. Murnikov zmagał się z brakiem materiałów i słabą efektywnością pracy. ▶

Wyładunek jachtu na lotnisku Londyn-Heathrow.

Zapał przegrywał z bylejakością charakterystyczną dla schyłkowych czasów systemów komunistycznych. Poza tym nikt w ekipie, posługującej się głównie młotkami i wiertarkami, nie miał doświadczenia w budowie nowoczesnych jachtów regatowych.

Okazało się również, że zaprojektowano zbyt cienkie poszycie kadłuba oraz pokładu. Konieczne było użycie grubszej blachy, co spowodowało zmiany we wszystkich parametrach konstrukcyjnych. Im dłużej trwała budowa, tym kadłub bardziej odbiegał od pierwotnych założeń. Po ukończeniu prac ważył 22 tony. Zwodowano go 62 dni przed planowanym startem. Jeszcze bez masztu, kila, kabestanów, olinowania i całego wyposażenia.

W ekipie panowały jednak dobre nastroje, bo do projektu dołączył Amerykanin Skip Novak, uczestnik trzech poprzednich regat Whitbread. Miał pomóc w dokończeniu budowy i przygotowaniach do startu. Miał też uczestniczyć w pierwszym etapie w roli co-skippera. Dodatkowo, dzięki jego kontaktom, pozyskano sponsora: firmę Pepsi. Tak się narodziło pierwsze w historii sportowe joint venture radziecko-amerykańskie.

W kraju sytuacja polityczna była coraz bardziej skomplikowana. W kaukaskich republikach ZSRR zaczęły narastać nastroje separatystyczne. Wkrótce doprowadziło to do wojny domowej i konfliktu pomiędzy Gruzją a Abchazją i Osetią. Murnikov obawiał się, że nie będzie mógł dokończyć budowy, więc postanowił przetransportować kadłub do Anglii. Na świecie były wtedy dwa samoloty, które mogły przewieźć taki ładunek: Antonov 124 Rusłan i An-225 Mrija. Oba rodem z ZSRR. Aleksei Grishenko, przyszły skipper, cudem uzyskał zgodę firmy Antonov na przetransportowanie jachtu samolotem An 124 Rusłan. Jak się później okazało, przestrzeń ładunkowa była zaledwie 10 cm szersza od szerokości kadłuba. Czyżby Murnikov pomyślał o tym już na etapie projektowania jednostki?

Jacht okazał się całkiem szybką jednostką.

Anglia

Antonow wylądował na lotnisku Heathrow w Londynie 55 dni przed startem regat (lipiec 1989). Gdy z wnętrza samolotu wyjechał wielki kadłub z banerem Pepsi, media miały temat na pierwsze strony gazet. Żaden z osiemnastu obywateli ZSRR, którzy przylecieli razem z jachtem, nigdy wcześniej nie był za granicą swego kraju, a większość Anglików nigdy nie widziała żadnego Rosjanina. Temu wydarzeniu towarzyszyły jednak uzasadnione obawy: jakim cudem radziecka ekipa ma teraz dokończyć budowę oraz zamontować takielunek i wyposażenie?

Załoga pracowała 24 godziny na dobę, więc wkrótce jacht wyszedł na pierwsze próby morskie. Ponieważ kadłub był znacznie cięższy niż zakładano, jednostka nie przeszła pomyślnie testów stateczności. Tym samym nie mogła być dopuszczona do regat. Na szczęście Evgeny Platon, jeden z budowniczych „Fazisi", zauważył w hangarze zapasowy kil jachtu „Rothmans". Anglicy sprzedali kil radzieckiej ekipie i po montażu łódź ponownie zwodowano. Dwa dni przed startem jacht wreszcie przeszedł pomyślnie próby stateczności. Tym samym żeglarze wygrali pierwszą bitwę – wyścig z czasem.

Kiedy jacht wpłynął pod pełnymi żaglami do mariny w Southampton i dołączył do regatowej floty, wywołał wielkie poruszenie. Został powitany brawami przez uczestników regat i widzów. Wtedy też zauważono, jak mocno się różni od pozostałych jednostek. Był długi i wąski. Miał mocno zadarty dziób, niską wolną burtę i długi wąski nawis rufowy. Fale często przelewały się przez pokład, więc niektórzy nazywali go łodzią podwodną. Ale był za to jednym z najlżejszych jachtów w całej stawce – ważył sześć lub siedem ton mniej od pozostałych jednostek. Poza tym kil od innej konstrukcji, a maszt i olinowanie bez trymu w morskich warunkach. Ale o dziwo, ten niesprawdzony i nieopływany jacht, z niedoświadczoną załogą, skutecznie rywalizował na trasie wyścigu.

Regaty

Sygnał do startu dał wystrzał z armaty 2 września 1989 roku. Na rufie logo Pepsi, a nad nią radziecka flaga. Ale załoga była przygnębio-

na, bo ze współpracy wycofała się firma Pepsi. Jej szefowie przestraszyli się reakcji opinii publicznej w USA, która mogła się wzburzyć na wieść o sponsorowaniu komunistycznego jachtu. Obawiano się takich reakcji głównie na Florydzie, gdzie zaplanowano jeden z portów etapowych. A przecież mógł to być świetny ruch marketingowy: radziecki jacht, amerykański co-skipper, wspólne sportowe wyzwanie i pamiętne hasło reklamowe: „The Choice of a New Generation". Nie da się ukryć, że przedstawicielom marki zabrakło wizji i odwagi.

Jacht był niedoposażony. Mieli tylko jeden komplet żagli i jako jedyni nie posiadali komputera przekazującego prognozy meteo. Brakowało pieniędzy na zakup prowiantu, a w angielskiej marinie pozostały długi – ponad 200 tysięcy funtów. Winę za wszystkie problemy brał na siebie skipper Aleksei Grishenko. Mimo tych wszystkich przeszkód, załoga podjęła walkę.

Tragedia

Pierwszy etap, z metą w urugwajskim Punta del Este, „Fazisi" zakończył na bardzo dobrym szóstym miejscu. Okazało się, że jacht jest szybki, a załoga radzi sobie doskonale. To była sensacja, o której pisały media na całym świecie. Niestety, kilka dni później „Fazisi" powrócił na czołówki gazet z powodu tragedii – skipper Grishenko popełnił samobójstwo. Był wyczerpany długim okresem przygotowań, budową, problemami finansowymi i niepewnością jutra. Ta sytuacja była dla niego nie do zniesienia. Czuł także, że nie ma posłuchu w załodze. Miał wrócić do domu po pierwszym etapie, ale zamiast tego targnął się na swoje życie. Skip Novak nie potrafił tego zrozumieć i wytłumaczyć. Wiedział, że Aleksei jest wrażliwym człowiekiem. Czuł, że traktuje to przedsięwzięcie bardzo poważnie. Nie rozumiał jednak tego, że obywatele upadającego ZSRR mieli poczucie, iż w regatach dookoła świata wykuwa się przyszłość ich kraju. Byli pierwszymi ambasadorami zmieniającego się świata zza żelaznej kurtyny.

W tej sytuacji Skip Novak podjął się prowadzenia jachtu w kolejnych etapach. W załodze znaleźli się także żeglarze z Nowej Zelandii, Anglii i Niemiec. W ZSRR zaczęły się więc pojawiać głosy, by żeglarzom oficjalnie zakazać kontynuowania rejsu pod radziecką banderą. Przed kolejnym etapem Skip powiedział, że bierze na siebie największe wyzwanie w całej dotychczasowej karierze żeglarskiej.

W drodze do Australii złamali bom oraz bom spinakera. Przez pewien czas nie działał generator prądu, a nawet jedyna na pokładzie kuchenka gazowa. Ekipa była u kresu wytrzymałości. Nie tego się spodziewali – ich wyobrażenia o wielkiej przygodzie zderzyły się z realiami i trudami oceanicznej żeglugi. Mimo to, dotrwali do końca. Im dłużej płynęli, tym więcej ludzi z całego świata wspierało ich wysiłki. Wolontariusze pomagali naprawiać łódź w portach etapowych. Sympatycy organizowali przyjęcia, na których sprzedawano pamiątki i zbierano fundusze. W Nowej Zelandii odbył się pokaz mody, a w USA konkurs piękności, w którym jurorami byli członkowie załogi. Była też aukcja rosyjskiej sztuki, a nawet charytatywny mecz bokserski z Muhammadem Alim w roli sparingpartnera. Dzięki tym wszystkim akcjom żeglarze mogli pozyskać pieniądze na noclegi w hotelach i zakup prowiantu na kolejne miesiące żeglugi.

Żeglarz z USA zapłacił 30 tys. dolarów za udział w jednym etapie regat. Żaglownia z Florydy zaoferowała na finisz komplet żagli warty 80 tys. dolarów. Były to pierwsze nowe żagle, które mogli wciągnąć na maszt od wypłynięcia z Anglii. Dla porównania, załoga nowozelandzkiego jachtu „Steinlager 2" mogła w tym czasie korzystać z ponad stu żagli. Budżety zachodnich ekip sięgały 14 mln dolarów, natomiast budżet „Fazisi" wyniósł zaledwie 2,5 mln dolarów.

Finał

Załoga „Fazisi" ukończyła regaty na 11. pozycji, co było wielkim osiągnięciem. „Opłynęliśmy świat. To jest niewiarygodne, absolutny cud" – mówił na mecie Skip Novak. Ten niezwykły projekt zrodził się z wielkiej zuchwałości, którą musieli się wykazać jego pomysłodawcy. A także determinacji budowniczych i załogi. Ekipie brakowało nie tylko obycia w sportowym biznesie zachodniego świata, ale także zwykłego doświadczenia żeglarskiego. Brian Hancock, Amerykanin, który był na pokładzie podczas pierwszego etapu, wspominał o pewnej trudnej sytuacji na oceanie, która groziła wypadkiem. Gdy zwrócił na to uwagę towarzyszowi z załogi, ten spojrzał na niego niewinnym wzrokiem i powiedział: „Za mało jeszcze wiem o żeglowaniu, by się bać. Czasem to lepiej".

Rejs dookoła świata był bolesnym doświadczeniem dla radzieckich żeglarzy. Dorastali w przekonaniu, że są najlepszym narodem na świecie, Związek Radziecki jest najlepszym krajem, a komunizm – najlepszym ustrojem. W trakcie rejsu przekonali się, że prawda jest inna. Gdy po dziewięciu miesiącach ukończyli wyścig, ich państwo już nie istniało, a świat wyglądał inaczej. Później niektórzy zaczęli mówić, że „Fazisi" był jachtem rosyjskim. Należy jednak pamiętać, że w projekcie uczestniczyło 11 Ukraińców, trzech Amerykanów, dwóch Gruzinów, Łotyszy, Francuzów i Nowozelandczyków, jeden Kazach, Brytyjczyk i tylko pięciu Rosjan. Evgeny Platon, jeden z głównych budowniczych, utrzymuje, że jacht zbudowali Ukraińcy za gruzińskie pieniądze.

Powrót

Żeby pokryć zobowiązania i spłacić długi, po regatach jacht popłynął na Florydę. Uczestniczył w akcjach promocyjnych i zarobkowych. W czasach pierestrojki i Gorbaczowa, w USA wierzono, że komunizm właśnie się kończy, więc zapanowała swoista moda na wszystko co czerwone i ze wschodu. Jachtem i załogą opiekował się PR-owiec rosyjskiego pochodzenia. W kilka dni sprzedał ponad 8 tys. koszulek hokejowych z napisem „Russians are coming" (po 50 dolarów za sztukę). Dla obywateli ZSRR było to pierwsze w życiu spotkanie z promocją i sprzedawaniem własnego wizerunku. Największym przegranym była chyba firma Pepsi, bo wbrew oczekiwaniom jej decydentów, jacht „Fazisi" stał się wielką atrakcją regat Whitbread.

Jaka przyszłość jachtu „Fazisi"?

Po amerykańskim tournée jacht został sprzedany. Przechodził z rąk do rąk, aż w końcu armatorem została organizacja Polish Yachting Association of North America skupiająca polonijne kluby żeglarskie. „Fazisi" żeglował i nawet odwiedził Polskę. We wrześniu 2017 roku, pozostawiony na kotwicy na Florydzie, został wyrzucony na brzeg w trakcie huraganu Irma. Brakowało pieniędzy na akcję ratowniczą, więc kadłub miał zostać zutylizowany. Uratowali go Rosjanie. Vlad Murnikov marzy, by jacht znów uczestniczył w najważniejszych wydarzeniach żeglarskich i aby ponownie stał się rosyjsko-amerykańskim przedsięwzięciem. Oczywiste jest jednak, że po napaści Rosji na Ukrainę, to marzenie już się nie ziści. Wojna zmienia wszystko.

Andrzej Minkiewicz

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

Race To Alaska. Wyścig dla każdego wcale nie jest dla wszystkich

Na trasie tego wyścigu prawie wszystkie chwyty są dozwolone. Mięśnie w ruch! Fot. Spencer Weber

Race To Alaska to jeden z najciekawszych i najbardziej oryginalnych wyścigów żeglarskich na świecie. Rozgrywany jest od 2015 roku na dystansie około 750 mil. Start i meta leżą w portach Stanów Zjednoczonych, ale większa część trasy wiedzie wzdłuż zachodnich wybrzeży Kanady. Zawodnicy rozpoczynają rywalizację w Port Townsend nieopodal Seattle, na północno zachodnim krańcu USA (stan Waszyngton). Zmierzają na północ szlakiem fiordów, cieśnin, potężnych lasów i otwartych wód Pacyfiku, by zakończyć rywalizację w Ketchikan na południowym krańcu Alaski.

Organizatorzy porównują te zawody do wyścigu psich zaprzęgów. Na uczestników czyha wiele niebezpieczeństw: statki, gwałtowne szkwały, prądy osiągające prędkość nawet 20 węzłów oraz niedźwiedzie. Zasady są proste. Płyniesz sam lub z załogą. Jachtem otwartym lub kabinowym, morskim, mieczówką, plażowym katamaranem, żaglowym kajakiem albo nawet deską SUP. Nie ma przeliczników, protestów, ani też dokładnie wyznaczonej trasy. Nie używasz silnika, ale możesz wykorzystać siłę mięśni do wiosłowania lub pedałowania. Możesz też zrobić postój, by odpocząć albo naprawić uszkodzenia. Na zwycięzców czeka 10 tys. dolarów. Nagrodą za drugie miejsce jest komplet noży do steków. Wszyscy, którzy docierają do mety, zdobywają jednak coś znacznie cenniejszego: ogromną satysfakcję, wzruszenie i dumę. Liczy się także wielka przygoda oraz współpraca, jaką załogi podejmują na szlaku.

Drogi wodne Alaski pokonywane były przez Indian od wieków. Później przyszedł czas żaglowych łodzi towarowych wożących zaopatrzenie do handlowych faktorii na dalekiej północy. Kiedy na Alasce odkryto złoto pod koniec XIX wieku, tamtejsze wody zapełniły się parowcami wożącymi poszukiwaczy. Właśnie w duchu eksploracji i w nawiązaniu do tradycji podróżowania narodził się Race To Alaska.

Po wystrzale z pistoletu zawodnicy biegną do swych łodzi, by jak najszybciej odbić od brzegu i wypłynąć z zatoki. Ta specyficzna procedura startu odbywa się przy głośnych dźwiękach dobiegających z dużych głośników. Ponieważ dozwolone jest używanie alternatywnych napędów zasilanych siłą mięśni, na wielu jachtach możemy zobaczyć nietypowe konstrukcje, które nie raz wzbudzały zainteresowanie i zdziwienie internautów. Jedni wiosłują, a inni pedałują i wprawiają w ruch łopaty zamontowane na rufie – każda edycja regat jest okazją do zaprezentowania nowych konstrukcji, więc Pomysłowy Dorbromir byłby cennym członkiem załogi.

Pierwszy etap o długości 40 mil kończy się punktem kontrolnym w kanadyjskim porcie Victoria. Pokonanie tego odcinka jest sprawdzianem dla uczestników i formą kwalifikacji. Kto dał radę, może płynąć dalej. Niektórzy postanawiają w tym miejscu zrezygnować, by powrócić na szlak w kolejnej edycji. Co ciekawe, uczestnicy sami wybierają trasę. Mogą płynąć wzdłuż wybrzeży przez otwarte wody Pacyfiku lub rzekami i kanałami wśród lasów i skał. Pierwszy wariant to spotkanie z oceanicznymi falami, na drugim czekają potężne wiry i prądy. Co rok na stracie pojawia się kilkadziesiąt jednostek. Niektórzy uczestniczyli we wszystkich wyścigach. Do ostatniej edycji

Ścigać się można na wszystkim, nawet na plażowych trimaranach. Fot. Charlie Starr

Na flautę dobre są także najprostsze rozwiązania. Fot. Drew Malcolm

Załoga „Seaforth Expeditions". Cała naprzód i wszystkie ręce na pokład. Fot. Liv von Oelreich

zorganizowanej przed pandemią (2019) organizatorzy przyjęli 45 zgłoszeń. Regaty ukończyło 25 załóg. Zgłoszenia do tegorocznej edycji można wysyłać do 15 kwietnia. Start zaplanowano na 13 czerwca. Wszystkie szczegóły znajdziecie na stronie www.r2ak.com.

Andrzej Minkiewicz

Daniel Evans, szef Race To Alaska, dla magazynu „Wiatr"

Andrzej Minkiewicz: Czego najbardziej się obawiałeś przed pierwszą edycją wyścigu?

Daniel Evans: W 2015 roku martwiliśmy się przede wszystkim o to, czy ktokolwiek dopłynie do mety. Wtedy ten wyścig był dla nas jak skomplikowane puzzle, których jeszcze nikt nie układał. Wielu doświadczonych żeglarzy, ludzie morza i przyjaciele, sugerowało, że to zbyt ryzykowne. Ostrzegano nas, że ktoś może zginąć. My jednak wierzyliśmy, że ludzie są znacznie bardziej rozsądni, niż się wydaje. Że nie zabraknie im umiejętności i talentów. Jeśli podejmą się wielkiego wyzwania, to sobie z nim poradzą. Trochę się obawiałem ruchu statków, jaki panuje w tym regionie, oraz spławianego drewna, które dla uczestników może być bardzo niebezpieczne.

Jakie wydarzenia z poprzednich edycji najgłębiej zapadły ci w pamięć?

Przede wszystkim zapamiętuję ludzi, bo każde wydarzenie wiąże się właśnie z uczestnikami regat i ich niezwykłymi historiami. Zespół Alula to trzech żeglarzy. Ukończyli wyścig, choć w codziennym życiu poruszają się na wózkach inwalidzkich. Duet Mau płynął plażowym katamaranem i nawet podczas sztormowej pogody wysyłali mi wiadomości SMS z żartami. Doskonale pamiętam też trzyosobową ekipę Broderna – stracili swój pedałowy napęd i musieli go samodzielnie naprawiać na malutkiej wyspie w kanadyjskich lasach. Mimo to dopłynęli na metę sześć minut po zwycięzcach. Niesamowici byli ludzie z zespołu Bunny Whaler żeglujący na otwartopokładowej łodzi z lat 80. Warunki na wodzie były bardzo trudne, więc postanowili odpocząć na małej wyspie w środku kanadyjskich lasów. Wtedy zdarzyła im się wywrotka. Jeden z załogantów, jak sam się przyznał, ze strachu „pobrudził spodnie". Postawili jednak łódź, podsuszyli ubrania i popłynęli dalej...

Co najbardziej lubisz w tym wyścigu?

Absolutnie wszystko. To, jak wiele osób chce wziąć w nim udział. Kocham ludzi, ich marzenia, pasje i historie, które tworzą przygotowując się do startu. To naprawdę wyjątkowy i trudny wyścig. Za każdym razem jest inny. Szczerze mówiąc, uczestnictwo oraz walka z naturą i własnymi słabościami wcale nie są przyjemne, więc generalnie nie polecam. Co byś nie robił, zawsze wyjdą na wierzch twoje słabości. Ale z drugiej strony, pokaż mi inny taki wyścig, podczas którego zwyczajne osoby stają się herosami. Race To Alaska zmienia ludzi i pokazuje ich skrywane oblicza. Wielu tych żeglarzy to zwyczajne osoby z sąsiedztwa, których nigdy byś nie podejrzewał o to, że mogą robić tak niesamowite rzeczy.

Rozmawiał Andrzej Minkiewicz

Załoga „McGuffin Brothers" uderza w dzwon zwycięstwa. Fot. Colin Mei

Witold Małecki. Kolejny polski żeglarz w świecie klasy Mini 6.50

FOT. MAREK WILCZEK

Witold Małecki podczas Bitwy o Gotland 2017.

Vector 650 dla Witka Małeckiego w budowie (ostatni tydzień lutego). Fot. Yacht Service

Witold Małecki, uczestnik bałtyckich regat samotników i żeglarz związany z klasą Nautica 450, rozpoczął przygotowania do rywalizacji w klasie Mini 6.50 i startu w atlantyckim wyścigu Mini Transat. Sternik wybrał polski jacht Vector 650 przystosowany do żeglugi w grupie jednostek seryjnych. Budowę łodzi realizuje firma Yacht Service Mariusza Świstelnickiego działająca nad Odrą na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi. Kadłub z okuciami, masztem i olinowaniem ma opuścić stocznię w połowie marca. Prace prowadzone są w szybkim tempie, bo już 15 kwietnia Witek chce wystartować w pierwszych regatach załóg dwuosobowych: Gran Premio d'Italia. Jego partnerem na pokładzie będzie prawdopodobnie Włoch Federico Fornaro, który dobrze zna zarówno polską łódkę, jak i trasę regat. Dwa tygodnie później żeglarz wystartuje w wyścigu samotników Corsica Med. A w kolejnych tygodniach wypłynie w samotny rejs kwalifikacyjny o długości tysiąca mil, który będzie ostatnią przepustką do wyścigu rozgrywanego na trasie Les Sables d'Olonne, Azory, Les Sables d'Olonne (start 19 lipca).

Projektantem jachtu jest Francuz Etienne Bertrand. Konstrukcja jest już dobrze znana w środowisku związanym z najmniejszą oceaniczną łodzią regatową – polska stocznia sprzedała już 25 egzemplarzy tych jednostek, a kolejne zakontraktowane zamówienia czekają na realizację. Mini ze Szczecina trafiały między innymi do Francji, Hiszpanii, Włoch, na Wyspy Kanaryjskie, do Szwajcarii i Niemiec. W ostatniej edycji wyścigu Mini Transat doskonale na polskim jachcie zaprezentował się Włoch Alberto Riva, który zajął drugie miejsce w etapie atlantyckim oraz drugie w klasyfikacji łącznej.

Dotąd tylko czterech Polaków wystartowało w Mini Transat. Kazimierz „Kuba" Jaworski na jachcie „Spanielek" zajął doskonałe drugie miejsce w 1977 roku (pierwsza edycja wyścigu). Jarosław Kaczorowski na jachcie „Allianz.pl" wywalczył 19. lokatę w 2007 roku. Dwa razy ścigał się Radek Kowalczyk – w 2011 oraz w 2015 roku. Z kolei Michał Weselak został sklasyfikowany na 15. pozycji w 2019 roku. Warto zwrócić uwagę, że dotąd żaden z naszych żeglarzy nie wystartował w tym wyścigu w grupie jednostek seryjnych – jeśli Witek dopnie swego, będzie pierwszym polskim skipperem w tej stawce. – Najbliższy sezon chcę poświęcić na naukę, zdobywanie doświadczeń na nowej łódce i zbieranie mil. W przyszłym roku chcę wystartować w Mini Transat. Nie po to, by przepłynąć ocean, ale po to, by się ścigać i walczyć o możliwie najwyższe lokaty – mówi Witek Małecki.

Do wszystkich swoich wcześniejszych projektów Małecki przygotowywał się solidnie. Gdy debiutował w Regatach „Poloneza" w 2013 roku, zajął drugie miejsce w grupie KWR i pierwsze w klasie Carter 30. W Bitwie o Gotland zwyciężył w trzecim swoim starcie (2018), by po dwóch latach wywalczyć drugą lokatę (ORC). Witek jest także dwukrotnym mistrzem i dwukrotnym wicemistrzem kraju w klasie Nautica 450.

Vector 650 z masztem, okuciami i kompletem lin kosztuje dziś 48 000 euro netto. By móc się ścigać, trzeba dołożyć żagle, elektronikę i odpowiednią przyczepę do transportu kadłuba z kilem. Witek Małecki szacuje, że na budowę jachtu i pierwszy rok w klasie Mini będzie potrzebować łącznie od 80 do 90 tys. euro netto. W regatach wystartuje w barwach własnej firmy Prodata zajmującej się dostarczaniem rozwiązań informatycznych dla firm i placówek edukacyjnych. ■

Mini Transat 2021. Włoch Alberto Riva na polskim jachcie Vector 650. Fot. Alexis Courcoux

Przemysław Zagórski, Jan Fursewicz, Rafał Sawicki, Adam Kajzer i Piotr Szwoch. Fot. Adam Burdyło

Mistrzowie Polski z Balex YKP Gdynia uskrzydleni przed nowym sezonem PLŻ

Załoga Yacht Klubu Polski Gdynia, dwukrotni zwycięzcy klubowych rozgrywek Polskiej Ligi Żeglarskiej, przygotowują się do sezonu w barwach nowego sponsora – partnerem mistrzów został Balex Metal, polska firma dostarczająca rozwiązania dla budownictwa przemysłowego, mieszkaniowego i rolniczego, zaliczana do czołowych producentów płyt warstwowych w kraju i za granicą. W branży materiałów budowlanych Balex Metal odnosi sukcesy już 30 lat. Teraz czas na przygodę z żeglarstwem i współpracę z mistrzami Polski – jakie efekty może przynieść realizacja tego projektu?

Sternikiem w załodze jest Rafał Sawicki, utytułowany regatowiec, który od lat rywalizuje na krajowych i europejskich akwenach, prowadzi szkolenia sportowe dla doświadczonych i początkujących zawodników, organizuje też żeglarskie eventy na jachtach klasy Delphia 24. W Polskiej Lidze Żeglarskiej startuje od pierwszej edycji (2015). Cztery razy sięgał po tytuł: dwa razy w barwach Yacht Clubu Sopot, a w ostatnich dwóch sezonach w barwach YKP Gdynia. Kluczowe role w załodze odgrywają także Piotr Szwoch i Adam Kajzer. Warto zwrócić uwagę, że załoga Rafała jest pierwszą, której udało się obronić mistrzowski tytuł w Polskiej Lidze Żeglarskiej. – Doświadczenie zbierane przez lata, także w formule match racing, zgranie załogi oraz przygotowanie mentalne – dotąd były to nasze największe atuty – mówi Rafał Sawicki. – Teraz będzie to także wsparcie partnera, który dostrzegł potencjał zarówno w załodze i naszych aktywnościach regatowych, jak i w szeroko rozumianym sporcie żeglarskim.

Rozgrywki PLŻ z roku na rok stają się coraz bardziej profesjonalne, a poziom rywalizacji rośnie. W tym sezonie do ekstraklasy dołączą cztery silne ekipy – każda z nich będzie mieć medalowe aspiracje. – Załogi poświęcają coraz więcej czasu na przygotowania. Niektórzy inwestują w sprzęt, by móc więcej dni poświęcić na szlifowanie formy. Jeśli chcesz się utrzymać w czołówce, musisz też zadbać o sprawy organizacyjne i finansowe – mówi Rafał Sawicki. – Dlatego wsparcie firmy Balex Metal jest dla nas ważnym i przełomowym wydarzeniem. Oczywiście, nie daje ono gwarancji powtórnej obrony tytułu mistrzowskiego. Sądzę nawet, że w tym roku będzie znacznie trudniej sięgnąć po końcowe zwycięstwo niż w poprzednich dwóch sezonach.

Załoga rozpocznie treningi już w połowie marca. Będzie się przygotowywać do rozgrywek na własnych jachtach oraz na ligowych łódkach klasy RS21, startując między innymi w trójmiejskich imprezach oraz w regatach Pucharu Polski. Ekipa będzie też zapraszać do Gdyni i Sopotu sparingpartnerów. Celem są nie tylko wysokie pozycje w rozgrywkach ekstraklasy, ale także późniejsze reprezentowanie Polski w Sailing Champions League.

Marek Dzikiewicz, prezes Balex Metal.

Dlaczego przedsiębiorstwo z branży budowlanej wspiera czołowych polskich regatowców? – Surowy klimat kształtuje charaktery żeglarzy, a nam pomaga wytwarzać lepsze i trwalsze produkty – powiedział Marek Dzikiewicz, prezes zarządu Balex Metal inaugurując rozpoczęcie współpracy z załogą YKP Gdynia. – Jesteśmy producentem, który wywodzi się z tego miejsca, z północy, która charakteryzuje się specyficznymi warunkami atmosferycznymi – myślę tu o średniej prędkości wiatrów na wybrzeżu, zasoleniu, czy też o ilości opadów. Pamiętając o tych warunkach, projektujemy i produkujemy pokrycia dachowe czy płyty warstwowe nie ulegając kompromisom. Trudne warunki atmosferyczne nie wybaczają. Produkty, które sprostają wymogom warunków nadmorskich, spełnią też oczekiwania naszych klientów w każdym innym miejscu.

Pierwsza runda tegorocznych zmagań w ekstraklasie Polskiej Ligi Żeglarskiej będzie rozgrywana w Sopocie 28 i 29 maja. Organizatorzy nazywają to miejsce jednym z najlepszych żeglarskich amfiteatrów w Europie. Gospodarzem drugiej rundy będzie Gdynia – 9 i 10 lipca. Miasto dysponuje jednym z najważniejszych akwenów regatowych w Polsce. Zapowiada się bardzo emocjonujący sezon. ■

Załoga Balex Metal YKP Gdynia na pokładzie jachtu klasy RS21. Fot. Gwidon Libera

Polska Liga Żeglarska. Rozgrywki rosną w siłę przed ósmym sezonem zmagań

Ton nadaje Telewizja PLŻ, czyli Szymon Jabłkowski i Zuzanna Czuryło w akcji. Fot. Gwidon Libera

Aż 60 załóg z 55 klubów zgłosiło się do tegorocznej edycji Polskiej Ligi Żeglarskiej, czyli krajowych rozgrywek drużyn klubowych. Prawie wszystkie ekipy opłaciły wpisowe i tym samym potwierdziły swój udział – to kolejny rekord zainteresowania regatami PLŻ i wzrost liczby zespołów o ponad 30 proc. Warto zwrócić uwagę, że akces zgłosiły wszystkie teamy, które w poprzednim sezonie uczestniczyły w rozgrywkach ekstraklasy i pierwszej ligi (36 drużyn). Na liście zgłoszeń pojawiły się też 24 nowe zespoły. Wzorem ubiegłego roku, organizatorzy zorganizują rundę kwalifikacyjną, w której wystartuje około 20 drużyn (czwarty weekend kwietnia). Wyłoni ona cztery załogi, które dołączą do pierwszej ligi. – Jeśli pozostałe ekipy z eliminacji wyrażą zainteresowanie dalszą rywalizacją, zorganizujemy dla nich rozgrywki w drugiej lidze składające się z czterech jednodniowych imprez. Podejmiemy wyzwanie, jeśli chęć uczestnictwa zgłosi co najmniej 12 zespołów. Realizacja takiego scenariusza sprawi, że Polska będzie mieć drugą największą (pod względem liczby zespołów) ligę na świecie, mocniejsi są tylko Niemcy – mówi Maciej Cylupa, organizator Polskiej Ligi Żeglarskiej.

Na każde regaty klub może wysłać dowolną ekipę złożoną z sześciu zawodników. W trakcie wyścigów na pokładach są czteroosobowe załogi. Podczas weekendu każdy zespół może dokonać dwóch zmian w składzie. Po sezonie cztery najsłabsze ekipy opuszczają ekstraklasę, a cztery najlepsze z pierwszej ligi awansują na ich miejsca. Z kolei cztery ostatnie z pierwszej ligi muszą uczestniczyć w regatach kwalifikacyjnych. Po każdym sezonie cztery czołowe drużyny z ekstraklasy zdobywają prawo startu w rozgrywkach Sailing Champions League.

W terminarzu ekstraklasy i pierwszej ligi są cztery dwudniowe imprezy weekendowe. Wzorem ubiegłego roku, uczestnicy spotkają się w Sopocie, Gdyni, Szczecinie i Warszawie. Pierwsze regaty w niższej grupie rozgrywkowej zaplanowano na początek czerwca, ostatnie na drugą połowę września. Z kolei zespoły z ekstraklasy rozpoczną zmagania w ostatni weekend maja i zakończą w ostatni weekend

IV runda ekstraklasy 2021 na wodach Zalewu Zegrzyńskiego. Fot. Gwidon Libera

Szczecin. Druga runda rozgrywek – wiatr nie ułatwiał zawodnikom zadania. Fot. Gwidon Libera

września. Organizatorzy zwracają uwagę na ożywiony ruch personalny w składach. – Niektóre ekipy łączą siły. Inne pozyskują zawodników z konkurencyjnych zespołów. Tworzą się także nowe kluby – część z nich powstaje tylko po to, by startować w ligowych rozgrywkach. Za sterami nowych drużyn zobaczymy w tym roku między innymi Tymona Sadowskiego, Igora Tarasiuka, Aleksa Michalskiego, Rafała Moszczyńskiego i Piotra Kowalewskiego – znanych i utytułowanych żeglarzy z różnych klas sportowych i olimpijskich – mówi Maciej Cylupa.

Koszt uczestnictwa w ligowych rozgrywkach wzrósł w tym roku do 12 tys. zł (opłata od zgłoszonej załogi). Obejmuje on udział w regatach (dzień treningowy plus około 15 wyścigów podczas jednego weekendu), dostawę jachtów i serwis, obsługę sędziowską i techniczną, bogatą obsługę medialną w internecie oraz posiłek i napoje. Przy organizacji każdej z imprez pracuje około 20 osób. Poważnym wyzwaniem jest także logistyka – jachty przewożone są na regaty w dwóch tirach. Na czas transportu kadłuby mają demontowane kile. Na miejscu ekipa techniczna przed dwa dni rozpakowuje auta, takluje łodzie, woduje, trymuje i sprawdza poszczególne elementy takielunku.

Dla Polskiej Ligi Żeglarskiej ubiegły rok był wyjątkowy. Organizatorzy pozyskali nową flotę: dziewięć jachtów klasy RS21 – nowoczesnych, szybkich, gwarantujących rywalizację na europejskim poziomie. Choć ligę powiększono z 24 do 36 zespołów, po raz kolejny trzeba było zorganizować kwalifikacje. Ligowe regaty rozgrywano na czterech różnorodnych i atrakcyjnych akwenach. Przeprowadzono łącznie 200 wyścigów, w których rywalizowało blisko 170 zawodników. Ekipa organizacyjna we wszystkich imprezach liczyła pond 50 osób. Z regat przeprowadzono transmisje na żywo, a kibice mogli obserwować ujęcia nie tylko z brzegu i z wody, ale także z powietrza. Mogliśmy także śledzić tracking na platformie SAP Sailing. Łodzie RS21 zadebiutowały również podczas regat flotowych zorganizowanych w ramach Lotos Nord Cup Gdańsk oraz Gdynia Sailing Days – tym samym narodził się Puchar Polski klasy RS21, w którym możemy uczestniczyć zarówno na jednostkach z ligowej floty udostępnianych w czarterze, jak i na jachtach prywatnych armatorów. W tym sezonie cykl będzie się składać z czterech lub pięciu imprez, być może również z udziałem ekip zagranicznych (więcej informacji o tegorocznej edycji na Facebooku: profil RS Sailing Polska). Zorganizowano też wrześniowe regaty w stolicy otwarte dla debiutantów chcących posmakować rywalizacji na nowoczesnych jachtach i atmosfery panującej na ligowych eventach.

Ciekawym projektem jest także Akademia Regatowa, czyli szkolenia organizowane w formule online. Akademia skupia około 80 słuchaczy. Pierwsze tegoroczne zajęcia przeprowadzono w styczniu. Organizatorzy postanowili podzielić uczestników na poziomy zaawansowania: *basic* to kurs podstawowy dla żeglarzy rozpoczynających przygodę z regatami. Poziom *intermediate* łączy średniozaawansowanych chcących rozwijać umiejętności. Grupa *advanced* skupia żeglarzy, którzy regularnie rywalizują w regatach. Natomiast poziom *pro* przeznaczony jest dla czołowych zawodników chcących zgłębiać regatowe tajniki pod okiem utytułowanych skipperów i gwiazd polskiego żeglarstwa. Akademia Regatowa obejmuje także szkolenia praktyczne na wodzie – dla każdej grupy na odpowiednim poziomie zaawansowania w formule flotowej i meczowej. Co ciekawe, na każdym poziomie zwykle pojawiają się nowe twarze – to dowód, że Polska Liga Żeglarska zaraża pasją do regat kolejne środowiska i pokolenia regatowców z różnych regionów kraju. ■

Załoga Yacht Klubu Polski Gdyni dwa raz z kolei zwyciężyła w ekstraklasie PLŻ. Fot. Gwidon Libera

Puchar Ameryki. Gwiazdy i pieniądze oraz drużyny młodzieżowe i kobiece

„Luna Rossa". Włosi z zespołu Prada znów chcą powalczyć o Puchar Ameryki. Fot. Luca Butto

Choć do regat jeszcze ponad dwa lata, przygotowania do 37. edycji Pucharu Ameryki nabrały tempa. Anglicy z Ineos Team UK rzucili wyzwanie Nowozelandczykom, obrońcom trofeum. Na czele brytyjskiego zespołu nadal stoi Ben Ainslie. Akces do walki zgłosili także Włosi z Prady (skipperem w poprzedniej edycji był Max Sirena) oraz Amerykanie z zespołu American Magic, w którym szefem jest Terry Hutchinson. Pewne ożywienie przyniosła wiadomość, że po 14 latach wraca zespół Alinghi, w którym stery trzyma Ernesto Bertarelli. Tym razem Szwajcarzy nawiązali współpracę z marką Red Bull. Obrońcy z Emirates Team New Zealand zwierają szyki i nadają ton operacji. W grudniu otwarto listę startową – zespoły mogły zgłaszać się do regat wpłacając 250 tysięcy dolarów. Z udziału w przygotowaniach wycofali się Holendrzy, ale organizatorzy wciąż wierzą w udział ekip z Chin i Korei Południowej.

Jacht klasy AC 40. Na tych łodziach mają rywalizować załogi młodzieżowe i kobiece.

Duże zainteresowanie budzą także ruchy kadrowe. Kontrakt z Nową Zelandią podpisał Nathan Outteridge, który w ostatniej edycji regat był w zespole szwedzkim. Peter Burling i Blair Tuke, kluczowi zawodnicy Kiwis, wciąż nie podpisali umowy – to przyczynek do wielu spekulacji. Niektórzy się obawiają, że mogą ich podkupić Szwajcarzy, co by oznaczało dość mocne osłabienie zespołu broniącego trofeum (sportowe i wizerunkowe). Wciąż wolny jest także James Spithill, przez lata kojarzony z zespołem Oracle BMW, a w poprzedniej edycji regat członek zespołu Prada. Anglicy pozyskali Jamesa Allisona, eksperta od inżynierii z 30-letnim doświadczeniem w wyścigach Formuły 1. To wynik umowy podpisanej z zespołem Mercedes-AMG Petronas F1. Kolejną ważną postacią w tej ekipie jest projektant Martin Fisher, który przez ostatnie 18 lat związany był z Pradą. O sobie mówi skromnie: „Dorastałem w Niemczech i mieszkałem tam przez prawie 40 lat. Studiowałem dynamikę płynów, a następnie zrobiłem doktorat z geofizyki, co zaowocowało karierą w badaniach klimatu. Projektowanie łodzi zawsze mnie interesowało i w pewnym momencie podjąłem decyzję, by robić to na pełen etat" – powiedział Martin Fisher.

Wciąż nie wiadomo gdzie będą rozgrywane regaty. W 2003 roku, po tym jak puchar trafił w ręce Szwajcarów, zerwano z tradycją rywalizacji na akwenie w kraju obrońców. Jednak ostatnie zawirowania związane z wyborem miejsca stają się naprawdę niepoważne. Decyzja miała zapaść we wrześniu, ale termin przełożono na grudzień. Teraz mówią, że wszystko się wyjaśni do końca marca. Do walki o organizację regat zgłosiło się kilkanaście miast, ale w grze pozostają praktycznie cztery: Dżudda (Arabia Saudyjska), Malaga i Barcelona (Hiszpania) oraz Cork (Irlandia). Wydaje się, że z uwagi na różnice kulturowe najmniejsze szanse ma Dżudda. Barcelona wróciła do rywalizacji po pewnym zastoju wynikającym z braku jasnych gwarancji finansowych. Irlandzki Cork pozyskał z kolei silne wsparcie rządu, który dostrzegł w tym wydarzeniu szansę na rozwój ekonomiczny regionu i całego kraju. O jakie pieniądze toczy się gra? Senat Bermudów zaapelował ostatnio o ponowne zorganizowanie pucharowych regat w Hamilton, bo obliczono, że edycja z 2017 roku długofalowo przyniosła wyspie zysk w wysokości 335 milionów dolarów.

Początkowo brano pod uwagę także Auckland, ale na przeszkodzie stanęły pieniądze. Organizatorzy oczekują bowiem zagwarantowania budżetu w wysokości 200 milinów

dolarów. Z kolei niezależne ekspertyzy wskazują, że realne koszty imprezy to od 120 do 135 milionów dolarów. Władze Nowej Zelandii wskazywały, że cena jest wygórowana. Obrońcy mają kłopoty z pozyskiwaniem rządowych dotacji, bo nie są reprezentacją narodową (jak przed dwoma dekadami w dwóch kolejnych edycjach) ale zespołem prywatnym.

Wiadomo natomiast, że 37. edycja Pucharu Ameryki będzie rozgrywana na jachtach klasy AC 75 – tych samych jednokadłubowcach co ostatnio, z ramionami pełniącymi rolę hydroskrzydeł i balastów. Ta konstrukcja spełniła pokładane w niej nadzieje: gwarantuje osiągi i skupia uwagę kibiców. „W poprzedniej edycji Pucharu Ameryki projektanci mieli mało czasu na dopracowanie konstrukcji. Teraz nie zaczną od zera, ale od miejsca, w którym zatrzymali się ostatnim razem" – powiedział wspomniany Martin Fisher.

Każda z drużyn może zbudować tylko jeden nowy jacht. Zespół wchodzący do rywalizacji może również odkupić łódź z poprzedniej edycji. Ograniczono możliwość trenowania na pucharowych łodziach – począwszy od 17 czerwca tego roku można spędzić na nich zaledwie 20 dni.

Nowością będzie za to próba poszerzenia formuły o rywalizację drużyn młodzieżowych oraz o regaty kobiet. Do tych wydarzeń zaproponowano czteroosobowe jachty monotypowe klasy AC 40, które powstają w nowozelandzkiej stoczni McConaghy Boats. Pierwszy egzemplarz dotrze do Auckland w lipcu. Wyniki symulacji pokazują, że te jednostki będą pływać z prędkością do 44 węzłów. Męskie zespoły wykorzystają je do treningów, a młodzieżowe i kobiece – do rywalizacji w regatach towarzyszących: Youth America's Cup i Women's America's Cup. To dwa nowe wydarzenia związane z pucharem, które budzą spore zainteresowanie na świecie i są szansą dla wielu nowych ekip, które dotąd – z uwagi na koszty i brak tradycji – nie mogły zaistnieć w Pucharze Ameryki.

Marek Słodownik

Jeziorak Yacht Club. Od patentu do regatowej żeglugi w ślizgu

Jeziorak Yacht Club, jeden z najmłodszych klubów w Polsce oferujący usługi klasy premium (powstał w 2020 roku), rozpoczyna trzeci sezon na Jezioraku, najdłuższym jeziorze w Polsce. Założycielem JYC jest Karol Górski, znany regatowiec i wielokrotny mistrz Polski. Klub dysponuje jachtami N'Fun 30, które pod względem właściwości nautycznych nie mają wielu konkurentów. To wyjątkowe maszyny, które świetnie się nadają do szkoleń, podnoszenia umiejętności oraz do regat. Smukły kadłub. Pionowa dziobnica z wysuwanym bomem genakera. Płaski pokład bez żadnych wystających elementów, przechodzący ku rufie w kierunku szerokich półpokładów. Do tego duży kokpit, osprzęt firmy Harken oraz nowoczesny takielunek – takich rzeczy nie znajdziecie w zwykłych jachtach turystycznych, ani na śródlądziu, ani na wodach przybrzeżnych.

– Łączy nas pasja. Trenerzy, instruktorzy i żeglarze tworzą u nas wyjątkową społeczność – mówi Karol Górski. – Klub jest miejscem dla rozpoczynających przygodę z żeglarstwem i zaawansowanych regatowców. Najszybciej uczymy się poprzez udział w regatach, więc po opanowaniu podstawowych umiejętności (szkolenie na patent), każdy może się rozwijać w akademiach regatowych, które przygotowują do szybkiej (technika) oraz mądrej żeglugi (strategia i taktyka). Kolejnym krokiem może być udział w cyklu imprez Jeziorak Grand Prix – także pod okiem doświadczonych trenerów.

W Iławie możemy stworzyć własną ekipę lub dołączyć do załogi. Możemy wystartować gościnnie w jednej imprezie lub stoczyć batalię o Jeziorak Grand Prix (dwie imprezy eliminacyjne plus regaty finałowe). Co ciekawe, formuła rywalizacji przewiduje uczestnictwo w poszczególnych wyścigach i regatach rotacyjnie na różnych pozycjach. Dzięki temu poznamy zadania trymera żagli przednich, grota, spojrzymy też na pracę sternika z innej perspektywy. Szybciej zdobędziemy więc umiejętności kompletnego i doświadczonego skippera, a każda godzina spędzona na jachcie będzie wykorzystana w ciekawy i rozwijający sposób. – Tę formułę testowaliśmy w ubiegłym sezonie. Sam byłem zaskoczony, jak szybko uczestnicy robili postępy, poznając pod okiem trenera wszystkie pokładowe funkcje. Obecność trenera na jachcie to zdecydowanie najlepsza drogą do szybkiej i bezpiecznej nauki – dodaje Karol. Więcej o działalności i ofercie Jeziorak Yacht Clubu na stronie www.jeziorakyachtclub.pl. ■

Klub dysponuje jachtami N'Fun 30 o doskonałych właściwościach nautycznych. Fot. Michał Tomaszewski

Jacht Klub Wielkopolski. W Poznaniu powstaje nowa sportowa grupa windsurfingowa

Z inicjatywy komandora Tomasza Figlerowicza i wicekomandora Pawła Prusińskiego, Jacht Klub Wielkopolski wznawia po trzech dekadach szkolenie w windsurfingu i powołuje do życia nową grupę sportową. W ten sposób chce powrócić do tradycji z lat 80. i 90. ubiegłego wieku, kiedy to sukcesy w konkurencjach windsurfingowych święcili utytułowani zawodnicy JKW: Paweł Kowalski, późniejszy trener kadry narodowej deskarzy, Grzegorz Myszkowski, pierwszy polski olimpijczyk w konkurencji windsurfingowej (Seul 1988), czy Piotr Myszkowski, członek kadry narodowej w klasach Mistral i RS:X. Treningi na wodzie rozpoczną się zapewne już pod koniec kwietnia, a oficjalną inaugurację zajęć zaplanowano na weekend majowy. – Można powiedzieć, że to swoisty powrót do przeszłości – mówi Tomasz Figlerowicz, komandor JKW. – W ostatnich latach windsurfing nie był obecny w naszym systemie szkolenia sportowego. Teraz chcemy nawiązać do dawnych tradycji, by w kilka sezonów dołączyć do czołowych klubów windsurfingowych w kraju. Tworzymy ofertę zarówno dla tych, którzy chcą po prostu nauczyć się pływania na desce, by w ten sposób poszerzyć swoje żeglarskie horyzonty, jak i dla zawodników obierających ścieżkę kariery sportowej i olimpijskiej. Choć działamy na śródlądziu, mamy mnóstwo atutów: świetną plażę, obszerny trawiasty teren, doskonałe zaplecze, kadrę trenerską oraz doświadczonych i zaangażowanych w windsurfing mastersów, którzy pomagają nam w organizowaniu pracy, doborze sprzętu i wytyczaniu szlaku, jakim powinniśmy podążać. Myślę tu przede wszystkim o Witoldzie Dudzińskim i Marcinie Urbańskim. Połączenie doświadczenia z młodzieńczym zapałem powinno dać dobre efekty.

Trenerem grupy będzie Marek Kaczmarek, doskonały żeglarz, który w ostatnich latach zgłębiał tajniki nowoczesnego windsurfingu – zarówno w teorii, jak i w praktyce. Na klubowej plaży, przy wschodniej kei, zamontowany zostanie windsurfingowy slip ułatwiający wodowanie. W pobliżu powstanie wiata do przechowywania desek i pędników. Sprzęt niezbędny do rozpoczęcia szkolenia dostarcza sklep Easy Surf. Pomoc obiecali także działacze PZŻ oraz trener Paweł Kowalski. Już wczesną wiosną sekcja ma dysponować kilkunastoma kompletnymi zestawami gotowymi do nauki.

Oferta skierowana jest do obecnych oraz przyszłych członków klubu, więc niezbędne informacje o projekcie pojawią się między innymi w pobliskiej szkole podstawowej. Do grupy będą też trafiać zawodnicy kończących przygodę z klasą Optimist oraz ci, którzy po kilku sezonach na laserze zechcą spróbować czegoś nowego.

Co ciekawe, po zakończeniu pierwszego etapu szkolenia, uczestnicy zajęć będą mogli szybko przejść do żeglugi na deskach z foilami, z pominięciem etapu rywalizacji na tradycyjnych deskach mieczowych, których czas świetności mamy już chyba za sobą. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem i grupa zadomowi się w JKW na lata, Poznań umocni swą pozycję na windsurfingowej mapie kraju. Warto zwrócić uwagę, że sąsiedni AZS, od lat rozwijający szkolenie w windsurfingu na Jeziorze Kierskim, ma już kilku wychowanków w szerokiej kadrze narodowej PZŻ na rok 2022 (konkurencja iQFoil).

Więcej informacji o szkoleniach żeglarskich w JKW na internetowej stronie klubu: www.jkwpoznan.pl. ■

Przystań Jacht Klubu Wielkopolski w trakcie regat Srebrny Żagiel Optimista. Fot. Alex Aender

FOT. WACŁAW KLEMP

Łóżko zajmuje całą szerokość dziobówki.

Parker 780 Escape łączy sportową sylwetkę i funkcjonalne rozwiązania.

Parker 780 Escape. Nowoczesny day cruiser na weekendowe przygody

Łódź 780 Escape, nowy model ze stoczni Parker Poland, zaprezentowano na targach w Paryżu w grudniu ubiegłego roku. Konstrukcja zastąpi model 750 DC, który był jednym z pierwszych w popularnej linii *open sport*. Escape może być napędzana przyczepnym silnikiem o maksymalnej mocy 300 KM. Ma nowocześniejszą linię, większe okna w burtach i jest prawie metr dłuższa od poprzedniczki – tę różnicę najwyraźniej widać w rozmiarach kabiny mieszkalnej.

W kokpicie jest duża wygodna kanapa otaczająca składany stół. Oparcia rufowej i przedniej części są ruchome. Jeśli rufowe oparcie przesuniemy do przodu, usiądziemy wygodnie twarzą w kierunku platformy kąpielowej. Takie ustawienie przyda się na przykład podczas uprawiania sportów wodnych lub gdy zechcemy wypić poranną kawę z widokiem na wodę. Jeśli natomiast przednie oparcie przesuniemy do tyłu, powstanie w tym miejscu szeroki dwuosobowy fotel nawigatora. Po obniżeniu stolika i rozłożeniu materaca, cała lewa strona kokpitu zamieni się w duże łóżko. Wygodnie spędzą tu noc dwie osoby lub małżeństwo z małym dzieckiem.

Na prawej burcie mamy barek z kuchenką, zlewozmywakiem i lodówką. Przy sterówce zamontowano pojedynczy regulowany fotel. Między kokpitem sterowniczym a zejściówką, projektanci w ciekawy sposób wkomponowali wąskie schody prowadzące na pokład dziobowy – wystarczy zrobić dwa kroki i otworzyć środkową część owiewki. Z kolei pod pokładem, w kabinie mieszkalnej, mamy szerokie dwuosobowe łóżko oraz zamykaną toaletę na prawej burcie.

Podobnie jak inne modele ze stoczni Parker Poland, 780 Escape powstał na kadłubie o przekroju w kształcie litery V, z dwoma charakterystycznymi stopniami w części dennej zapewniającymi dobre osiągi i bezpieczną podróż, nawet w trudniejszych warunkach. Jeśli ta łódź będzie pływać tak jak jej poprzedniczka, z pewnością przypadnie do gustu miłośnikom sportów wodnych i weekendowej turystyki.

Arek Rejs

Stół w kokpicie można obniżyć i przykryć dodatkowym materacem. Fot. Wacław Klemp (2)

Zamykana toaleta na prawej burcie.

PARKER 780 ESCAPE	
Długość	8,77 m
Szerokość	2,50 m
Zanurzenie (bez silnika)	0,48 m
Waga (bez silnika)	2100 kg
Zbiornik paliwa	230 l
Zbiornik wody	40 l
Załoga	8 osób
Certyfikat CE	B
Moc silnika	do 300 KM

Parker 700 Pilothouse. Dzielna mała łódź nie tylko dla wędkarzy

W obliczu odwołania wielu imprez targowych, w tym także największej na świecie wystawy boot Düsseldorf, światową premierę łodzi Parker 700 Pilothouse przesunięto o kilka miesięcy. W lutym zapowiedziano, że prezentacja będzie się odbywać w Splicie, podczas targów Croatia Boat Show. Na szczęście niecierpliwi nie muszą ani czekać do końca kwietnia, ani planować podróży nad Adriatyk. By zobaczyć nową łódź, wystarczy odwiedzić podwarszawski salon wystawowy firmy Parker Poland (Cząstków Polski, ul. Firmowa 30, tuż przy trasie S7 prowadzącej w kierunku Nowego Dworu Mazowieckiego).

Pilothouse powstał głównie z myślą o wędkarzach. Jednak świetnie się sprawdzi także jako uniwersalna łódź na weekendowe rodzinne rejsy, również w trudniejszych warunkach i przy niezbyt zachęcającej pogodzie. Łódź ma charakterystyczną linię oraz niewielką, ale dosyć wysoką, kabinę (z przednią szybą mocno wysuniętą do przodu). Ponieważ nadbudówka znajduje się w przedniej części łodzi, w kokpicie mamy sporo otwartej przestrzeni otoczonej wysokimi nadburciami. W podłodze znajdziecie duży schowek. Natomiast w ścianach możemy mieć rozkładane kanapy. Pojedyncze siedziska znajdują się także w części rufowej. Oczywiście, są tu także solidne uchwyty na wędziska i pojemnik na przynętę. Także na dziobie zaplanowano przestrzeń do wędkowania i wypoczynku – prowadzi tam wygodne przejście na prawej burcie.

Cenionym rozwiązaniem jest dodatkowe stanowisko sterowania w kokpicie. Ten element jest wyposażeniem dodatkowym, ale warto się na niego zdecydować, bo sterówka w kokpicie ułatwia manewry portowe i przydaje się podczas towarzyskich rejsów przy sprzyjającej aurze. Do kabiny prowadzą szklane przesuwane drzwi. Wewnątrz są miejsca dla czterech osób: sternika, nawigatora i dwóch dodatkowych pasażerów. Kabina, o wysokości ponad dwóch metrów, ma duże okna. Dodatkowo możemy zamówić otwierany dach, który zdecydowanie poprawi wentylację. Część dziobową zajmuje jednoosobowa kabina z dużym łóżkiem. Trzymamy kciuki za premierę na targach w Chorwacji i czekamy na pierwsze testy na wodzie.

Arek Rejs

Łódź ma dość wysoką kabinę oraz sporo otwartej przestrzeni w kokpicie otoczonej wysokimi nadburciami.

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

Fundacja Ocean Marzeń

Są dzieci, dla których dorastanie to ból i samotność.

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

oceanmarzen.org.pl

PRZEZ ŻEGLARSTWO W DOROSŁE ŻYCIE

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

Wprowadzenie młodzieży z domów dziecka w dorosłość to wielkie wyzwanie.

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

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

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

Pierwsze szkolenie na stopień Żeglarza Jachtowego.

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

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

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

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

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

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

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

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

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

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

waluta PLN kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

Opłata

pieczęć, data i podpis zleceniodawcy

Magazyn „Wiatr" na papierze i w wersji elektronicznej

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

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

POMORSKIE

Bytowski Klub Żeglarski, Poziomkowa 1, Bytów, tel. 603 390 899
SoGood Gdynia – restauracja przy Marinie Yacht Park, parter Sea Towers, Hryniewickiego 6, tel. 577880889
Marina Yacht Park – bosmanat, Gdynia, Arkadiusza Rybickiego 4c, tel. 785557777
Eljacht – elektronika jachtowa, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 3207024
Sklep żeglarski Wind, Gdańsk, Szafarnia 11/u16, tel. (58) 3016630
Sklep żeglarski Sea Light, Gdańsk, Droszyńskiego 15A (Strefa architektury), tel. (58) 340 83 63
Sklep żeglarski Clipper, Gdynia, al. Jana Pawła II 11, tel. (58) 6616085
Marina Przełom, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 24, tel. 668 868 228
Sklep Code Zero – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
Marina Gdynia – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
Sklep żeglarski Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 6216800
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, tel. (58) 3558200
Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa – filia biblioteki Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Gabriela Narutowicza 11/12, tel. (58) 3471799
Sopocki Klub Żeglarski Ergo Hestia, Hestii 3, tel. (58) 5557200
Sklep żeglarski Sailovnia, Gdynia, Chwaszczyńska 151e, tel. 517260626
Tawerna Mistral – Port Jachtowy Puck, Lipowa 1, tel. 655513551
Chojnicki Klub Żeglarski Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 3988120
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 3050450
Ludowy Klub Sportowy Charzykowy, Rybacka 8, tel. (52) 3988160
Port Jastarnia – kapitanat, Portowa 43, tel. (58) 6735960
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 21, tel. (58) 3222601
Przystań COSA AZS – hotel Galion, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 20, tel. (58) 3248100
Marina Gdańsk, Szafarnia 6/u4, tel. 695564848
Marina Sopot – bosmanat w budynku przy molo, tel. 500696588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, 31 Stycznia 52, Chojnice, tel. 523972569
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 3050507
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 9, tel. (58) 3073115
Szkoła Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

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

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

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

CZYTAJ

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
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
Szkoła Żeglarstwa Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. (22) 6519035
Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 8777888
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, al. Księcia Józefa Poniatowskiego, tel. (22) 5416363
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76, tel. (22) 3337000
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, tel. (22) 1823110
Sztorm Grupa – kursy i rejsy żeglarskie, Centrum Konferencyjno-Rekreacyjne Promenada, Białobrzegi, Spacerowa 35, tel. 669900600
Sklep żeglarski Żeglarz, Warszawa, Ludwika Waryńskiego 3, tel. (22) 8251762
Sklep Jaskkor – żywice i produkty jachtowe, Warszawa, Wólczyńska 133 budynek 4, tel. (22) 621 30 07
Sklep L&N – farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604500102
Sklep żeglarski Musto – sztormiaki i odzież żeglarska, Warszawa, al. Prymasa Tysiąclecia 76E, tel. (22) 8830048
Port WTW Zegrze – Ośrodek Sportów Wodnych Marina, Warszawska 1, tel. 608341646
Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, Warszawa, Kopernika 30, pokój 406, tel. (22) 8264364
Port SWOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 7822183
Klub Sportowy Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395989
Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 8395353
Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608
Klub Mila Zegrzynek, Jadwisin, Jerzego Szaniawskiego 56, tel. (22) 7827302
Port Jadwisin – Yacht Klub Polski Warszawa, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519190545
Hotel 500, Zegrze, Warszawska 31a, tel. (22) 7746600
Port Jachtowy i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509288201
Port TKKF Wodnik, Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 7748760
Ka jak kawiarnia – restauracja nad rzeką Narew, Nowy Dwór Mazowiecki, Tadeusza Kościuszki 13, tel. 572734720
Płocki Okręgowy Związek Żeglarski – przystań rzeczna nad Wisłą, Płock, Rybaki 10, pokój 3, tel. 603291061

KUJAWSKO–POMORSKIE

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

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

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

ŚLĄSKIE

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

PODLASKIE I LUBELSKIE

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

MAŁOPOLSKIE I PODKARPACKIE

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

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