JAK ZAMAWIAĆ ŻAGLE. POMIAR, WYBÓR MATERIAŁU I KOSZTORYS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych LUTY – MARZEC 2024

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

Czytaj e-wydania „Wiatru”

WIELKA MAJÓWKA 2024
Poradnik czarterowy

KURS NA GRENLANDIĘ
Do najdłuższego fiordu świata

KANAŁ KILOŃSKI
Jak przepłynąć na Morze Północne

DYNACOOK

CAMPER & YACHT

Ciesz się komfortem podróży w Twoim własnym stylu.

Akcesoria

stylowe i praktyczne!

Poznaj nowe dodatki do płyt serii Camper & Yacht. **Uchwyty** zabezpieczające przed przesuwaniem się garnków oraz **górna osłona**, która po wyłączeniu płyty może służyć jako dodatkowy blat roboczy.

GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

★★★★★ JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ

KLASA PREMIUM

Model DYNACOOK X2 mini

Gotuj wygodnie na gazowej płycie ceramicznej w technologii **„gaz pod szkłem”.** To doskonała alternatywa dla klasycznych kuchenek gazowych - zarówno na jachcie jak i w kamperze.

Brak otwartego płomienia znacząco wpływa na **bezpieczeństwo i wygodę** użytkowania płyty w trakcie podróży.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

Jakub Surowiec Żeglarzem Roku 2023

Jakub Surowiec, nominowany za złoty medal mistrzostw świata katamaranów A Class, głosami czytelników zdobył tytuł Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr". Kuba uzyskał 51 proc. głosów. Niewiele mniej uzbierał Igor Tarasiuk nominowany za pierwszy w historii medal dla Polski wywalczony w Żeglarskiej Lidze Mistrzów. Trzecie miejsce w plebiscytowym rankingu zajęli Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki nominowani za srebrne medale mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er. Dziękujemy czytelnikom, którzy oddali głosy na swoich faworytów, a wszystkim nominowanym raz jeszcze gratulujemy sukcesów.

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

15 lat magazynu „Wiatr"

Jesienią tego roku będziemy obchodzić 15. urodziny „Wiatru". Można więc powiedzieć, że rozpoczynamy sezon jubileuszowy (niejako: kryształowy). Jaki będzie? Chcemy utrzymać kurs, czyli nadal przygotowywać magazyn bezpłatny (w druku oraz w wersjach elektronicznych – w PDF, w web kiosku i w aplikacji). Wierzymy, że materiały publikowane na łamach „Wiatru" inspirują was do działania, pomagają odkrywać żeglarski świat i przekazują garść praktycznych informacji w każdym kolejnym wydaniu.

Świętowania nie planujemy, ale takie 15 lat to jednak kawał czasu, więc nie sposób uciec od wspomnień. Jak przebiegał ten rejs? Pierwsze wydania na gazetowym papierze, który brudził dłonie, jak powojenne „Życie Warszawy". Później pierwsza okładka na papierze kredowym przygotowana z okazji startu Volvo Ocean Race. Wreszcie upadek drukarni i wyprzedaż maszyn – w konsekwencji wymuszona zmiana papieru i formatu. Kalendarz co rok trochę podobny: targi na wiosnę, targi latem, targi jesienią. Igrzyska, regaty, rejsy i znów igrzyska. Rozwój plebiscytu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr" – jedynego w kraju, w którym głos mają czytelnicy. W biznesie huśtawka: najpierw kryzys w przemyśle jachtowym, później hossa, następnie znów spowolnienie. Wreszcie pandemia i katastrofa na rynku czasopism (nie tylko żeglarskich). Covid abdykował pierwszego dnia wojny, ale pozostawił po sobie kosmiczne koszty druku i zawirowania na rynku papierniczym. Na szczęście, przez te wszystkie lata, na każdym kroku mogliśmy liczyć na wsparcie oraz ciepłe słowa czytelników i partnerów – za wszystko dziękujemy! Napędzacie nas do roboty i pozwalacie wciąż się rozwijać – mamy nadzieję, że magazyn „Wiatr", który w ostatnich sezonach oddajemy w wasze ręce co dwa miesiące, z każdym wydaniem jest ciekawszy oraz bogatszy w wartościowe treści i praktyczne informacje. W tym numerze kolejna porcja – zapraszamy do lektury!

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: MATYLDA SOBOLEWSKA / AGENCJA CZARTEROWA PUNT

9334 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 2023, IX-X-XI 2023, XII 2023-I 2024).

Testy nowego modelu na włoskich wodach u wybrzeży Genuy. Fot. Nicola Brollo / Fivestudio.it

Bavaria przedstawia nowe ciekawe kolumny sterownicze.

Bavaria C46. Europejski jacht roku w konkursie rozstrzygniętym na boot Düsseldorf

Rodzinny cruiser Bavaria C46, nowy, elegancki i wygodny jacht z niemieckiej stoczni, zwyciężył w prestiżowym konkursie European Yacht of the Year 2024. Wyniki ogłoszono na styczniowych targach w Düsseldorfie. To już szósty model z linii C, która łączy nowoczesne konstrukcje spełniające wszystkie wymagania prywatnych armatorów. Bavaria C46 spełni dodatkowo oczekiwania żeglarzy planujących rejsy w załogach wieloosobowych, a także firm czarterowych. Konstrukcja zapewnia dobre właściwości nautyczne, przestrzeń i światło pod pokładem oraz wszelkie wygody. We wnętrzu zaplanowano nawet biblioteczkę, komfortowe stanowisko nawigacyjne mogące pełnić funkcję biura oraz obszerną garderobę – to szczególnie istotne dla tych, którzy chcą spędzać na pokładzie kilka miesięcy w sezonie lub nawet większą część roku. Z kolei w kambuzie, poza pełnym standardowym wyposażeniem i dużym blatem roboczym, mamy także okap nad kuchenką oraz zmywarkę. C46 w wersji podstawowej kosztuje 315 600 euro netto (1,36 mln zł). Modele zawierające elementy tzw. pakietu oceanicznego wyceniane są na 439 900 euro netto (1,9 mln zł). Jachty można zamawiać

Trap dziobowy z kotwicą. Fot. Ben Scheurer

z dostawą na czerwiec tego roku (ostatnie dostępne miejsca produkcyjne w sezonie 2024) oraz na przyszły rok z dostawą na maj.

Projekt kadłuba, pokładu oraz plan ożaglowania i takielunku stworzono we włoskim biurze Cossutti Yacht Design znanym z tworzenia szybkich jednostek do żeglugi *offshore*. Kadłub ma obszerną platformę kąpielową i wyjątkowo duży kokpit z dwoma rozkładanymi stolikami i przejściem w kierunku zejściówki w osi jachtu. Na nowo opracowanych kolumnach sterowniczych zamontowano plotery map oraz instrumenty, niezbędne informacje odczytamy także na wyświetlaczach bezpośrednio nad zejściówką. Zintegrowany bukszpryt pozwala stawiać dodatkowe żagle przednie (genaker i code zero), stanowi też element konstrukcyjny dla systemu kotwicznego (wciągana kotwica chowa się pod bukszprytem).

Animowana grafika ułatwiająca konfigurację wnętrza, dostępna na stronie niemieckiej stoczni (www.bavariayachts.com), pokazuje, że mamy do wyboru cztery aranżacje części rufowej oraz dwie części dziobowej. Na rufie możemy mieć od dwóch do trzech kabin oraz jedną lub dwie łazienki. Natomiast w części dziobowej mogą być dwie dwuosobowe kabiny z łazienkami lub sypialnia armatorska z dużym łóżkiem oraz łazienką na prawej burcie i osobnym prysznicem na lewej. W wersji przystosowanej dla licznych załóg, model C46 może mieć aż 12 koi (pięć kabin plus mesa). Nam najbardziej podoba się aranżacja z obszerną kabiną armatorską w części dziobowej (ze sporą przestrzenią do wypoczynku i przechowywania rzeczy osobistych) oraz z dwoma kabinami rufowymi, łazienką i dużą garderobą na prawej burcie, która pomieści nawet pralkę i suszarkę. Duży stół w mesie można obniżyć – po rozłożeniu w tym miejscu dodatkowych materacy powstaje ogromne salonowe łóżko. W mesie oczywiście nie brakuje okien w burtach i suficie, przez które do wnętrza wpada mnóstwo światła, a liczne otwierane okna zapewniają doskonałą wentylację. Dystrybutorem marki Bavaria jest firma Yachts & Yachting: www.yachtsandyachting.pl. ■

Przestrzeń, światło i wszelkie wygody pod pokładem. We wnętrzu możemy mieć nawet biblioteczkę i garderobę.

Jadalnię można zamienić w duże łóżko.

FOT. WWW.BAVARIAYACHTS.COM (3)

Charles Caudrelier wygrał wokółziemskie regaty samotników na trimaranach

Trimaran „Gitana" to najlepiej strymowany jacht w klasie Ultim. Eloi Stichelbaut / Gitana

Faworyzowany Charles Caudrelier, 49-letni żeglarz z zespołu Maxi Edmond de Rothschild, płynący na jachcie „Gitana XVII", wygrał wokółziemskie regaty samotników Arkea Ultim Challenge Brest. Sześciu francuskich skipperów rywalizowało na 32-metrowych trimaranach. Samotna żegluga na takim bolidzie, pędzącym przez dwa miesiące ze średnią prędkością 28 węzłów, gdzie do obsługi są żagle o powierzchni ponad 600 metrów kwadratowych, to zadanie wyłącznie dla odpornych psychicznie twardzieli. Trimaran „Gitana" to jacht najlepiej strymowany w stawce, od sześciu lat żeglujący w najważniejszych regatach i sprawdzony w każdych warunkach (choć wokółziemską trasę ukończył po raz pierwszy).

Na starcie stanął też Armel Le Cléac'h, 46-letni skipper „Maxi Banque Populaire XI", najszybszego jachtu we flocie, który jednak wciąż sprawia sporo problemów technicznych. Anthony Marchand, 38-latek bez dużego doświadczenia w żegludze na wielokadłubowcach, popłynął na „Actual Ultim 3" (dawny „Macif"), na którym François Gabart ustanowił przed laty wciąż niepobity rekord w samotnej żegludze dookoła świata. Thomas Coville, 55-letni żeglarz, najbardziej doświadczony spośród uczestników, mający na koncie osiem wokółziemskich rejsów, popłynął na „Sodebo Ultim 3". Eric Péron, 42-letni skipper, dowodził wysłużonym „Adagio" – od początku nie dawano mu szans na sukces. Z kolei zaledwie 26-letni Tom Laperche popłynął na „SVR-Lazartigue". Młody żeglarz ze sporym doświadczeniem, żeglujący na szybkim, ale kapryśnym jachcie – jego postawa była jedną z zagadek tych regat.

Wyścig, z założenia rozgrywany w formule non stop, miał swoją dramaturgię. Armel Le Cléac'h musiał zawinąć do brazylijskiego Recife w celu usunięcia awarii. Później problemy zgłaszali koleni. Tom Laperche uderzył w podwodną przeszkodę i zakończył rywalizację w Kapsztadzie. Do tego samego portu zawinęli również Anthony Marchand i Eric Péron – po niezbędnych naprawach żeglarze wrócili na trasę. Na Oceanie Indyjskim tylko liderujący Charles Caudrelier miał dobre warunki i potrafił je wykorzystać, zwiększając spektakularnie przewagę. Pozostali borykali się z silnymi wiatrami i zafalowaniem. Armel Le Cléac'h zdecydował się na przejście przez cieśninę Bassa i opłynięcie Nowej Zelandii od północy – sporo nadłożył, ale uniknął trudnych warunków. Przed Hornem lider zwolnił na 48 godzin, by przeczekać sztorm. Jego przewaga była bezpieczna, wynosiła 2800 mil, więc mógł sobie na to pozwolić. Kiedy Caudrelier mijał Horn, ostatni w stawce był jeszcze po Oceanie Indyjskim, a jego strata do prowadzącego wynosiła ponad 7500 mil.

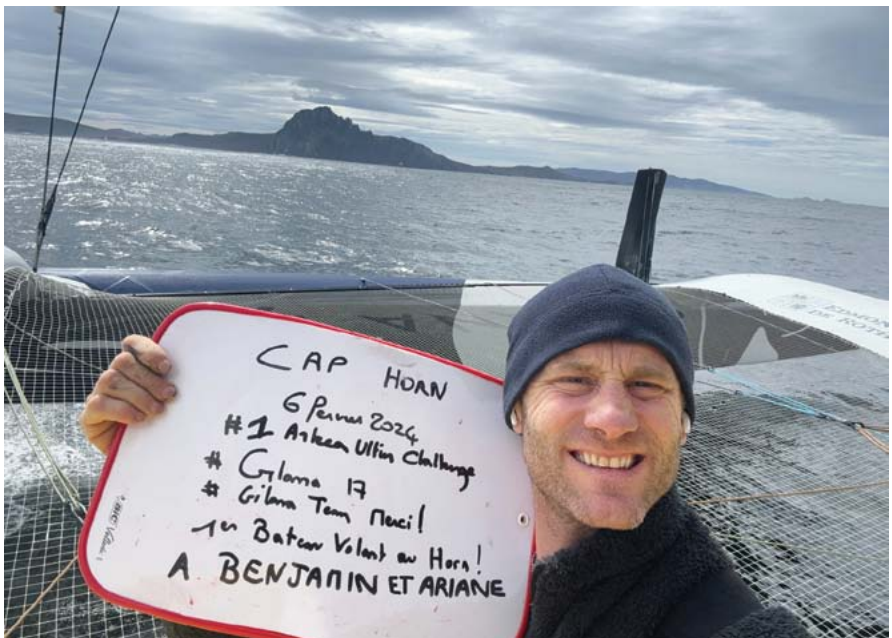
Thomas Coville zaliczył techniczny postój w Hobart. Na Atlantyku, kiedy wydawało się, że wyścig jest już rozstrzygnięty, w dryfujący obiekt uderzył Armel Le Cléac'h. Postanowił kontynuować żeglugę bez lewej płetwy sterowej, ale ponownie zderzył się z przeszkodą i tym razem awarii uległ ster w pływaku centralnym. Zawinął do Rio na dwie doby i stracił drugie miejsce.

Prowadzący Caudrelier obawiał się końcowego odcinka trasy, bo luty na Biskajach nie jest najlepszą porą do żeglowania. Widząc w prognozach nadchodzący sztorm i mając wyraźną przewagę (ponad 2000 mil) postanowił przeczekać w Horcie na Azorach, naprawiając w tym czasie usterki na jachcie. Ostatecznie Caudrelier dotarł na metę na pierwszej pozycji. Na drugim miejscu dopłynął Coville.

Choć żaden jacht nie pokonał trasy non stop, organizatorzy są zadowoleni z imprezy. Ich przewidywania odnośnie kolejnej edycji są jednak ostrożne. Problemem są śmieci na oceanach, wobec których regatowe maszyny są bezbronne, a uderzenie w dryfujący obiekt z prędkością prawie 30 węzłów, kończy się poważnymi uszkodzeniami i rodzi olbrzymie koszty. Nowe jednostki na razie nie powstają – klasa Ultim wciąż pozostaje światem bardzo hermetycznym.

Marek Słodownik

Charles Caudrelier mija przylądek Horn. Fot. Charles Caudrelier



Przepis na sukces, czyli jak Energa z Grupy ORLEN napędza Giżycką Grupę Regatową

Finał Pucharu Polski Klasy ILCA na Niegocinie – mocny akord w kalendarzu Giżyckiej Grupy Regatowej. Fot. Mariusz Kluk (2)

Trzy lata współpracy ze sponsorem strategicznym, dobre relacje z władzami samorządowymi oraz staranne gospodarowanie budżetem wynoszącym kilkaset tysięcy złotych rocznie – oto filary, które Giżyckiej Grupie Regatowej pozwoliły zreformować klub, wyprzedzić konkurentów pod względem organizacyjnym oraz zbudować system, który wielu prezesów i komandorów z innych regionów kraju bierze dziś za wzór. Giżycka Grupa Regatowa ma obecnie 100 zawodników, sześciu trenerów, osiem przyczep transportowych, pięć samochodów, dziewięć pontonów, ponad 80 łódek, kuter motorowy Conrad 900 do obsługi regat oraz bogaty kalendarz imprez, który na Niegocin co sezon przyciąga kilkuset żeglarzy z całej Polski. Bez starannie zaplanowanej i wieloletniej współpracy ze strategicznym partnerem zbudowanie takiego klubu byłoby trudne lub nawet niemożliwe. Mecenasem giżyckich żeglarzy jest Energa z Grupy ORLEN, jedna z czterech największych krajowych spółek energetycznych i jeden z trzech największych dostawców energii w Polsce.

Sport, zabawa i wychowanie – szkolenie na optimistach prowadzone jest w czterech grupach zaawansowania.

– Rozpoczęliśmy czwarty rok współpracy. Początki tej przygody nie były łatwe, bo prawie wszystkiego musieliśmy się uczyć od zera, na własnej skórze, bez specjalistycznych szkoleń, za to przy dużej życzliwości i wsparciu marketingowców ze spółki – mówi Alicja Klimaszewska, prezes Giżyckiej Grupy Regatowej. – Przystosowanie naszej pracy do oczekiwań sponsora było konieczne, więc szybko wskoczyliśmy na głęboką wodę, do zupełnie nowego świata. Przez ostatnie lata klub przeszedł organizacyjną rewolucję: od aktywności w mediach społecznościowych, przez materiały prasowe, produkcję zdjęć i filmów, logotypy na jachtach i strojach, aż po obszerne raporty przygotowywane dla partnera dwa razy w roku. Dzięki współpracy z tak dużym i tak znanym mecenasem, zdobyliśmy cenne doświadczenia i poznaliśmy kuchnię marketingu sportowego. Nawiązaliśmy stałą współpracę z profesjonalnym fotoreporterem oraz z agencją monitorującą obecność klubu w mediach – w ten sposób zbieramy dane obrazujące naszą ekspozycję medialną – dodaje Alicja Klimaszewska.

Na wysokości zadania stanęli nie tylko członkowie zarządu, ale także zawodnicy, trenerzy i rodzice. Nikt już nie przychodzi na trening w dowolnym stroju. Jednakowe koszulki i bluzy, odpowiednie plastrony na kamizelkach asekuracyjnych, flagi na trenerskich pontonach oraz reklamy określonej wielkości i w odpowiednim miejscu na burtach i żaglach – to wszystko sprawia, że zawodnicy z Giżycka tworzą dziś profesjonalną drużynę zarówno na trasie regat, jak i na podium podczas ceremonii dekoracji medalistów. Warto zwrócić uwagę, że choć prawie wszyscy w klubie pracują społecznie (poza trenerami działającymi w ramach etatów i umów) w Giżycku nigdy nie brakuje rąk do pracy przy organizacji regat, ognisk, spotkań, czy nawet przy robotach remontowych w siedzibie klubu – rodzice skrzykują się w internecie na komunikatorze i błyskawicznie zgłaszają się do poszczególnych zadań. Wyznaczono nawet osoby zajmujące się redagowaniem postów oraz ich emisją na Instagramie i Facebooku, a później przygotowywaniem zrzutów ekranowych dokumentujących aktywność klubu w sieci.

Zawodnicy Giżyckiej Grupy Regatowej mają do dyspozycji ogrzewane pomieszczenia (między innymi żaglownię i warsztat), pokoje noclegowe, kuchnię, dwie sale szkoleniowe oraz dobrze wyposażoną siłownię. Podczas trenin-

Opiekę nad zawodnikami sprawuje sześciu doświadczonych trenerów. Fot. Mariusz Kluk

gów na wodzie korzystają ze sprzętu miejskiego (około 60 proc. floty), klubowego (30 proc.) i prywatnego (10 proc.). Gdy zarząd zamawia nową partię żagli regatowych z funduszy sponsorskich, połowę kosztów pokrywają rodzice – taki mechanizm sprawia, że użytkownicy przykładają większą uwagę do dbałości o sprzęt. Wsparcie sponsora pozwala także dofinansowywać wyjazdy na zgrupowania i regaty, także zagraniczne. Szkolenie prowadzone jest od klasy Optimist (cztery grupy zaawansowania), po olimpijskie konkurencje ILCA 6 i ILCA 7. Jest także grupa windsurfingowa. Zimą zawodnicy przesiadają się na ślizgi lodowe klas DN, Ice Optimist, mocną reprezentację ma również windsurfing zimowy.

Ważnym dopełnieniem działalności klubu jest organizowanie dużych wydarzeń, które do Ekomariny, okazałego portu pięknie położonego nad północnym brzegiem Niegocina, przyciągają łącznie ponad 700 zawodników z całej Polski. W tym sezonie Giżycko zaprasza na czerwcowy Puchar Trzech Ryb w klasie Optmist A i B (eliminacje do MP młodzików U13). Na sierpień zaplanowano aż trzy imprezy: Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych, Mistrzostwa Europy Wschodniej w klasach 470 i 420 oraz Mistrzostwa Polski w Sprintach w klasie 420. Mocny akord na zakończenie sezonu to już tradycyjnie organizowany w Giżycku Finał Pucharu Polski Klasy ILCA.

Choć zawodnicy Giżyckiej Grupy Regatowej osiągają spore sukcesy na akwenach krajowych i zagranicznych, Alicja Klimaszewska zwraca uwagę, że ważniejsze od medali jest wychowywanie młodego pokolenia w sportowym duchu i kształtowanie charakterów. To szczególnie cenne dziś – w niełatwych czasach, w których młodzi są osaczani przez świat internetu, często promujący treści bez wartości.

Krzysztof Olejnik

Żeglarze dbają o wizerunek sponsora na wodzie…

…oraz podczas oficjalnych ceremonii wieńczących regaty. Fot. Mariusz Kluk (2)

Port Sztynort i Jezioro Sztynorckie. Na horyzoncie jeziora Łabap i Dobskie. Fot. Marek Makowski

Nowy Sztynort po trzech latach portowej rewolucji. Jak zaplanować pobyt?

Trzy lata inwestycji w nowe jachty żaglowe i motorowe, w domy na wodzie, pomosty, infrastrukturę techniczną, instalacje sanitarne, w restauracje, sklepy i pensjonat, a także w Multimedialne Centrum Żeglarstwa i Ekologii oraz w przestrzeń do pracy zdalnej. Choć prace na niektórych odcinkach jeszcze trwają, Sztynort jest coraz bliżej zapięcia pierwszego etapu przemian na ostatni guzik. Ciekawe pomysły i determinacja w ich realizacji sprawiły, że mamy dziś na Mazurach port, jakiego mogą nam zazdrościć żeglarze śródlądowi z całej Europy. Jak wykorzystać wszystko to, co mamy w Sztynorcie na wyciągnięcie ręki? Jak ułożyć scenariusz pobytu, by wypoczynek w tym miejscu był niezapomniany? Podpowiadamy i jednocześnie zachęcamy do wykorzystania własnej inwencji.

Domy na wodzie

Jedna z najnowszych atrakcji Sztynortu: 10 pływających domów „W zgodzie z naturą". Zacumowały przy zachodniej kei, w najbardziej ustronnym i spokojnym zakątku przystani (keja numer 13). Mają 35 metrów kwadratowych powierzchni oraz taras z meblami ogrodowymi. Każdy dom może ugościć nawet sześć osób – przygotowano dwie dwuosobowe sypialnie oraz salon z rozkładaną kanapą. Mamy też aneks kuchenny oraz łazienkę z prysznicem. Domy są na stałe podłączone do instalacji wodnej, elektrycznej oraz do węzła sanitarnego. Ciepło zapewnia elektryczne ogrzewanie podłogowe. Jak rezerwować? Na stronie internetowej www.sztynort.pl rozwijamy zakładkę Noclegi i wchodzimy w odnośnik Domy na wodzie „W zgodzie z naturą". Można też wysłać mail z zapytaniem na adres: domynawodzie@sztynort.pl. Cena za wynajem domu (1000 zł za dobę) obejmuje dostęp do własnej kei przy tarasie oraz parking. Podczas pobytu przydadzą się wędki, rowery, dobre buty na leśne spacery i klapki do sauny zacumowanej blisko brzegu.

Wszystkie drogi prowadzą do Sztynortu. Fot. Bartko Dębkowski / kreatyw-media.pl

Sauna

Sztynorcka sauna cieszy się zainteresowaniem przez cały rok. Nawet w styczniu goście odwiedzający port pytali o możliwość skorzystania z sauny i później chętnie wygrzewali kości po spacerach lub wycieczkach rowerowych. Wynajęcie sauny kosztuje 60 zł od osoby za dwie godziny.

Rowery

W Sztynorcie wypożyczycie rower tradycyjny lub elektryczny oraz przyczepkę do przewozu dzieci. To świetny pomysł na rozruszanie załogi przed rejsem lub rozprostowanie kości po zejściu z pokładu. Można wyruszyć na krótką wycieczkę po najbliższej okolicy lub zapuścić się nieco dalej, nawet wokół okolicznych jezior Mazurską Pętlą Rowerową oraz Niebieską Wstęgą Jezior. Na przykład do Węgorzewa dojedziemy w nieco ponad godzinę (19 km przez Mamerki i Trygort). Sztynort przeszedł procedurę weryfikacji i uzyskał rekomendację MPR (Miejsce Przyjazne Rowerzystom).

Fotosafari

W sztynorckich zakątkach można się czasem poczuć, jak na planie serialu „Przystanek Alaska". Spacerując lub jeżdżąc rowerem po bliskiej i dalszej okolicy, nie raz spotkacie naturalnych mieszkańców tych terenów. Królami są oczywiście łosie majestatycznie spacerujące swoimi ścieżkami (uwaga kierowcy, łosie nie respektują zasad ruchu drogowego). Marek Makowski, żeglarz, instruktor i miłośnik fotografii, koordynator projektu Nowy Sztynort – Osada Wolności, nie raz uchwycił mazurskiego łosia w kadrze swojego aparatu.

Uczty kulinarne

Sztynort słynie też z bogatej oferty gastronomicznej. Wykwintne dania czekają w Babie Pruskiej sąsiadującej ze sceną i namiotem koncertowym, natomiast wyjątkowa żeglarska atmosfera oraz domowe posiłki w przystępnej cenie – w Tawernie Zęza. Jest też nowa restauracja Mesa działająca w budynku pensjonatu (obsługuje przede wszystkim grupy zorganizowane). Coś na ząb znajdziemy również w portowym markecie Bakista, który od niedawna działa w nowej odsłonie i oferuje bogatszy asortyment – ulubione mazurskie smaki można stąd zabrać do domu lub na pokład.

Koncerty

Koncerty na sztynorckiej scenie organizowane są od maja do września – co miesiąc ekipa organizuje kilka lub kilkanaście imprez (w lipcu i sierpniu scena ożywa codziennie). W szczególności zapraszamy na cykliczne festiwale: Sztynort Blues Festiwal, Sztynort Szanty Festiwal oraz ekologiczną imprezę muzyczną „Nie kiepuj do wody".

Nurkowanie

W sezonie miłośnicy podwodnych eksploracji mogą spróbować nurkowania – sprzęt, łodzie typu RIB oraz kadra instruktorska czekają na gości. Wytypowano atrakcyjne miejsca z czystą wodą na pobliskich jeziorach Łabap, Kisajno i Dargin. Spotkania obejmują krótki wykład w formie pogadanki, podczas którego instruktor opowiada o wyposażeniu, omawia zasady bezpieczeństwa i techniki nurkowania oraz precyzyjnie planuje zejście pod wodę. Później nadchodzi czas na część praktyczną. Na wyprawę nurkową możemy wyruszyć ze Sztynortu, możemy też zamówić ekipę ze sprzętem i instruktorem do miejsca, w którym wypoczywamy stacjonarnie lub zatrzymaliśmy się podczas rejsu. To świetny pomysł na wypełnienie bezwietrznych dni lub nawet na prezent dla członka załogi (nurkowanie z pełną obsługą, instruktażem i sprzętem kosztuje około 600 zł).

Domy na wodzie postawiono przy zachodniej kei, w ustronnym zakątku portu. Fot. Marcin Milinkiewicz (2)

Goście chętnie odwiedzają saunę na wodzie.

Narty wodne i wakeboard

Z kolei miłośnicy adrenaliny mogą zaplanować przygodę z nartami wodnymi i wakeboardem. Łodzie marki Bayliner (modele VR4 i VR5) przystosowano do ciągnięcia narciarza oraz innych wodnych sprzętów. Jeśli nie mamy odpowiednich uprawnień, możemy wynająć taką łódź ze sternikiem. Na miejscu jest także odpowiedni sprzęt.

Deski SUP i kajaki

Deskę SUP wynajmiemy w Sztynorcie za 80 zł na cały dzień. Załogi, które się wybierają na dwutygodniowy czarter – deskę zabiorą na pokład gratis. Z kolei kajak wynajmiemy za 20 zł za godzinę lub za 100 zł na cały dzień. Wokół Sztynortu jest mnóstwo ciekawych szlaków, nawet samo Jezioro Sztynorckie warto opłynąć, by poznać wszystkie jego brzegi.

Czartery

Sztynort ma 50 łodzi czarterowych, z których większość to jednostki nowe. Jachty można rezerwować na stronie internetowej www.sztynort.pl (zakładka Czartery). W ofercie znajdziecie pięć łodzi motorowych Revo 870, dwie luksusowe jednostki typu Northman 1200 z górnym pokładem i silnikiem 110 KM oraz łódź Courier 970. Do dyspozycji mamy także aż 18 najnowszych jachtów typu Maxus 34 o długości 11,34 metra. Ta konstrukcja, wyposażona w dwa koła sterowe, echosondę, oświetlenie nawigacyjne oraz dziobowy ster strumieniowy ułatwiający portowe manewry i cumowanie, wyznaczyła nowe standardy w mazurskich czarterach. Jachty są nie tylko doskonałymi jednostkami do rejsów w najdalsze zakątki jezior, stanowią też wygodną i reprezentacyjną bazę noclegową. Łodzie wyposażono w kuchnie, ▶

Kulinarne uczty w Babie Pruskiej...

...albo żeglarskie wieczory w Tawernie Zęza.

FOT. DOBROCHNA NOWAK

Flota czarterowa: 18 nowych jachtów typu Maxus 34 cumuje na nowych mooringach. Fot. Bartko Dębkowski

ogrzewanie, łazienki z morskimi toaletami oraz dwa prysznice z ciepłą wodą: w toalecie i na rufie. Flota jednostek żaglowych obejmuje również pięć jachtów Maxus 33.1 RS, sześć egzemplarzy modelu Maxus 28, cztery jednostki Maxus 26 i sześć Maxus Evo 24. W Sztynorcie stacjonuje także osiem jachtów regatowych RS21 i flota ośmiu jednostek typu Hansa 303 – to łodzie przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami.

Regaty

Nowe oblicze Sztynortu to także sport. Włodarze portu organizują własne imprezy, współpracują też z Polską Ligą Żeglarską. W tym sezonie Sztynort zorganizuje między innymi trzy imprezy regatowe w ramach Mazurskiej Ligi Regatowej będącej regionalnym cyklem kwalifikacyjnych do pierwszej ligi PLŻ. Mazurska Liga Regatowa to pierwsza w regionie sportowa liga żeglarska rozgrywana na monotypowych jachtach. Gospodarze zapewniają kadrę szkoleniową, zespół sędziowski i team brzegowy. Regaty są rozgrywane w systemie przesiadkowym. Na jachtach RS21, nowoczesnych i szybkich jednostkach z węglowym masztem i genakerem, przeznaczonych dla trzyosobowej lub czteroosobowej załogi, możemy sprawdzić swe umiejętności podczas krótkiego czarteru, możemy również wziąć udział w szkoleniu z trenerem.

Sklep żeglarsko-wędkarski

W sezonie działa w Sztynorcie sklep żeglarsko-wędkarski. Znajdziecie w nim mnóstwo drobnego sprzętu, niezbędniki dla wędkarzy, a także pocztówki oraz pamiątki

Regatowe jachty klasy RS21. Fot. Marcin Milinkiewicz

ze Sztynortu. Do sklepu traficie bez problemu – wystarczy wyruszyć w kierunku Taverny Zęza.

Pensjonat

Pensjonat działa cały rok. Na wiosnę pięknieje, bo zanurza się w zieleni i kwitnących krzewach. Oferuje komfortowe miejsca w pokojach jedno-, dwu- i trzyosobowych, a także wyżywienie, parking oraz rowery dla gości. Uwaga, bazą noclegową są w Sztynorcie także jachty Maxus 34 zacumowane w porcie – mogą pomieścić pod pokładem nawet sześć osób.

Namiot lub kamper

Miłośnikom bliskiego kontaktu z naturą i wakacji w stylu karawaningowym polecamy pole namiotowe i kempingowe. To zdecydowanie najtańsze opcje zatrzymania się w Sztynorcie na dłużej – za namiot zapłacimy 30 zł plus 30 zł od osoby, za kampera 60 zł plus 30 zł od osoby. W cenę wliczono nielimitowane korzystanie z prysznica i sanitariatów, z kranów przy kei, ze zlewni toalet chemicznych, z przyłącza prądu oraz z sieci Wi-Fi.

Centrum żeglarstwa i ekologii

Sztynort już tej wiosny zaprosi gości do Multimedialnego Centrum Żeglarstwa i Ekologii, które powstało na dwóch kondygnacjach zabytkowego spichlerza (przed laty był tu magazyn gospodarstwa Lehndorffów). Spichlerz jest jednym z najstarszych obiektów w zespole pałacowym, został oddany do użytku w pierwszej połowie XIX wieku. Mury przetrwały burzliwą historię i zachowały oryginalną konstrukcję. Centrum podzielono na dwie sekcje: żeglarską i ekologiczną. Pierwsza zachwyci wodniaków, kursantów, początkujących i doświadczonych sterników oraz miłośników historii żeglarstwa. Druga opowie historię Mazur, przedstawi lokalną faunę i florę, zaprosi też na warsztaty rzemieślnicze.

Animacje, filmy i aplikacje przygotowała firma Ejsak Group specjalizująca się w innowacyjnych instalacjach multimedialnych. Zwiedzający zgłębią podstawy teorii żeglowania, poznają zasady projektowania i budowy jachtów, nauczą się wiązać węzły i wezmą udział w wirtualnych regatach na odtworzonej w 3D mapie jeziora Kisajno. Zapoznamy się z regułami prawa drogi, by móc bezpiecznie przepłynąć wirtualną żaglówką przez Niegocin. Na stanowiskach z kołami sterowymi i szotami grota, będziemy zdobywać punkty za prawidłowo wykonane manewry o różnym poziomie trudności. Z kolei na piętrze poświęconym ekologii goście zagrają w quiz i zobaczą Sztynort z lotu ptaka w goglach VR.

Przestrzeń do pracy zdalnej

W spichlerzu oraz w sąsiedniej oficynie (zwanej też rybaczówką) powstaną przestrzenie coworkingowe do pracy zdalnej. Będą to otwarte przestrzenie przeznaczone do publicznych prezentacji i nieformalnych spotkań oraz zamknięte pomieszczenia dla zespołów projektowych, blogerów, architektów, grafików, dziennikarzy i pisarzy. Stanowiska do pracy (na wynajem) będą wyposażone w wysokiej klasy komputery, skanery i drukarki 3D. Cały kompleks spichlerza i oficyny będzie działać pod nazwą Memuak (właśnie startuje strona www.memuak.pl).

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

***

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

Webasto
Feel the Drive

NOWOŚĆ
System dachowy Webasto Seria 50

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

webasto-comfort.com

69. ETAPOWE REGATY TURYSTYCZNE

19 - 28 LIPCA 2024

ZŁAP WIATR W ŻAGLE I DOŁĄCZ DO NAS!

Etapowe Regaty Turystyczne (ERT) organizowane przez Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski (ZOZŻ) są niezapomnianym wydarzeniem dla wszystkich pasjonatów żeglarstwa, już od ponad pół wieku.

Specyfiką Etapowych Regat Turystycznych jest zarówno sportowy jak i rodzinny charakter imprezy, który od wielu lat jest obowiązkowym punktem wakacyjnych wyjazdów. Po zakończeniu poszczególnych etapów regat, najmłodsi uczestnicy nie mają czasu na nudę - każdego dnia czeka na nich mnóstwo atrakcji pod okiem wykwalifikowanego nauczyciela. Nie ma lepszego sposobu by odkryć uroki Pomorza Zachodniego niż ponad tygodniowe regaty na Szlaku. **Dołącz do grona pasjonatów żeglarstwa, poczuj niezwykły klimat naszych Regat, spędź czas z rodziną i poznaj ludzi pełnych żeglarskiego ducha! Zapraszamy!**

PATRONAT HONOROWY:

PATRONAT HONOROWY MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO OLGIERDA GEBLEWICZA

Pomorze Zachodnie

ORGANIZATORZY:

ZACHODNIOPOMORSKI OKRĘGOWY ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

WSPÓŁORGANIZATORZY:

TRZEBIEŻ Marina · OSiR WYSPIARZ · MOSiR DZIWNÓW · Przystań Morska Wolin

PARTNERZY:

PANTAENIUS · MARINA DEVELOPER · [motif] · SKAUT · SailStore.pl

MEDIA:

WIATR magazyn dla żeglarzy · Żeglarz

Komandor Regat Izabella Kidacka, 789 221 960, **@etapoweregatyturystyczne** **www.zozz.org/ert**

FOT. MATERIAŁY ORGANIZATORA

ERT zawitają w tym roku także do niemieckiego portu Ueckermünde.

Etapowe Regaty Turystyczne.
Pomorze Zachodnie w drugiej połowie lipca

Zapraszamy na jubileuszową 60. edycję Etapowych Regat Turystycznych, które na wodach Pomorza Zachodniego będą rozgrywane od 19 do 28 lipca. Ta popularna wakacyjna impreza słynie nie tylko z rywalizacji sportowej, ale też ze świetnej atmosfery na szlaku i wspólnej zabawy uczestników (ulubione regaty rodzin i dzieci). ETR przyciągają zarówno doświadczonych żeglarzy, jak i tych, którzy dopiero zaczynają przygodę na regatowych szlakach. W najlepszych sezonach na starcie stawało nawet 100 jachtów i około 300 uczestników. W tym roku dziewięciodniowe zawody nabiorą międzynarodowego charakteru, bo trasa o długości około 130 mil morskich będzie przebiegać także po wodach niemieckich.

Uczestnicy odwiedzą siedem portów. Start i meta w Trzebieży. Porty etapowe w Nowym Warpnie, Ueckermünde, Wolinie, Świnoujściu, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim i Stepnicy. Załogi przemierzą Zalew Szczeciński, Zatokę Pomorską od Świnoujścia do Dziwnowa (w obie strony), Zalew Kamieński oraz Roztokę Odrzańską. Zwycięzcy każdego etapu będą nagradzani pucharami, a wszyscy uczestnicy – dyplomami. Organizatorem regat jest Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski.

Podczas każdej edycji ERT w portach etapowych organizowane są atrakcje dla najmłodszych uczestników. Młodzi adepci żeglarstwa spędzają czas pod okiem wykwalifikowanego nauczyciela, który pomaga odkrywać uroki regionu i organizuje zajęcia połączone z rywalizacją. Wspólne wyprawy są też okazją do odkrywania i rozwijania zainteresowań.

Imprezę aktywnie wspierają pracownicy urzędu marszałkowskiego, a marszałek Olgierd Geblewicz objął regaty honorowym patronatem. Marcin Raubo, prezes ZOZŻ, jest nie tylko organizatorem, ale także mecenasem i uczestnikiem. Jacek Klimecki, skarbnik związku, troszczy się o sprawy finansowe. Z kolei Izabela Kidacka, oprócz funkcji organizatora, pełni też funkcję komandora regat i sędziego.

Klasyfikacja będzie prowadzona w grupach ORC, KWR I, KWR II i NHC. Dodatkowe nagrody będą przyznawane dla najszybszego jachtu na całej trasie (Błękitna Wstęga), za sportową rywalizację *fair play* oraz za dbałość o bezpieczeństwo. Wzorem minionych edycji będzie również konkurs szantowy – to wydarzenie cieszy się coraz większą popularnością uczestników i przyciąga licznych utalentowanych amatorów wspólnego śpiewania. Na ostatni wieczór w Trzebieży zaplanowano koncert finałowy (nagrodami w konkursie szantowym są instrumenty muzyczne). Organizatorzy zapraszają wszystkich do wspólnego śpiewania, nauki gry na instrumentach i dzielenia się swoją pasją.

Organizację regat wspierają burmistrzowie miast i gmin: Police, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Dziwnów i Stepnica oraz prezydent miasta Świnoujście. Ważną rolę pełnią pracownicy lokalnych instytucji samorządowych: OSIR Wyspiarz, MOSiK Dziwnów, GOK Stepnica, a także członkowie Rady Miejskiej w Dziwnowie. Świetną robotę wykonują także zarządcy oraz pracownicy portów. Partnerzy wspierający ERT: Pantaenius, Marina Developer, Skaut, SailStore.pl oraz Urząd Morski Szczecin. Program regat oraz dodatkowe informacje znajdziecie na stronie www. zozz.org/ert oraz na Facebooku. W imieniu organizatorów – zapraszamy! ■

Zamień kokpit w przytulne miejsce

Będziecie zaskoczeni, jak łatwo można zaprojektować, zamówić i zamontować piankowe maty na pokłady łodzi wytwarzane przez amerykańską firmę Marine Mat – lidera w tym segmencie rynku, który doświadczenia zbierał przez ostatnie 10 lat. Teraz można także zostać certyfikowanym instalatorem w Polsce, korzystając ze wsparcia słowackiego oddziału producenta (piszcie maile na adres: europe@marinemat.net).

Wykorzystując przezroczystą folię, w dość prosty sposób możemy zaprojektować maty na pokład naszej łódki. Wybieramy kolor, teksturę, grubość, wzór, a także dokładamy logo własnej firmy lub nazwę łódki. Później wysyłamy szablony do producenta, składamy zamówienie, odbieramy gotowe elementy i samodzielnie naklejamy maty, wykorzystując samoprzylepną powierzchnię zabezpieczoną folią. Nie są do tego potrzebne żadne narzędzia. Koniecznie musicie zobaczyć instruktażowe filmy opublikowane na YouTube (kanał: Marine Mat Inc.) oraz na stronie producenta (www.marinemat.net). Można również zamówić maty oferowane do kilkudziesięciu popularnych konstrukcji (listę łodzi także znajdziecie na stronie internetowej). Oczywiście marka ma również dealerów współpracujących z producentami jachtów.

Maty marki Marine Mat. Fot. Marine Flooring Perth

Maty możemy naklejać na pokłady z laminatu i ze stali. Są eleganckie, komfortowe, a także odporne na zabrudzenia, pleśń, wodę morską i promieniowanie UV. Maty mogą całkowicie zmienić styl naszej jednostki, a także poprawić bezpieczeństwo załogi. W ofercie dostępne są również maty zdejmowane, które mocujemy na zatrzaski ze stali nierdzewnej (seria Marine Mat Snap-It). ■

MIĘDZYNARODOWE REGATY GRYFA POMORSKIEGO

edycja

XXXV

05-09.06.2024

Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski
Załóg Dwuosobowych

XXXV Międzynarodowe Regaty o Puchar Gryfa Pomorskiego

Świnoujście – Arkona – Falsterborev – Christianso – Świnoujście – 300 Nm

Pełnomorskie regaty o historycznym tle powracają!
Dołącz do grona wyjątkowych żeglarzy biorących udział w tych historycznych regatach morskich i zawalcz o legendarny puchar!

Patronat honorowy nad imprezą objął Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz.

Więcej informacji na temat Regat:
Grzegorz Dobies
gdobies@zozz.org
tel. +48 695 355 225
www.regatygryfa.pl

Organizator:

Patronat honorowy:

Partner główny:

Partnerzy:

Sponsorzy:

Puchar Gryfa Pomorskiego. 300 mil po wodach zachodniego Bałtyku

Międzynarodowe Regaty o Puchar Gryfa Pomorskiego, organizowane przez Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski, wróciły na Bałtyk dwa lata temu (po ośmiu sezonach przerwy). Przed nami 35. edycja imprezy – zapraszamy do udziału i kibicowania w dniach od 5 do 9 czerwca. Uczestników będziemy śledzić także *online* przez udostępniony w internecie tracking. Klasyfikacja będzie prowadzona w grupach ORC, KWR i open. Regaty są przeprowadzane w formułach załogowej oraz *double handed*. Zgodnie z decyzją PZŻ otrzymały rangę mistrzostw Polski załóg dwuosobowych. Wszystkie ekipy będą rywalizować na historycznej 300-milowej trasie (Świnoujście, Arkona, Falsterborev, Christiansø, Świnoujście), a uczestnicy mistrzostw Polski dodatkowo także w wyścigu krótkim. Organizatorzy zapraszają do udziału żeglarzy z innych regionów polskiego wybrzeża. Tegoroczny kalendarz ZOZŻ specjalnie ułożono w taki sposób, by podczas dwóch sąsiadujących weekendów goście mogli wystartować w dwóch dużych imprezach zaliczanych do Pucharu Bałtyku Południowego (Offshore Race Week Bornholm oraz Puchar Gryfa).

Pierwsze zmagania o Puchar Gryfa Pomorskiego zorganizowano w 1958 roku – były to wówczas pierwsze powojenne polskie regaty morskie. Stały się festiwalem żeglarstwa w różnych klasach. Rywalizacja miała miejsce nie tylko na Bałtyku (wyścig główny), ale także w Zatoce Pomorskiej i na wodach Zalewu Szczecińskiego. W imprezie uczestniczyli zawodnicy z Czechosłowacji, Danii, NRD, RFN, Polski, Szwecji, Węgier i ZSRR, w tym przedstawiciele republik nadbałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii. W najlepszym okresie startowało około 300 jachtów – były to wówczas największe regaty w Polsce i jedne z największych na południowym Bałtyku. Pomysłodawcą Międzynarodowych Regat o Puchar Gryfa Pomorskiego był Kazimierz Haska (1912-1976), pionier żeglarstwa na Pomorzu Zachodnim, wychowanek Mariusza Zaruskiego, jachtowy kapitan żeglugi wielkiej, pierwszy prezes ZOZŻ. Z zawodu artysta rzeźbiarz, plastyk i konserwator zabytków. Przy organizacji regat łączył swoje pasje, tworząc nie tylko tę ambitną i wyjątkową imprezę, ale także projektując legendarny puchar przechodni dla zwycięskiej załogi oraz medale i plakaty. Patronat honorowy nad tegoroczną edycją regat objęli: Olgierd Geblewicz, marszałek województwa zachodniopomorskiego, Polski Związek Żeglarski. Więcej informacji o imprezie oraz formularz zgłoszeniowy na stronie internetowej www.regatygryfa.pl. ■

Na trasie ubiegłorocznych regat. Fot. Marek Wilczek

Historyczny plakat autorstwa Kazimierza Haski.

Kazimierz Haska.

Uczestnicy ubiegłorocznej edycji regat w Marinie Świnoujście. Fot. Marek Wilczek (2)

Przechodni Puchar Gryfa Pomorskiego.

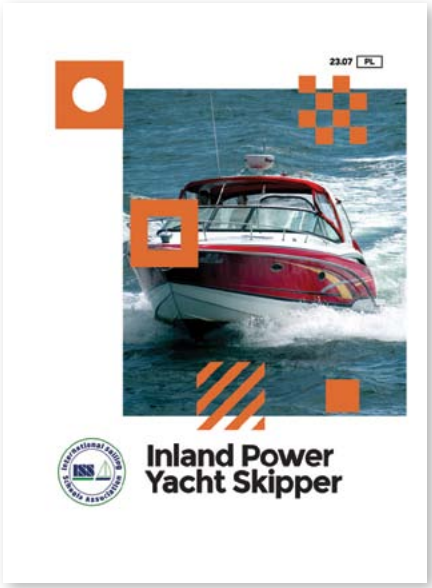
International Sailing Schools Association
ISS
Kupiłeś
już coś
u nas?
ISSA
KOSMETYKI
ISSA
KSIĄŻKI
ISSA
GADŻETY
www.shop.issa.com.pl
Zdjęcie: Museums Victoria / Unsplash

Stowarzyszenie ISSA rozwija internetowy sklep z podręcznikami i gadżetami

Międzynarodowe stowarzyszenie ISSA (International Sailing Schools Association), dbające o standaryzację procesów szkoleniowych, rozwija sklep internetowy działający pod adresem shop.issa.com.pl. W ofercie znajdziecie podręczniki i materiały szkoleniowe oraz gadżety związane z działalnością stowarzyszenia. Wśród nowości warto zwrócić uwagę na podręcznik „Marine Radio VHF+GMDSS" (wersja anglojęzyczna) odkrywający przed czytelnikami tajniki morskiej komunikacji. Przewodnik pozwala zrozumieć i opanować zawiłości komunikacji VHF oraz Globalnego Systemu Bezpieczeństwa i Alarmowania na Morzu (GMDSS).

Początkujących może zainteresować pozycja „Dinghy Skipper Level 1" (także w języku angielskim) wprowadzająca w świat żeglarskiej przygody. Na kartach znajdziecie najważniejsze informacje, które pozwolą opanować podstawy z obsługi małych łodzi żaglowych. W języku polskim przygotowano między innymi „Inland Power Yacht Skipper": nawigacja, obsługa łodzi, bezpieczeństwo, cumowanie i kotwiczenie, zagadnienia związane z interpretacją prognoz pogody oraz podstawy dotyczące konserwacji łodzi – słowem wszystko co najważniejsze dla motorowodniaków (początkujących i bardziej doświadczonych). W sklepie znajdziecie także ekologiczne kosmetyki oraz gadżety, między innymi czapki i kamizelki z napisem „ISSA instruktor".

Już ponad 30 polskich szkół żeglarskich oferuje swym kursantom patenty międzynarodowego stowarzyszenia ISSA (International Sailing Schools Association). Dokumenty uznawane są przez firmy czarterowe operujące na wielu popularnych akwenach, między innymi w Gracji, Hiszpanii, czy we Włoszech.



Patenty ISSA istnieją od 1969 roku. Ponad 115 ośrodków szkoleniowych zrzeszonych w organizacji wydaje co rok około 20 tys. patentów. W Polsce – od 5 tys. do nawet 6 tys. patentów. Obecnie stowarzyszenie oferuje pięć certyfikatów żeglarskich (od Yacht Crew do Master of Yacht), pięć motorowodnych (od Power Yacht Crew do Power Master of Yacht), mamy także pięć patentów dziecięcych i młodzieżowych. W polskich szkołach zdecydowanie największą popularnością cieszy się motorowodny patent potwierdzający umiejętności skippera do prowadzenia łodzi po wodach śródlądowych: Inland Power Yacht Skipper (około 75 proc. wszystkich wydawanych w Polsce patentów ISSA). Na drugim miejscu jest żeglarski patent potwierdzający umiejętności do prowadzenia jachtów żaglowych w żegludze przybrzeżnej: Inshore Skipper.

Spis polskich szkół zrzeszonych w ISSA znajdziecie na stronach www.issa.global oraz www.issa.com.pl. ■

Piotr Pawelec przewiosłował Atlantyk

Piotr Pawelec, 37-letni wioślarz z Warszawy, przepłynął Ocean Atlantycki ze wschodu na zachód. Wyruszył z portugalskiego Alvor na początku listopada ubiegłego roku. W 20 dni, 13 godzin i 49 minut przepłynął 642 mile i dotarł do Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Przerwa trwała dwa tygodnie, po czym wyruszył w dalszą drogę na zachód. Pierwotnie celem była Gwadelupa, ale trudno jest zaplanować precyzyjnie port docelowy, mając do dyspozycji wyłącznie wiosła oraz będąc zdanym na wiatry i prądy. W piątek 1 marca, po 100 dniach na oceanie, Piotr był już na południowym brzegu Martyniki.

Już pod koniec stycznia Piotr przekroczył kolejną strefę czasową i na pokładzie miał czas brazylijski, co dodatkowo motywowało go do przyspieszenia. Wiosłując był w stanie wycisnąć prędkość 1,7 węzła, co jest dobrym rezultatem, ale oczywiście nie cały dzień można wiosłować. Największe upały starał się przeczekać w kabinie, odpoczywając i chroniąc się przed dokuczliwym słońcem. Warunki bytowe nie były komfortowe, w relacjach z pokładu Piotr wielokrotnie wspominał, że w kabinie czuje się jak w bębnie pralki automatycznej. Ważnym wydarzeniem w tym długim i monotonnym rejsie było spotkanie na środku oceanu Łukasza Augustyńskiego, kolegi z warszawskiego WKW, który przemierzał Atlantyk jachtem. Piotrowi udało się spędzić noc na jachcie i odpocząć od dokuczliwego kiwania.

Piotr starał się kontrolować sytuację, by nie dać się zepchnąć zbyt daleko na południe, co skutkowałoby zakończeniem rejsu w Ameryce Południowej. Wiatr na oceanie nie zawsze wieje według podręcznika ze wschodu na zachód, czasem są kilkugodzinne zmiany, zdarzają się też dłuższe anomalie. Kiedy wiatr niekorzystnie zmieniał kierunek, Piotr zatrzymywał łódź na dryfkotwie i czekał na zmianę pogody. Najdłuższy okres bez wiosłowania wyniósł aż trzy dni. W tym czasie nie stracił zbyt wiele na przeciwnym wietrze właśnie dzięki dryfkotwie. W rachubach istotną rolę odgrywały także prądy. Mimo aktywnej nawigacji łódź Piotra została dość wyraźnie zepchnięta na południe, więc zmienił plan i w końcówce obrał kurs na Martynikę. Tam będzie chciał teraz spakować łódź do kontenera, by wrócić z nią do kraju.

Łódź Piotra, nosząca nazwę „Reset", powstała w warszawskiej „Szkutni po godzinach". Poza drobnymi kłopotami technicznymi spisywała się doskonale. Problemów przysparzała korozja łożysk siedziska wioślarskiego, które przegrywały w starciu z morską wodą. Były też pewne kłopoty ze sprawnym działaniem w trudnych warunkach odsalarki. Wskutek ciągłych drgań odkręcały się śruby mocujące właz kabiny – z tym problemem Piotr zdołał sobie poradzić. Porastające dno wymagało czyszczenia – tę pracę musiał wykonywać w chwilach wolnych od wiosłowania oraz gdy w pobliżu nie było wielkich ryb. Piotr podkreślał także, że ocean jest pełen zanieczyszczeń. Często napotykał odpady, a zdarzyło mu się nawet mierzyć z ogromną ławicą plastikowych śmieci.

W relacji wspomniał też, że padł ofiarą dolegliwości większości podróżników i już zaczął snuć plany kolejnej ekspedycji, tym razem jachtem żaglowym. Wspomniał o wokółziemskim rejsie i zaczął nawet opracowywać jego harmonogram. Link do trackingu, na którym zaznaczona jest trasa Piotra i gdzie możecie przeczytać jego wiadomości z oceanu, znajduje się na stronie pawelec.cc/rowing.

Marek Słodownik

FOT. TOMASZ GOTFRYD

Piotr: „Po dwóch miesiącach cztery litery nadają się do sanatorium. Słona woda zrobiła swoje, żadna maść nie pomaga".

Początek w Mrągowie, finał w Rynie. W maju startuje PPJK

Kalendarz Pucharu Polski Jachtów Kabinowych, opublikowany w połowie stycznia, obejmuje siedem imprez: sześć regat eliminacyjnych oraz finał z udziałem czołowych załóg cyklu. Tegoroczne zawody będą rozgrywane na siedmiu różnych akwenach: od jeziora Jamno, po Jezioro Solińskie.

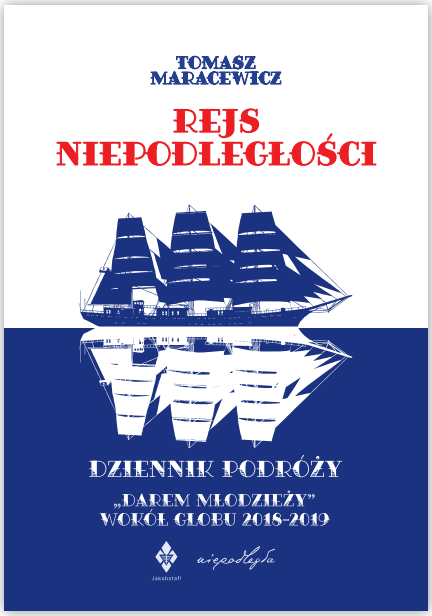
W trzeci weekend maja załogi spotkają się na jeziorze Czos, gdzie rozegrają Żeglarskie Grand Prix Mrągowa. Dwa tygodnie później spotkają się na Zalewie Włocławskim, gdzie będą rozgrywane Długodystansowe Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych. Na trzeci weekend lipca zaplanowano zmagania na jeziorze Jamno – organizatorzy zapraszają na Puchar Burmistrza Gminy Mielno. Sierpień stoi pod znakiem aż dwóch imprez – w pierwszy weekend jezioro Necko i Augustów Cup, a tydzień później Niegocin i Mistrzostwa Polski Jachtów Kabinowych organizowane w Ekomarinie Giżycko. Wrzesień oznacza wyprawę na południe – na Zalewie Solińskim będzie rozgrywany Puchar Soliny. Gospodarzem finałowych regat na Jeziorze Ryńskim będzie w październiku ośrodek Bocianie Gniazdo.

W ubiegłym roku, oprócz tradycyjnej klasyfikacji prowadzonej dla poszczególnych klas (T1, T2, T3, T-Sport, Open 6.3), organizatorzy po raz pierwszy testowali klasyfikację dodatkową wykorzystującą przelicznik. W tym sezonie będzie podobnie. Dlatego załogi będą rywalizować w dwóch grupach: pierwsza grupa przelicznikowa obejmuje klasy T1, T2 i T3, a druga klasę T-Sport (żeglarze z klas T1, T2 i T3 startują razem podczas tej samej procedury startowej).

Puchar Polski Jachtów Kabinowych po raz pierwszy rozegrano w 1996 roku. Początkowo regaty gościły na Mazurach i w Warszawie. Później zaczęły się pojawiać w innych regionach Polski. Zawiadomienia o regatach będą publikowane na stronie stowarzyszenia www.ppjk.pl. ■

Dziennik z podróży „Darem Młodzieży”

Nakładem wydawnictwa Jakobstaf! Fundacja Harcerstwa ukazał się w ubiegłym roku dziennik z wokółziemskiej wyprawy „Darem Młodzieży”. Autorem publikacji zatytułowanej „Rejs niepodległości” jest Tomasz Maracewicz, kapitan jachtowy, oficer marynarki handlowej i harcmistrz, który na „Darze” pracuje od 2015 roku. Rejs zrealizowano w latach 2018-2019. Trwał 313 dni. Uczestnicy odwiedzili 23 porty na pięciu kontynentach, pokonując ponad 36 000 mil morskich. Była to najdłuższa podróż w historii tego żaglowca. Na kartach starannie wydanej i bogato ilustrowanej pozycji wyruszamy w długi rejs na pokładzie niezwykłego statku. Ekspedycja również jest wyjątkowa – zorganizowano ją dla uczczenia stulecia polskiej niepodległości. W rejsie udział wzięło łącznie 348 laureatów konkursu, 539 studentów, 61 uczniów szkół morskich, 12 opiekunów oraz 75 członków stałej załogi. Już samo zaprowiantowanie na tak długą drogę było sporym wyzwaniem – na pokład zabrano między innymi pond 10 tys. kilogramów ziemniaków oraz 80 tys. jaj. „Dar Młodzieży” wyruszył z Gdyni wiosną 2018 roku. Po odwiedzeniu kilku portów bałtyckich, przemierzył wody wokół zachodniej Europy i obrał kurs na południe wzdłuż zachodnich brzegów Afryki. Przez dwa lata zawinął między innymi do Kapsztadu, Dżakarty, Singapuru, Hongkongu, Osaki, San Francisco, Los Angeles, Panamy i Londynu.



We wstępie autor napisał między innymi: „Książka jest naturalnie naznaczona moim subiektywnym wspomnieniem. Są to w końcu pisane na gorąco, często nieuporządkowane, opisy zdarzeń i myśli. Nie tylko moich. Dla spojrzenia trochę z innej perspektywy, poprosiłem uczestników rejsu, by wsparli mnie swoimi wrażeniami. Zarówno tymi spisywanymi na gorąco, jak i odtworzonymi po latach”.

Książkę znajdziecie w wielu księgarniach, także internetowych, oraz w oficjalnym sklepie wydawnictwa Jakobstaf na Allegro – link na stronie www.jakobstaf.pl. ■

YACHT-POOL
UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU
Polska · Niemcy · Austria · Szwajcaria · Dania · Hiszpania · Francja · Szwecja · Chorwacja · Słowacja · Czechy · Finlandia · Turcja · Grecja
Ubezpieczamy żeglarzy od 1976 r.
ubezpieczenie jachtu
casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW
ubezpieczenie czarteru
OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!
NOWA OFERTA na sezon 2024
ubezpieczenie czarterów na wodach śródlądowych RP
YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
www.yacht-pool.pl | Tel. +48 884 835 888

Innowacyjna radiopława ACR GlobalFix V5

Niezawodna, trwała i zaawansowana technologicznie radiopława ACR GlobalFix V5 AIS to urządzenie EPIRB z usługą łącza zwrotnego i aplikacją mobilną. Dodanie alertu AIS zapewnia najłatwiejszą i najszybszą ścieżkę ratunkową, a funkcja Return Link Service (RLS) – bezpośrednie potwierdzenie odebrania komunikatu o niebezpieczeństwie. Dodatkowo komunikacja bliskiego zasięgu (NFC) umożliwia łączność ze smartfonami. ACR GlobalFix V5 łączy łączność satelitarną 406 MHz z funkcjonalnością systemu automatycznej identyfikacji AIS. Po aktywacji nie tylko przesyła sygnał alarmowy do globalnego satelitarnego systemu ratunkowego Cospas Sarsat, ale także nadaje komunikat bezpieczeństwa AIS na częstotliwościach VHF, które mogą być natychmiast zauważone przez każdy znajdujący się w pobliżu statek wyposażony w AIS, radio VHF czy ploter. Sygnał naprowadzający 121,5 MHz oraz światła stroboskopowe w zakresie widzialnym i podczerwonym, ułatwiają identyfikację celu w nocy i przy słabej widoczności. Dzięki funkcji NFC użytkownik może monitorować EPIRB przez aplikację na smartfona. Gdy telefon zostaje umieszczony obok radioboi, aplikacja otwiera się automatycznie, zapewniając dostęp do informacji (między innymi o baterii i liczbie wykonanych autotestów). Cena: 3999 zł. Źródło: sklepzeglarski365.pl.

Osobisty lokalizator AISLink MOB

AISLink MOB (Man Over Board) to osobisty lokalizator łączący nadajnik AIS oraz zintegrowany system selektywnego wywołania DSC. Urządzenie wyposażone jest w odbiornik GPS. AISLink wysyła alert do wszystkich statków wyposażonych w odbiorniki AIS, wysyła też alarm DSC odbierany na wszystkich urządzeniach VHF. Ma zaprogramowany ratunkowy nr MMSI (AIS TX ID), który może być samemu przeprogramowany na MMSI nadany przez Urząd Komunikacji Elektronicznej. Uruchomienie powoduje natychmiastowe pojawienie się alertu i pozycji człowieka za burtą na odbiornikach AIS i wskaźnikach wielofunkcyjnych wszystkich znajdujących się w pobliżu jednostek. Cena: 1679 zł. Źródło: sklepzeglarski365.pl.

Farba przeciwporostowa nowej generacji

Seajet 038 Taisho to samopolerująca farba przeciwporostowa nowej generacji, pozbawiona związków miedzi i cyny, bazująca na polimerze specjalnie zaprojektowanym do jachtów żaglowych i motorowych. Wysoką skuteczność uzyskano poprzez użycie biocydów nowej generacji oraz żywic polimerowych. Aktywność powłoki jest utrzymywana przez kontrolowanie procesu hydrolizy – zapewnia to stałą maksymalną ochronę kadłuba przed porastaniem. Farba jest przeznaczona na akweny o silnym i bardzo silnym porastaniu. Może być stosowana na wszystkich podłożach, także na aluminium. Czas schnięcia: 6 godz. w temperaturze 20°C, ostatnia warstwa – 12 godz. Wydajność: litr na 10 metrów kwadratowych. Zalecany podkład: Seajet 015 lub Seajet 117. Opakowanie: 5 litów. Cena: 1425 zł. Źródło: www.farbyjachtowe.pl.

Farba przeciwporostowa do śrub i przekładni

Seajet PellerClean tworzy powłokę zapobiegającą porastaniu na śrubach, przekładniach S i Z drive, na kolumnach silników zaburtowych, czy też na klapach trymowych. Produkt zapewnia długą ochronę przed osadzaniem się zanieczyszczeń zarówno w wodzie słodkiej, jak i słonej. System składa się z dwóch farb: epoksydowego podkładu PellerClean Primer, który nakładamy na dobrze przygotowane podłoże (aluminium, brąz, stal nierdzewna) oraz z zewnętrznej transparentnej powłoki silikonowej, która dzięki swej gładkości zapobiega przywieraniu organizmów wodnych. Opakowanie: 315 ml. Cena: 378 zł. Źródło: www.farbyjachtowe.pl.

Düsseldorf. Cały świat sportów wodnych

Na stoisku Bavaria Yachts.

Do zobaczenia za rok – jak zawsze w styczniu. Fot. Constanze Tillman / Messe Düsseldorf (2)

Styczniowe targi boot Düsseldorf, największą na świecie wystawę sportów wodnych, odwiedziło 214 000 zwiedzających ze 120 krajów, reprezentujących wszystkie kontynenty. „Jesteśmy zachwyceni imprezą oraz pozytywnymi opiniami na temat naszych pięciu jachtów motorowych i sześciu żaglowych, które prezentowaliśmy w Düsseldorfie – powiedział Michael Müller, dyrektor generalny Bavaria Yachts. Na stoisku niemieckiej stoczni świętowano między innymi tytuł europejskiego jachtu roku (European Yacht of the Year Award), który przyznano debiutującej na rynku łodzi Bavaria C46.

Sporo się działo na stoisku Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polskie Jachty, które zorganizowano przy wparciu Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu. Dystrybuowano materiały reklamowe i emitowano filmy promujące członków Polboat. Rozdawano najnowszy katalog Boating Industry In Poland. Dostępne było aktualne wydanie magazynu „Wiatr”. Zwiedzający mogli również otrzymać mapę z zaznaczonymi stoiskami wszystkich polskich firm obecnych na boot Düsseldorf.

Jak wynika z ankiety przeprowadzonej przez organizatorów, najwięcej zwiedzających było zainteresowanych jachtami żaglowymi (42 proc.), łodziami motorowymi (38,2 proc.), nurkowaniem (27 proc.) i czarterami (11,7 proc.). Już dziś zapiszcie w kalendarzach termin kolejnych targów boot Düsseldorf, które będą się odbywać od 18 do 26 stycznia 2025 roku. ■

europe@marinemat.net Robotnicka 389, Povazska Bystrica, Słowacja

Pantaenius Yacht Photo 2023. Gratulujemy zwycięzcom i szykujemy aparaty na nowy sezon

Zwycięskie zdjęcie zatytułowane „Willy" autorstwa Tomasza Piotrowskiego.

III miejsce: „Statua Wolności". Fot. Anna Jakubowska

II miejsce: „Światła letnich nocy". Fot. Wojciech Dobrogojski

Tomasz Piotrowski zwyciężył w 13. edycji konkursu Pantaenius Yacht Photo. Spośród 330 fotografii zgłoszonych w tym roku do rywalizacji, jurorzy nagrodzili dynamiczne i bardzo „mokre" zdjęcie zatytułowane „Willy" – laureat otrzyma zegarek Garmin Quatix 7 Sapphire Amoled ufundowany przez organizatora konkursu – Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów. Drugie miejsce zajął Wojciech Dobrogojski, autor niezwykłej fotografii „Światła letnich nocy" – nagrodą jest deska SUP (także od firmy Pantaenius). Trzecie miejsce przyznano Annie Jakubowskiej za nastrojowe zdęcie z lotu ptaka zatytułowane „Statua Wolności w Nowym Jorku" – za ten kadr autorka otrzyma wodoodporną torbę Duffel Bag ufundowaną przez firmę Helly Hansen. Triumfatorów konkursu głównego w ramach Pantaenius Yacht Photo wyłonili w głosowaniu przedstawiciele mediów oraz profesjonalni fotografowie związani z żeglarstwem.

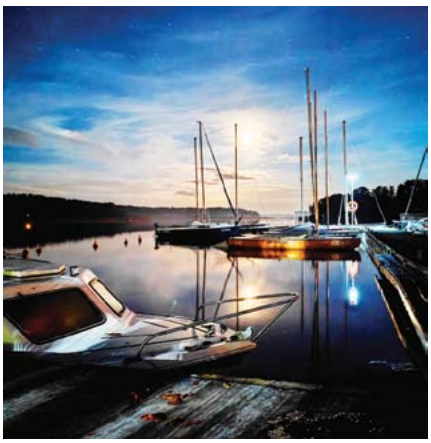
Laureata nagrody publiczności wybrali w głosowaniu internauci obserwujący konkurs na stronie plebiscytu i na Facebooku. Uzyskawszy 1027 głosów zwyciężyła Do-

„Marzyciel". Fot. Grzegorz Maciąg

„False start. Spinnaker Regatta". Fot. Aleksander Abrosimov

„Nigdy, nigdy, nigdy się nie poddawaj!". Fot. Agnieszka Głąb

„Sprint ku żeglarskim przygodom". Fot. Daniel Kiełbasa



„Olejnica nocą". Fot. Dominika Ratajczak

minika Ratajczak, autorka zdjęcia „Olejnica nocą” – nagrodą jest indywidualnie zaprojektowana kamizelka spinakerowa Sail Code ufundowana przez firmę Code Zero. Nagrodę specjalną „Radość z pasji”, ustanowioną przez firmę Helly Hansen i przyznawaną za prace ukazujące żeglarstwo jako pasję i styl życia, zdobył Grzegorz Maciąg, autor zdjęcia „Marzyciel”. W najbliższy rejs laureat zabierze kurtkę Crew Jacket. Aleksandra Abrosimova, autora zdjęcia „False start. Spinnaker Regatta 2023”, wyróżnił Pomorski Związek Żeglarski – nagrodą jest kamizelka automatyczna marki Spinlock. Agnieszka Głąb zdobyła nagrodę za najlepsze zdęcie motorowodne zatytułowane „Nigdy, nigdy, nigdy, nigdy się nie poddawaj!” – kurs motorowodny ufundowała Akademia Jachtingu. Z kolei Daniel Kiełbasa, autor zdęcia „Sprint ku żeglarskim przygodom”, otrzymał nagrodę specjalną od organizatorów regat Nord Cup Gdańsk – voucher na zakupy w sklepie Sailovnia.

Finałową trzydziestkę najlepszych zdjęć możecie obejrzeć na Faceebooku (profil: Pantaenius Poland). Kolejna edycja Pantaenius Yacht Photo wystartuje w grudniu – przez cały sezon zabierajcie na pokłady aparaty, trzymajcie rękę na pulsie i palec na spuście migawki. ■

Jakie ubezpieczenie ma dla ciebie sens?

Jak się przygotować na niespodzianki, które mogą nas zaskoczyć na naszej łodzi? – Nie wyobrażam sobie korzystania z jachtu bez ubezpieczenia. Polisy OC i casco to podstawa, ale polecam również ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków NNW – mówi Piotr Lubowski z Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów. Jaką ochronę gwarantują poszczególne polisy?

Ubezpieczenie OC

Choć w Polsce nie ma obowiązku posiadania OC łodzi, taka polisa może się przydać każdemu armatorowi. To ochrona na wypadek roszczeń osób trzecich. Stłuczka w porcie, zarysowanie sąsiedniej burty, obrażenia odniesione przez członka załogi – każde z tych zdarzeń może mieć kosztowne konsekwencje. Gdy tylko ktoś zgłosi wobec nas roszczenie (uzasadnione lub nie), Pantaenius zajmie się problemem.

Ubezpieczenie casco

Ochrona własnej łodzi. W pełnej wersji obejmuje całkowitą utratę jachtu, częściowe uszkodzenie, a także koszty związane z ratownictwem i usunięciem wraku z miejsca wypadku. Zanim zdecydujesz się na ubezpieczenie casco, warto sprawdzić, czy polisa obejmuje także szkody związane z wadami konstrukcyjnymi i zużyciem. Jeśli kupujesz nową łódź, zawsze warto wybrać pełną kompleksową polisę, która w razie szkody zapewni zwrot wszystkich poniesionych wydatków lub pokryje koszty wymiany części na nowe. Trzeba więc zwracać uwagę na takie sformułowania, jak „nowe za stare” czy „stała suma ubezpieczenia”. Zasady i warunki ubezpieczeń mogą się różnić, więc trzeba się upewnić, co oferuje nasz ubezpieczyciel, także czytając drobny druk. Polisa powinna obejmować również wyposażenie łodzi – od radia VHF, przez ponton, przyczepę, aż po wyposażenie kuchni i łazienki.

Pamiętajmy, że łódź może ulec wypadkowi także wtedy, gdy z niej nie korzystamy. Kiedy sezon dobiega końca, pojawiają się szokujące doniesienia o sztormach w marinach, pożarach hangarów oraz o jednostkach poprzewracanych na lądzie. Warto więc ubezpieczyć się na cały rok i mieć pewność, że polisa obejmuje również operacje związane z transportem czy wodowaniem.

Ubezpieczenie NNW

Jeśli rozważasz zakup ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, dowiedz się, czy inne polisy, które już posiadasz, obejmują uprawianie sportów wodnych. Jeśli nie, uzasadnione jest wykupienie ubezpieczenia NNW łodzi – będzie ono chronić wszystkich, którzy znajdą się na pokładzie: kapitana, załogę i okazjonalnych gości. W razie wypadku złagodzi finansowo wszelkie trudności związane z trwałymi obrażeniami doznanymi podczas pływania lub na przykład prac remontowych. ■

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW

Skontaktuj się z nami:
Tel. 58 355 82 50
e-mail: info@pantaenius.pl

Antila 30.1 eko płynie pod żaglami na autopilocie. Elektryczny silnik zaburtowy pracuje w trybie hydroturbiny i doładowuje baterie. Fot. Marcin Redziński

Antila 30.1 eko. Autonomiczny jacht czarterowy pełen innowacyjnych rozwiązań

Trzy prototypowe innowacyjne jachty typu Antila 30.1 eko zadebiutowały w minionym sezonie na mazurskim rynku czarterowym. Jednostki dostępne na platformie rezerwacyjnej Interjacht (port macierzysty: COS Giżycko) powstały w ramach projektu Dariusza Redzińskiego, prezesa firmy Cities Lighting Consultants, miłośnika żeglarstwa, który za swą koncepcję ekojachtu został nagrodzony w konkursie „Innowacje w obszarze wód śródlądowych lub morskich – Blue Growth" (konkurs finansowany z funduszy Norweskiego Mechanizmu Finansowego zorganizowała Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości). W realizację projektu zaangażowali się dostawcy nowoczesnych systemów i komponentów, a także partner norweski: specjalistyczna firma Green Waves zajmująca się urządzeniami elektrycznymi na jachtach, reprezentowana przez Ole Salomonsena.

Jacht jest samowystarczalny energetycznie i całkowicie bezemisyjny. Może przemierzyć Mazury wyłącznie na silniku elektrycznym. Poza tym ma innowacyjny radarowy system antykolizyjny o zasięgu 30 metrów (trzy długości jachtu) i szerokości 6 metrów – poprawia on bezpieczeństwo żeglugi na intensywnie użytkowanych szlakach. W sezonie 2023 jachty Antila 30.1. eko odbyły łącznie 30 rejsów, często przemierzając na silniku spore odcinki, na przykład z Rynu do Giżycka, z Mikołajek do Giżycka, czy z Giżycka do Węgorzewa. W nadchodzącym sezonie czar-

Kolumna sterowa z manetką silnika, ploterem oraz joystickami do windy kotwicznej i steru strumieniowego. Fot. Interjacht

Na kotwicy w Zimnym Kącie.

Moduł kontrolny Victron Energy Color Control GX.

Inwerter i bateria litowo-jonowa. Fot. Interjacht (2)

terowym do dyspozycji będziemy mieć już pięć takich jednostek.

Elektryczny system napędowy ePropulsion o mocy 6 kW (10 KM) okazał się całkowicie bezawaryjny i komfortowy w użyciu. Energia ze słońca (panele fotowoltaiczne) oraz energia z ruchu jachtu napędzanego przez wiatr (generator wodny) pozwoliły w dużym stopniu zrezygnować z prądu dostępnego w portach. Solary ładują akumulatory bytowe, a funkcję turbiny wodnej, ładującej baterie silnikowe podczas żeglugi, pełni zaburtowy silnik elektryczny.

Jacht wyposażono w systemem zarządzania przepływem energii z trzech źródeł firmy Victron Energy. Wytworzona energia magazynowana jest w specjalnie zaprojektowanym banku akumulatorów. Mamy trzy akumulatory bytowe po 100 Ah, akumulator steru strumieniowego 100 Ah oraz akumulator silnikowy 175 Ah. Kontroler systemu, analizujący prędkość, stan naładowania baterii i bieżące zużycie, informuje sternika o dostępnym zasięgu. Przy maksymalnie naładowanych bateriach zasięg wynosi 60 km. Oczywiście im mocniej wychylimy manetkę, tym szybciej zasięg będzie się zmniejszać. Jeśli chcemy dłużej zachować większy zasięg w żegludze silnikowej, najlepiej pływać z prędkością od 6 km/h do 8 km/h. Na przykład podczas rejsu z Mikołajek do Giżycka zużyjemy wtedy

Na dziobie jachtu zamontowano czujnik radaru. Fot. Marcin Redziński

około 60 proc. energii. Inteligentne zarządzanie energią obrazuje kontroler Victron Energy wyświetlający najważniejsze parametry. System zapobiega przeciążeniu układu elektrycznego jachtu, a w konsekwencji nadmiernemu wyczerpaniu źródeł energii lub ich przeładowaniu. Dodatkowo przez inwerter 230 V można ładować akumulator silnikowy 48 V z baterii bytowych 12 V – systemy zasilania 230/48/12 V zostały w ten sposób wzajemnie zintegrowane.

Jacht wyposażono między innymi w ultradźwiękowy czujnik mierzący parametry wiatru. W echosondę, oświetlenie nawigacyjne, szperacz dziobowy, windę kotwiczną, elektryczny kabestan, autopilota i sterowany joystickiem dziobowy bezszczotkowy ster strumieniowy 3,5 kW. Mamy też ogrzewanie Eberspaecher o mocy 2 kW oraz lodówkę Dometic dostarczone przez firmę OTAF z Giżycka. Na zestaw audiowizualny składają się dwa telewizory: jeden w odbiorniku radiowym (z systemem operacyjnym Android), a drugi na grodzi dziobowej. Zainstalowano także system informujący o poziomie wody czarnej, wody pitnej, paliwa oraz gazu. ■

Norway grants

PARP Grupa PFR

W mesie zamontowano między innymi kuchenkę i lodówkę marki Dometic. Fot. Interjacht

Powrót do przeszłości. Którą łódź ze starych czasów wybralibyście dla siebie?

Jacht klasy V (piątka). Żeglarze płyną na Zamek Królewski na spotkanie z prezydentem Mościckim.

Piątka Aleksandrowicza to pierwsza łódź klasy otwartej.

Czy przedwojenne polskie konstrukcje jachtowe bezpowrotnie odeszły do lamusa? Drewniane łodzie z pierwszej połowy poprzedniego wieku dla wielu z nas będą jedynie ciekawostką historyczną, ale dla innych – inspiracją do odświeżenia starych projektów oraz do budowy klasycznych jednostek i eksploracji rodzimych wód w dawnym stylu.

Już w pierwszych latach dwudziestego wieku warszawscy żeglarze spłynęli Wisłą do Gdańska i dotarli na Hel. Później Otton Weiland przerobił kuter rybacki na jacht żaglowy. Tuż po odzyskaniu niepodległości na Wiśle w Warszawie szyku zadawał Edward Bryzemejster, olimpijczyk sprzed stu lat, żeglujący na „Tajfunie" własnej konstrukcji. W odrodzonej Polsce powstało kilkadziesiąt konstrukcji jachtowych, ale popularność zdobyło zaledwie kilka.

Pierwsze jachty seryjne

Na początku lat 20. popularne były jachty płaskodenne – proste w budowie, nie wymagające szczególnych kompetencji przy łączeniu klepek, powstające na podstawie odręcznych szkiców. Budowano je z grubych desek, więc były bardzo ciężkie. Ponadto miały duży dryf i słabą stateczność kursową. Najczęściej były to jednostki o długości siedmiu metrów, taklowane jako slupy gaflowe, z żaglem o powierzchni do 10 metrów kwadratowych. Powstawały w ramach indywidualnych inicjatyw oraz na kursach szkutniczych organizowanych przez Ligę Morską i Rzeczną. Wady konstrukcyjne oraz niska jakość materiałów spowodowały, że szybko zniknęły z polskich wód. Najbardziej znany jacht owych czasów to vega Konrada Marcjana Prószyńskiego, na którym odbył on samotny rejs z Warszawy do Trzebieży i z powrotem. Choć część trasy powrotnej przebył statkiem i na holu, można tę wyprawę uznać za pierwszy udokumentowany samotny rejs polskiego żeglarza.

Piątka

Antoni Aleksandrowicz zaprojektował serię jachtów mających nie tylko dobre właściwości nautyczne, ale także piękną formę. W swej pracy potrafił łączyć doświadczenia żeglarskie oraz wykształcenie plastyczne. W owych czasach Aleksandrowicz był bodaj jedynym polskim konstruktorem bazującym na własnej praktyce – będąc żeglarzem regatowym projektował jachty sportowe uznawane przez Polski Związek Żeglarski. Wykonywał nie tylko niezbędne obliczenia i rysunki, ale też projekty robocze. Jego łodzie miały obłe kadłuby poszyte klepkami na styk. Niestety, nie znamy dokładnych wymiarów jego konstrukcji, bo po wybuchu wojny dokumenty i rysunki prawdopodobnie spłonęły w warsztacie szkutniczym Władysława Urbaniaka.

Najpopularniejszą konstrukcją Aleksandrowicza jest piątka (znak klasowy: V). To mieczowa łódź jednoosobowa z żaglem gaflowym o powierzchni pięciu metrów kwadratowych (w późniejszym okresie zamienionym na bermudzki). Prototyp powstał w połowie lat 20. Łódź była stosunkowo lekka i miała prostą konstrukcję. Zyskała popularność, bo niskie koszty budowy budziły zainteresowanie w wielu klubach. Do 1939 roku powstało od 40 do 50 łódek. Budowano je także po wojnie, a ich opis zawarto na kartach książki „Druh wiatr" Stanisława Zenona Zakrzewskiego: „Jolka V nie ma want (chyba, że w drodze wyjątku ma ożaglenie bermudzkie). Nie ma też bakształów. Ma tylko przedni sztag podtrzymujący żagiel od przodu i koniec. Poza tym ma tylko fał grota, linkę mieczową oraz linkę sterową".

Liga Morska pierwsza zorganizowała seryjną budowę.

Dziesiątka zaprojektowana na potrzeby wojska.

Aleksandrowicz nie chciał tworzyć klas monotypowych, które najlepiej wyrównują szanse w rywalizacji sportowej, ale ograniczają rozwój techniczny. W swoich projektach kreślił główne parametry, a resztę pozostawiał twórczej inwencji budowniczych. Jego łodzie stanowiły inspiracje dla kolejnych konstruktorów. Juliusz Sieradzki zaprojektował na nowo i samodzielnie zbudował piątkę – jego wersja zaskakiwała niższą masą kadłuba i sprawnością ożaglowania bermudzkiego (właśnie w tych elementach dostrzegł najwięcej szans na pokonanie starszego rywala). Łódka Sieradzkiego wygrywała większość warszawskich regat. Jej przewaga nad pierwowzorem była tak duża, że PZŻ postanowił wyodrębnić z dotychczasowych piątek osobną klasę F.

P-7

Najpopularniejszy przedwojenny projekt Mieczysława Plucińskiego. Do dziś trwa spór czy dwuosobowa P-7 to łódź żaglowa, czy raczej kajak z żaglem. Długość: 5 metrów. Szerokość: zaledwie 1,03 metra. Prosta konstrukcja powodowała, że budowy realizowano w warsztatach szkutniczych oraz siłami prywatnych armatorów. Według szacunków samego Plucińskiego, do wybuchu wojny powstało około 300 egzemplarzy P-7. Było to możliwe po rozpowszechnieniu planów w książce wydanej w 1933 roku oraz dzięki rezygnacji konstruktora z honorariów autorskich.

Łodzie i kajaki żaglowe Mieczysława Plucińskiego wyróżniały się lekkością i elegancją. Powstawały ze sklejki na szkielecie drewnianym. Konstruktor zaprojektował prawie 20 różnych modeli. Szacuje się, że łącznie powstało ponad 500.

Klasa B

Tadeusz Sołtyk zaprojektował łódź klasy B na zlecenie PZŻ w 1938 roku. Był to monotypowy skośnodenny (z jednym załamaniem kadłuba) jacht szkoleniowy o bardzo prostej konstrukcji. Wszystkie pasy sklejki wykorzystywane do budowy miały jednakową szerokość, co przyspieszało i ułatwiało prace mniej doświadczonym szkutnikom. Długość kadłuba: 5,5 metra. Szerokość: 1,5 metra. Konstruktor tak charakteryzował swój jacht na łamach biuletynu „Sport wodny": „Łódź szkolna B jest stateczna, zwrotna i łatwa w prowadzeniu. Regatowo jest to typ przejściowy do łodzi doskonalszej – monotypu międzynarodowego klasy O. Jest natomiast od niego dwa, trzy razy tańszy. Jako monotyp pozwala na najczystszą, najlepiej wyrównaną, walkę żeglarzy. Turystycznie nadaje się do dalekich wypraw w obrębie wód śródlądowych, załogami od dwóch do trzech osób.

Jacht był prawie trzykrotnie tańszy w budowie od niemieckiej olimpijki, więc spodziewano się dużego zainteresowania. Pierwsze egzemplarze zbudowano do testów, łodzie udostępniono do pływania, ale tylko żeglarze z YKP Warszawa zainteresowali się nową konstrukcją. Wybuch wojny przekreślił rozwój tej łódki.

P-7 to najpopularniejsza łódź w przedwojennej Polsce.

Jacht klasy B był dość prosty w budowie.

Dziesiątka

Żaglowo-wiosłowy szkuner lugrowy o długości 8,5 metra i szerokości 2,3 metra, inspirowany popularną wówczas niemiecką klasą Kutter. Został opracowany w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni i zatwierdzony do szkolenia marynarzy w 1931 roku. Stanowił wyposażenie nowobudowanych jednostek: niszczyciela „Grom" i stawiacza min „Gryf", trafił też na starsze okręty oraz do szkół morskich. W cywilu nie pływał żaden egzemplarz. Stępkę, dziobnicę i pawęż wykonywano z dębu, natomiast wręgi z giętego dębu lub jesionu. Poszycie układano z klepek dębowych łączonych nitami zaklepywanymi na podkładkach. Po wojnie stosowano poszycie półdiagonalne. Konstrukcję wzmacniano metalowymi okuciami.

Łódź była napędzana także wiosłami – na wyposażeniu były dwa zestawy jesionowych wioseł (4,15 i 3,65 metra długości). Zbudowano także sześć jednostek motorowych napędzanych silnikami stacjonarnymi – trafiły do dowództwa floty, dywizjonów okrętów podwodnych, a także na pokłady kilku jednostek marynarki. Łódź w wersji z mocniejszym silnikiem rozwijała prędkość do ośmiu węzłów.

Odkurzanie historii

Wydawać by się mogło, że konstrukcje sprzed ponad 80 lat nie zainteresują współczesnych żeglarzy. Jednak pasjonatów sięgających do odległej historii nie brakuje. – To zazwyczaj osoby mające już pewne doświadczenia, poszukujący nowych form aktywności pod żaglami – mówi Adam Hamerlik, szkutnik z Warszawy. – Moda na klasyczne starsze konstrukcje dociera do nas z zachodu, gdzie działa cały przemysł wspierany przez prasę branżową, projektantów, liczne warsztaty oraz stowarzyszenia, na przykład Dinghy Crusing Association (www.dinghycruising.life).

Adam wykonał już rekonstrukcję łodzi P-7 Gig Mieczysława Plucińskiego, zaprojektowaną już po wojnie, z nieco podwyższonymi burtami. Teraz wykańcza kolejny egzemplarz tej jednostki. W planach była budowa jachtu klasy B Tadeusza Sołtyka, ale klient wycofał się przed rozpoczęciem prac. – Marzy mi się budowa piątki Aleksandrowicza. To łódka od której wszystko się zaczęło, mająca swoją historię, stanowiąca nasze żeglarskie dziedzictwo – mówi Adam.

Aby zbudować jacht zaprojektowany przed laty niezbędna jest modyfikacja dokumentacji. Drewniane elementy szkieletu zastępowane są sklejkowymi (wycinanymi w technologii CNC). Dzięki temu łodzie są lżejsze, a czas budowy krótszy. W pierwszych dekadach ubiegłego wieku, kiedy powstawały te projekty, sklejka nie była jeszcze popularna, a drewno było tanie. Dziś jest odwrotnie. Adaptacją projektów do współczesnych materiałów zajmuje się Stefan Ekner, projektant jachtów z duszą, który na koncie ma kilka takich dokumentacji. – Zgłaszają się przede wszystkim żeglarze, którzy są już nieco znużeni wszechobecnym plastikiem oraz tłokiem na popularnych akwenach. Szukają czegoś nowego i oryginalnego. Poszukują niewielkich łodzi, które można przewieźć małą przyczepą i w kwadrans zwodować na jeziorze w najbliższej okolicy – mówi Stefan.

Trudno oszacować liczbę małych drewnianych jachtów, które dziś pływają po polskich akwenach, ale moda na żeglugę „w bok od drogi głównej" jest zauważalna. Coraz częściej pasjonaci śródlądowej włóczęgi chcą podkreślić swoją indywidualność, więc poszukują oryginalnych inspiracji z przeszłości.

Marek Słodownik

ABC unikania uszkodzeń na jachtach (część II)

Płynąc na silniku, nie przełączaj biegów i nie zwiększaj obrotów nazbyt energicznie.

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

Kluczyk zapłonu lub włącznik zasilania

- Nie operuj kluczykiem zapłonu lub włącznikiem zasilania, gdy silnik pracuje.
- Nie przełączaj pokrętła bezpiecznika od akumulatora podczas pracy silnika (może to spowodować uszkodzenie alternatora).
- Po wyłączeniu silnika ustaw włącznik zasilania w pozycji off lub przekręć kluczyk w stacyjce. W przeciwnym razie akumulator ulegnie rozładowaniu. To częsty błąd popełniany przez załogi jachtów – może on doprowadzić nawet do zniszczenia baterii.

Uszkodzenia przekładni lub śruby spowodowane nawinięciem liny

To prawdziwa plaga na jachtach czarterowych. W śruby wkręcane są liny cumownicze, mooringi, a niekiedy nawet łańcuchy podczas postojów i manewrów na kotwicowiskach oraz w portach bez odpowiedniej infrastruktury. Problemy stwarzają także żyłki wędkarskie lub fragmenty zniszczonych sieci unoszące się w wodzie. Co robić w takich sytuacjach?

- Natychmiast włącz bieg jałowy.
- Jeśli to możliwe i pozwalają na to warunki, można podjąć próbę zanurkowania i usunięcia liny za pomocą noża. Nie jest to jednak operacja łatwa i nie wszyscy powinni się jej podejmować. Pamiętajcie też, by nie wchodzić do wody w bezpośrednim sąsiedztwie portu (na przykład w Chorwacji jest to zabronione). Nawet jeśli śruba zostanie uwolniona od liny, nie oznacza to, że nie doszło do uszkodzeń (na przykład w miejscach połączeń lub w uszczelce przekładni).

Przekładnia typu sail drive lub śruba na wale

- Jachty z przekładnią sail drive i stałą śrubą: podczas żeglugi należy pozwolić, by oś się obracała – w przeciwnym razie może dojść do zablokowania przekładni.
- Jachty ze sztywnym wałem i stałą śrubą: manetkę ustawiamy na biegu wstecznym. Taka pozycja blokuje obrót i chroni łożyska.
- Przy zmianie biegów ze wstecznego na bieg do przodu lub w przeciwną stronę zawsze robimy krótką przerwę w pozycji na luzie.
- Nigdy nie przełączamy biegów i nie zwiększamy obrotów nazbyt energicznie i zbyt siłowo.
- Jeśli mamy jacht z wałem i stałą śrubą, bieg jałowy w celu uruchomienia silnika ustawiamy wtedy, gdy łódź prawie się nie porusza. W przeciwnym razie napór na śrubę będzie zbyt duży.

Sterowanie podczas żeglugi wstecz na silniku

Podczas cofania na płetwę sterową wywierana jest duża siła, co utrudnia trzymanie steru. Wyrwanie koła lub rumpla z rąk grozi uszkodzeniem mechaniki układu sterowania. Dlatego zawsze mocno trzymaj ster i płyń na biegu wstecznym powoli.

Żeglowanie z pracującym silnikiem

Układy silnikowe nie są dostatecznie smarowane podczas żeglugi w przechyle przekraczającym 15 proc. Pamiętaj, że płynięcie pod żaglami podczas silnego wiatru, z włączonym silnikiem, może go trwale uszkodzić. Zatarcie silnika spowodowane brakiem dostatecznego smarowania stwarza niebezpieczeństwo dla załogi i jachtu, powoduje też konieczność wykonania bardzo kosztownych napraw. Tylko w sytuacjach awaryjnych, tylko przez krótki czas oraz na zredukowanych żaglach dopuszczalne jest płynięcie z pracującym silnikiem. ■

Płynięcie pod żaglami w przechyle, z włączonym silnikiem, może trwale go uszkodzić.

YACHT-POOL®
UBEZPIECZENIE JACHTU I SKIPPERA

Bezpłatne zapytanie
o ubezpieczenie jachtu
Serwis 24h drogą mailową.

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

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

DANE UBEZPIECZAJĄCEGO

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

Nazwisko: _____

Imię: _____ Tel. kom: _____

Ulica: _____ E-mail: _____

Kod: _____ Miejscowość: _____ Czy jacht jest w leasingu? ☐ tak ☐ nie

Rok ur.: _____ Zawód: _____ Nazwa leasingodawcy: _____

DANE JACHTU:

Producent / stocznia: _____ Wymiary (dł / szer / zał): _____

Typ: _____ Rok budowy: _____ Materiał: _____

Powierchnia żagli (m2): _____ Rodzaj ożaglowania: _____

DANE SILNIKA:

Marka i typ: _____ **Silnik zaburtowy (główny):** Liczba _____ Moc _____

Paliwo: ☐ benzyna ☐ diesel Silnik dodatkowy: Liczba _____ Moc _____

Silnik stacjonarny: Liczba _____ Moc _____ Liczba przyczep: _____

OBSZAR ŻEGLUGI, MIEJSCE POSTOJU, UŻYTKOWANIE:

Obszar żeglugi: _____ Miejsce postoju: _____

Użytkowanie komercyjne: ☐ tak ☐ nie Ze skipperem: ☐ tak ☐ nie

SUMA UBEZPIECZENIA:

Wartość jachtu: _____ EUR Wartość przyczepy: _____ EUR

Z VAT? ☐ tak ☐ nie Mienie osobiste: _____ EUR

Łączna suma ubezpieczenia: _____ EUR

UBEZPIECZENIE OC:

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

DOTYCHCZASOWY UBEZPIECZYCIEL:

Czy jednostka była ubezpieczana: ☐ tak ☐ nie

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

SZKODOWOŚĆ:

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

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

YACHT-POOL®
UBEZPIECZENIE JACHTU I SKIPPERA

Polecający

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

Taryfa ryczałtowa dla ubezpieczeń czarterowych
- okres ubezpieczenia 12 miesięcy!

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

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

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

Nazwisko:_____ Rok ur.: _____ Zawód: _____

Imię:_____ Tel.dom:_____

Ulica:_____ Tel.kom:_____

Kod:_____Miejscowość:_____ E-mail:_____

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wszystkie dokumenty dostępne na naszej stronie.

**wymagane pola

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

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

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

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

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

X_____ X_____
Miejscowość, data Podpis ubezpieczającego

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

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

lub

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

X_____
Miejscowość, data i podpis ubezpieczającego

Niezależnie od tego zawsze chętnie służymy pomocą.

YACHT-POOL FLIGHT-SERVICE

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

Czarterowa majówka. Dokąd wyruszyć w rejs na przełomie kwietnia i maja

Wystarczy wziąć dwa lub trzy dni urlopu, by mieć dziewięć dni wolnego na przełomie kwietnia i maja – szkoda byłoby nie wykorzystać takiej okazji na zorganizowanie tygodniowego rejsu. Dokąd warto się wybrać? Jakie połączenia oferują linie lotnicze? Jakich cen możemy się spodziewać w tym terminie w firmach czarterowych? Chcąc to sprawdzić, postanowiliśmy skorzystać z popularnych wyszukiwarek połączeń lotniczych oraz z witryny warszawskiej agencji Punt, która na www.punt.pl udostępniła odświeżoną i wzbogaconą wyszukiwarkę jachtów. Wystarczy wybrać kierunek i datę, a później zawęzić poszukiwania, zaznaczając między innymi port lub okolicę z kilkoma przystaniami, długość jachtu, rocznik oraz liczbę kabin i osób, które będą tworzyć naszą załogę. Filtry pozwalają zawęzić poszukiwania nawet do jachtów z jedną lub dwoma płetwami sterowymi, do jednostek posiadających panele fotowoltaiczne lub wyposażonych w pokładowy grill. Cenną pomoc stanowią też autentyczne opinie klientów na temat konkretnego armatora (z podaniem bazy i terminu odbytego rejsu). Oto kilka regionów, które naszym zdaniem warto wziąć pod uwagę, planując czarterową majówkę.

Zatoki w archipelagu La Maddalena (Sardynia) zachwycają rzeźbą nagich skał. Fot. Matylda Sobolewska

Wyspy Liparyjskie

Morze Tyrreńskie i archipelag siedemnastu wysp pochodzenia wulkanicznego leżących na północ od Sycylii, to coraz popularniejszy kierunek wśród polskich żeglarzy. Bezpośrednie loty do Katanii będą realizowane z Warszawy w soboty od kwietnia. Jachty możemy czarterować z dwóch baz: Marina di Portorosa i Capo d'Orlando. W obu nie brakuje propozycji na tygodniową majówkę. W wyszukiwarce znajdziecie na przykład modele Dufour 360 GL (1340 euro, sześć koi), Oceanis 35.1 (1850 euro, osiem koi), Elan 40 Impression (2120 euro, sześć koi), a z większych jachtów Dufour 512 GL (2650 euro, 10 koi), czy Lagoon 40 (2950 euro, 12 koi).

Na Wyspach Liparyjskich zobaczycie wulkan Stromboli, wyspę Lipari oferującą wspaniałe widoki oraz urokliwe zaułki miasta Lipari, głównej miejscowości archipelagu. Na sąsiedniej wyspie Vulcano czekają źródła termalne, a na wyspie Panarea – piękne plaże, ekskluzywne sklepy i doskonałe restauracje. Na Filicudi, znanej z urokliwych plaż, kryształowo czystych wód i malowniczych zatoczek, warto zobaczyć filar skalny La Canna, czyli maczugę wyrastającą z wody na wysokość 71 metrów.

Sardynia i Korsyka

Jeden z najciekawszych regionów Morza Śródziemnego. Północne wybrzeża włoskiej Sardynii (z parkiem narodowym La Maddalena) i południowe brzegi francuskiej Korsyki (z niezwykłym portem Bonifacio) zachwycają wszystkich odkrywających te miejsca. Woda szmaragdowa. Powietrze ciepłe i wilgotne. Skały rdzawe. Do tego sporo wysp, wysepek, zatok i kotwicowisk. Słowem – świetna alternatywa dla utartych szlaków Adriatyku. Na dodatek całe Szmaragdowe Wybrzeże, a szczególnie Zatoka Aranci leżąca w pobliżu miasta Olbia, to najważniejsze żerowiska delfinów w tej części Morza Śródziemnego. Te niezwykłe morskie ssaki, przyjazne i ciekawskie, żeglarze spotykają tu bardzo często.

Do miasta Olbia możemy polecieć z Berlina liniami EasyJet (wylot i powrót w sobotę lub niedzielę). Jachtów na majówkę jest mnóstwo. W wyszukiwarce agencji Punt znaleźliśmy ▶

Bezludna wyspa Lavezzi w pobliżu Korsyki. Tu zaczyna się Francja. Fot. Matylda Sobolewska

Poros (Wyspy Sarońskie). Nad portem góruje wieża zegarowa. Z prawej cieśnina prowadząca w kierunku Hydry.

ciekawe egzemplarze od 1400 euro za tydzień – jest na przykład popularna Bavaria 37 z siedmioma kojami. Łodzie dostępne są w Marina di Olbia (zaledwie dwa kilometry od lotniska), w Marina dell'Isola (pięknie położona turystyczna osada na północ od miasta), w pobliskiej przystani Punta Asfodeli oraz w dwóch sąsiadujących ze sobą portach Zatoki Cugnana: mniejsza to Cala dei Sardi, a większa – Marina di Portisco. Jest jeszcze Marina di Cannigione, która znajduje się najdalej od lotniska (30 km na północ), ale za to najbliżej archipelagu La Maddalena. Najdroższy jacht, jaki znaleźliśmy w tym terminie, to katamaran Lagoon 52 dla 13 osób, wyceniony na 9700 euro za tydzień.

Morze Jońskie

Urocze kotwicowiska. Nagie góry. Miasteczka ukryte w głębokich zatokach. Porty zatopione w słońcu. Skały, groty, kamieniste plaże i krystalicznie czysta woda. Wyspy Morza Jońskiego to być może najpiękniejszy grecki archipelag. Z pewnością tworzą najbardziej kameralny i najbezpieczniejszy śródziemnomorski region żeglarski na południe od Chorwacji. Czarterowy biznes między wyspami Korfu i Zakintos kwitnie. Choć infrastruktura jest uboga, a na szlaku są tylko dwie mariny z prawdziwego zdarzenia (Guovia i Lefkada) – w sezonie okoliczne przystanie pękają w szwach. Może więc warto spróbować Morza Jońskiego w majówkę?

Bezpośrednie połączenia lotnicze na majówkę dostępne są z Berlina. Z Warszawy bezpośrednie połączenia na Korfu (w soboty) będą realizowane dopiero od 22 czerwca i tylko do końca września. Z Krakowa – od czerwca do końca września. Natomiast z Poznania – od czerwca do połowy września. Największą bazą czarterową jest Marina Gouvia (10 km od lotniska). Kilkunastoletni jacht typu Bavaria 37 można wynająć na majówkę za 970 euro. Nowsze jednostki dla sześciu lub ośmiu osób (Sun Odyssey 349, Dufour 350 GL) kosztują od 1220 euro do 1410 euro. Zwróciliśmy uwagę, że na Korfu w dobrych cenach dostępne są duże jachty z roczników 2018 – 2020. Na przykład model Oceanis 48, który ma aż pięć kabin, trzy toalety i 12 koi, wyceniono na 1950 euro za tydzień.

Zatoka Sarońska i Cyklady

Majówka w Atenach? Duży wybór połączeń lotniczych w soboty (również na majówkę) znajdziecie na kilku polskich lotniskach oraz w Berlinie. Jakie jachty oferuje nam nasza wyszukiwarka? Najtańsze egzemplarze znaleźliśmy w Marinie Kalympaki (Sun Odyssey 36i z rocznika 2008 z ośmioma kojami) oraz w Marinie Alimos (Sun Odyssey 35 z 2003 roku z sześcioma kojami). Jachty tej klasy i tej wielkości wyceniane są na majówkę na 1590 euro. Co ciekawe, młodsze jednostki można znaleźć w podobnych lub nieznacznie wyższych cenach. Z nowszych jachtów (rocznik 2022) można wybrać na przykład model Sun Odyssey 410 z ośmioma kojami – 2300 euro. Jeśli chcielibyście się rzucić na Cyklady (choć raczej tylko na najbliższe wyspy – zakładamy bowiem planowanie tygodniowych rejsów majówkowych), wówczas warto szukać jachtów w Lavrion. Ceny i modele są tu podobne.

Dodekanez

Grecki archipelag leżący na Morzu Egejskim skupia górzyste wyspy o ciepłym i słonecznym klimacie: już w maju średnia temperatura w dzień wynosi 22 stopnie Celsjusza, a średnia w nocy – 18 stopni. Połączeń lotniczych z Polski (zwykle z przesiadką) możemy szukać na Rodos oraz na Kos – na obu tych wyspach znajdują się bazy czarterowe. Loty bezpośrednie na Rodos można upolować u przewoźników startujących z Berlina. Warto też śledzić oferty biur turystycznych specjalizujących się w sprzedaży wycieczek i lotów czarterowych (na przykład TUI). Na Rodos są dwie mariny: Mandraki i Marina Rodos. Pierwsza leży 15 km od lotniska, druga – dwa kilometry dalej. W agencji Punt dowiedzieliśmy się, że zdecydowanie więcej jachtów czarterowych znajdziecie na wyspie Kos, gdzie działa nowoczesna i bardzo dobrze wyposażona Marina Kos leżąca 24 km od lotniska (uchodzi za najlepszą przystań jachtową w całym archipelagu).

Na majowy rejs czarterowy z Mariny Kos polecamy jacht Sun Odyssey 389 z 2019 roku z ośmioma kojami – tę jednostkę wyceniono na 1470 euro. Nieco większy i zaledwie roczny jacht Oceanis 40.1, również dysponujący ośmioma kojami, kosztuje na majówkowy tydzień 1790 euro. Jeśli ktoś postanowi zaszaleć, może zmontować 12-osobową załogę i wybrać katamaran Lagoon 50 – za takie cudo trzeba zapłacić 8330 euro.

Wyspa Ischia u wrót Zatoki Neapolitańskiej (zachodnie wybrzeże Włoch). Fot. Matylda Sobolewska (2)

CHORWACJA * GRECJA * WŁOCHY * HISZPANIA * TURCJA * CZARNOGÓRA

CZARTERUJ
JACHT
ONLINE
WWW.PUNT.PL

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

Zatoka Neapolitańska

Bardzo ciekawa alternatywa dla najpopularniejszych kierunków (pomysł nie tylko na majówkę). Od północnego wschodu Zatokę Neapolitańską osłania masyw Wezuwiusza. Od południa – Półwysep Sorrentyński oraz wyspa Capri słynąca z pięknych krajobrazów i skalistych formacji. Natomiast od północnego zachodu – łańcuch wysp, z których największa to Ischia, znana z gorących źródeł termalnych, pięknych plaż i urokliwych miasteczek.

Bezpośrednie loty do Neapolu w terminie majówkowym oferuje EasyJet, przewoźnik operujący z Berlina. Z kolei z Krakowa polecimy liniami Ryanair (w soboty). Jachty czarterowe czekają w portach Castellammare di Stabia oraz Marina di Stabia (34 km od lotniska), Pozzuoli (21 km) oraz w Marinie d›Arechi w Salerno leżącym po drugiej stronie Półwyspu Sorrentyńskiego (67 km). Jacht typu Oceanis 38 z 2016 roku, dysponujący siedmioma kojami, wyceniono na 1920 euro. Nowy Dufour 390 GL (rocznik 2022), nowoczesna jednostka z siedmioma kojami, kosztuje w majówkowym terminie 2400 euro. Z kolei ubiegłoroczny egzemplarz modelu Oceanis 46.1 to wydatek 2816 euro.

Chorwacja

Zaletą Chorwacji jest to, że możemy się do niej udać samochodem. Co więcej, jeśli zdecydujecie się na samolot, wybór lotów będzie w tym sezonie bardzo duży, także na majówkę – bezpośrednie połączenia do Zadaru, Dubrownika i Splitu znajdziecie na kilku polskich lotniskach.

W Chorwacji mamy bardzo duży wybór jachtów. Z pewnością upolujecie coś atrakcyjnego nawet wtedy, gdy na wyjazd zdecydujecie się niemal w ostatniej chwili – nawet kilka dni przed rejsem. Ceny także są w tym terminie dość atrakcyjne. Na przykład Dufour 360 GL z rocznika 2019, jacht z trzema kabinami i kojami dla ośmiu osób, kosztuje na majówkę 1030 euro. Większy Dufour 460 GL z tego samego rocznika, dysponujący miejscami dla 10-osobowej załogi, został wyceniony na 1440 euro.

Baleary

Na hiszpańskich Balearach, leżących 175 mil od Barcelony, główne bazy czarterowe znajdują się na Majorce, największej wyspie archipelagu. Cztery z nich ulokowano po sąsiedzku w obszernym porcie stolicy Palma, około 10 km od lotniska. To przystanie La Lonja Marina, Real Club Náutico de Palma, Marina Naviera Balear i Marina Palma Cuarantena. Piąta baza znajduje się na południowo-wschodnim krańcu wyspy: w Portocolom. Do tej mariny trzeba z lotniska pokonać 59 km. Bezpośrednie loty z Berlina, Warszawy i Krakowa.

Na Majorce czartery jachtów są droższe od tych, które możemy znaleźć w pozostałych opisywanych regionach. Jedna z najtańszych opcji to Oceanis 41.1 (rocznik 2019) z ośmioma kojami za 3020 euro. Katamaran Bali 4.1 z tego samego rocznika, oferujący 10 koi, wyceniono na 3600 euro.

Chwytajcie tegoroczną majówkę na czarterowy rejs, bo kolejnej wiosny układ dni nie będzie już tak bardzo atrakcyjny. Choć też nie najgorszy – 1 maja 2025 roku przypada w czwartek, a 3 maja w sobotę. ■

W Trogirze nie często można stanąć burtą przy kei tuż obok starego miasta. Fot. Matylda Sobolewska

Przystanek Grenlandia. Do najdłuższego fiordu świata na największej wyspie

„Wild Thyme" u wybrzeży osady Ittoqqortoormiit.

Jacht „Wild Thyme" („Tymianek") ubiegłoroczny sezon spędził w rejsie na Grenlandię, dokąd wyruszył z macierzystej mariny JK AZS Szczecin. Ekspedycję, w której uczestniczyły łącznie 24 osoby, podzielono na pięć etapów. Przez niespełna trzy miesiące (88 dni) żeglarze przepłynęli 4300 mil morskich, docierając do Scoresby Sund (Kangertittivaq), najdłuższego fiordu świata liczącego aż 350 km. Jest on zarazem jednym z najgłębszych – w niektórych miejscach mamy tam pod kilem prawie 1,5 km głębokości. „Wild Thyme" to łódź typu Beneteau Oceanis 351 z 1995 roku. Swym rejsem szczecińscy żeglarze trochę odczarowali lody Grenlandii i koło podbiegunowe, pokazując, że można tam bezpiecznie żeglować niedużym laminatowym jachtem, docierając powyżej równoleżnika 71 stopnia szerokości geograficznej północnej. Relację z wyprawy przygotował Piotr Maras, organizator rejsu i armator „Wild Thyme".

Pogoda w trakcie rejsu na północ była iście wakacyjna.

***

Scoresby Sund leży na wschodnim brzegu Grenlandii. Na mapę po raz pierwszy naniósł go angielski odkrywca William Scoresby w 1822 roku. Rozbudowany system licznych odgałęzień, bazaltowe wzniesienia i klify, a także flora i fauna, zachwycają podróżników docierających w te odległe i bezludne strony. Jedyną stałą osadą w regionie, liczącą około 350 mieszkańców, zamkniętą w lodach przez większą część roku, jest Ittoqqortoormiit – miasteczko leżące w pobliżu wejścia do fiordu.

Planowanie wyprawy rozpocząłem na początku 2023 roku. Wykorzystałem doświadczenia z wcześniejszego rejsu, podczas którego dotarliśmy do Wysp Owczych – połowa drogi na Grenlandię była więc rozpoznana. Trasę podzieliliśmy na pięć odcinków, z pośrednimi przystankami w norweskim Stavanger oraz w Reykjavíku na Islandii. To najlepsze miejsca na wymiany załóg, bo do obu tych miast można dotrzeć samolotem, a ceny biletów są znośne. Ze Szczecina wypłynęliśmy 24 czerwca. Odcinki Stavanger – Reykjavík – Stavanger prowadzili Artur Burdziej i Henryk Kałuża. Na Islandii jacht zacumował 19 lipca. Postój trwał tam ponad dwa tygodnie – „Tymianek" był w tym czasie hotelem na wodzie, więc członkowie załóg oraz ich rodziny mogli poznawać uroki tej niezwykłej wyspy.

W rejs ku Grenlandii wyruszyliśmy w składzie Marcin Raubo, Rafał Kaczmarek, Dominik Fidorowicz i ja. Po odprawie celnej oddaliśmy cumy 4 sierpnia. Ten odcinek żeglugi był zaskakujący – choć prognozy były obiecujące, cztery doby posuwaliśmy się głównie na silniku – na gładkiej wodzie i w pełnym słońcu. Po trzech dniach przekroczyliśmy koło podbiegunowe północne (66°34'N). Co ciekawe, dopiero w tym miejscu skończył się zasięg telefonii komórkowej. Zgodne z aktualnymi mapami lodowymi, 70 mil przed Grenlandią pojawiła się pierwsza góra lodowa. Później żegluga obejmowała kluczenie w polach lodowych – mijaliśmy wylegujące się foki, pławiące się wieloryby, a także delfiny i orki. Niekiedy rozpychaliśmy unoszące się kry przy pomocy bosaka. Ze względu na zapowiadany silny północny wiatr, skierowaliśmy się do dzikiego Roeamr Fjord, gdzie po raz pierwszy zeszliśmy na grenlandzki ląd. Tu musieliśmy przeczekać niekorzystne warunki, przy których wejście do Scoresby Sund byłoby trudne i niebezpieczne ze względu na wypychane wiatrem góry lodowe i krę.

Gdy wiatr osłabł, ruszyliśmy w kierunku brzegów osady Ittoqqortoormiit, jednej z najbardziej niedostępnych na wyspie. Nazwa miejscowości oznacza „miejsce z wielkimi domami". Są pomalowane w jaskrawe kolory, więc pięknie się wyróżniają na tle granitowych wzgórz i błękitu morza przerywanego jaskrawą bielą gór lodowych. W miejscowości jest dobrze zaopatrzony sklep oraz stacja paliw, co pozwoliło nam uzupełnić prowiant i kończący się zapas paliwa. Choć mieliśmy łącznie 200 litrów ropy, bezwietrzna pogoda i długa żegluga

Załoga mija koło podbiegunowe.

FOT. ARCHIWUM PIOTRA MARASA

Scoresby Sund. Najdłuższy fiord świata ma około 350 km długości.

Kolorowe domy w Ittoqqortoormiit.

na silniku zmusiła nas w ostatnich dniach do oszczędzania i rezygnacji z ogrzewania. Tankowanie paliwa było dość kłopotliwe, bo trzeba było przewozić kanistry pontonem. Z wodą nie było lepiej – należało popłynąć pod wodospad. W okolicy nie ma żadnej infrastruktury portowej, we wszystkich zakątkach postój możliwy jest wyłącznie na kotwicy.

Przed wyruszeniem w głąb fiordu pobraliśmy z miejscowego biura turystycznego broń palną w kalibrze 7,62 mm do odstraszania lub obrony przed niedźwiedziami polarnymi. Co ciekawe, nie trzeba tu mieć żadnych uprawnień do noszenia i posługiwania się bronią. W sklepie można nawet kupić karabin myśliwski – broń leży na półce między mrożonkami a frytkami, jak zwykłe narzędzia do codziennego użytku. Najtańszy karabin można nabyć za 3600 zł i nie są do tego potrzebne jakiekolwiek pozwolenia.

Po dwudniowym pobycie w Ittoqqortoormiit poderwaliśmy kotwicę. Kolejnym przystankiem była Zatoka Wikingów (Viking Bukt) na zachodnim brzegu fiordu, gdzie znajduje się masywny lodowiec cielący się dużymi górami. W środkowej części fiordu dotarliśmy do Wysp Niedźwiedzich (Bjorneoer), granitowego, strzelistego, niezamieszkanego archipelagu. Tu zakończyliśmy naszą wspinaczkę na północ, osiągając 71,04 stopnia szerokości geograficznej północnej. Zaliczywszy wędrówki po wyspach, rozpoczęliśmy odwrót w kierunku Ittoqqortoormiit. W trakcie pobytu w Scoresby Sund wykonaliśmy jeszcze jedno dodatkowe zadanie – pobraliśmy próbki z małych zbiorników słodkiej wody, posłużą one do badań, które prowadzi doktor Łukasz Sługocki ze szczecińskiego uniwersytetu.

Pogodę na Grenlandii mieliśmy minionego lata bardzo sprzyjającą. W dzień, gdy świeciło słońce, było tak ciepło, że mogliśmy się rozebrać do koszulek z krótkimi rękawami. W nocy temperatura spadała do pięciu lub do trzech stopni Celsjusza. Temperatura wody (słonej) wynosiła -3,5 stopnia.

Po zakończeniu żeglugi w fiordzie i opuszczeniu Ittoqqortoormiit, kierowaliśmy się dalej na południowy zachód, by 20 sierpnia stanąć przy północnym brzegu Islandii, a dzień później w Reykjavíku. Grenlandzki odcinek rejsu liczył 1136 mil. Oczywiście na szlaku spotykaliśmy inne polskie jachty. Na Islandii stał „Magnus Zaremba" Eugeniusza Moczydłowskiego, który wyruszał na szlak Przejścia Północno-Zachodniego. Między Islandią a Grenlandią minęliśmy jacht „Brego", a w samym Scoresby Sund „Patagonię". Do Szczecina „Tymianek" powrócił 19 września. Już dziś myślimy o następnych sezonach, być może w kolejnym dłuższym rejsie obierzemy kurs na Spitsbergen.

Piotr Maras

UBEZPIECZENIA

EIS EUROPEAN INSURANCE & SERVICES

OD TERAZ DOSTĘPNE TAKŻE W POLSCE!

Od ponad 25 lat ubezpieczamy rekreacyjne jednostki pływające oraz ich załogi na całym świecie!

OFERUJEMY:

- Ubezpieczenie Yacht Casco, Odpowiedzialności Cywilnej oraz Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (dla wszystkich jednostek pływających - łodzi i jachtów żaglowych, łodzi i jachtów motorowych, skuterów wodnych oraz jetboardów i desek e-Foil)
- Ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej Skippera
- Ubezpieczenie depozytu czarterowego
- Ubezpieczenie od rezygnacji z podróży
- Ochronę cen podróży
- SeaHelp CharterPass

EIS EUROPEAN INSURANCE & SERVICES
Aleje Jerozolimskie 181b | 02-222 Warszawa
+48 22 245 43 00 | + 48 698 990 998 | polska@eis-insurance.com

Jacht „Dione” na zimowisku w holenderskiej marinie.

Przymroziło. Czas na skuwanie lodu.

Zima na jachcie. Dziewięć sposobów na przetrwanie i umilenie sobie życia

Kalosze – sprzęt obowiązkowy.

Dobra kawa rozgrzewa i umila poranki.

Początek lata 2023 roku. Na pokładzie naszej „Dione” wyruszamy z Gdyni w rejs marzeń. Przed zimą chcemy dopłynąć w rejon Wysp Kanaryjskich, ale Neptun śmieje się z naszych planów. Jeszcze przed opuszczeniem Bałtyku dopada nas awaria wagi ciężkiej – w Kanale Kilońskim tracimy silnik. Zdobycie nowego i montaż zajmują nam prawie dwa miesiące (tę historię opisaliśmy w poprzednim wydaniu „Wiatru”). Zanim na Morzu Północnym i Biskajach na dobre zagoszczą jesienne sztormy, docieramy na południe Holandii. Dalej bezpiecznie płynąć się nie da, więc postanawiamy zostać tu na zimę.

Uważaj na swoje myśli

Przed nami zima na małej i kiepsko zaizolowanej łódce. W kraju, w którym pada prawie bez przerwy, a wiatry mocno obniżają odczuwalną temperaturę (nawet o pięć stopni Celsjusza). Ziścił się więc czarny scenariusz, którego chcieliśmy uniknąć. Czy spędzenie zimy w takich warunkach w ogóle jest możliwe?

Parafrazując słowa chińskiego filozofa Lao Tzu, można powiedzieć: „Uważaj na swoje myśli, bo stają się rzeczywistością”. Uważamy zatem. Słowo „problem”, zamieniamy na „wyzwanie” i znajdujemy rozwiązania – chcemy, by zima na „Dionce” nie była kwestią przeżycia, ale raczej nowego ciekawego doświadczenia. Nasze dziewięć sposobów na zimę podzieliliśmy na trzy kategorie: przetrwanie, komfort i radość – właśnie w tej kolejności wam o nich opowiemy.

Po pierwsze: przetrwanie

Sposób numer jeden z kategorii „przetrwanie” to znalezienie na zimę odpowiedniej mariny. Nie w każdym porcie jachtowym pozwalają mieszkać na łódce w tym okresie roku. Nie wszędzie działa niezbędne zaplecze (prysznice, toalety, pralka, internet). Pod uwagę trzeba wziąć koszty cumowania, możliwość zrobienia zakupów i uzupełnienia paliwa oraz gazu. Miejsce cumowania powinno być też wystarczająco osłonięte. Akurat Holandia leży w geograficznym „przeciągu”. Sztormy przechodzą tu z zadziwiającą regularnością. Musieliśmy więc znaleźć marinę, która zapewnia wszystko to, czego nam potrzeba.

Jak jest zima, to musi być zimno

Kolejny punkt z kategorii „przetrwanie” to dobre ogrzewanie. Nasza „Dionka” nie jest przystosowana do tego, by na niej zimować, więc skuteczne ogrzanie wnętrza było dla nas sporym wyzwaniem. Liczyliśmy się ze znacznymi stratami energetycznymi, a więc z wyższymi rachunkami. Na szczęście na naszą korzyść działają niewielkie gabaryty łódki – małą przestrzeń łatwiej ogrzać. Okazało się, że utrzymanie komfortowych 16, 17 stopni Celsjusza nie stanowi żadnego problemu.

Ogrzewanie warto mieć zdublowane. Na „Dionce” korzystamy z ogrzewania gazowego – to rozwiązanie żywcem przeniesiono z kampera. Sprawdza się dobrze, działa cicho i wydajnie. Poza tym używamy popularnej farelki, świetnej do ogrzewania miejscowego i jako rozwiązanie awaryjne. Gdybyśmy mogli wybierać, pewnie zagłosowalibyśmy za ogrzewaniem dieslowskim (łatwiejszy transport paliwa) lub jachtowym kominkiem. Jednak musielibyśmy w tym celu przeprowadzić na łódce małą rewolucję. A każdy żeglarz wie, że gdy lista napraw nie ma końca, grzechem jest rezygnacja z rozwiązań, które działają dobrze.

Największy problem

Jednak głównym wyzwaniem podczas zimowania na jachcie wcale nie jest ogrzanie łódki. Wiodącym tematem podczas żeglarskich spotkań przy piwie zwykle jest kondensacja, a więc zbierająca się wewnątrz wilgoć. Różnica temperatur robi swoje. Dobra izolacja może oczywiście pomóc, tak samo jak ogrzewanie, które odprowadza wilgoć na zewnątrz. My niestety nie mamy ani jednego, ani drugiego. Niektórzy twierdzą, że wystarczy często wietrzyć wnętrze. Inne załogi w celu zmniejszenia kondensacji utrzymują na łódce niskie temperatury. Jednak dla nas najlepszym rozwiązaniem okazało się zastosowanie osuszacza powietrza – był to nasz pierwszy zakup po podjęciu decyzji o pozostaniu tu na zimę. W dodatku zakup bardzo udany. Jedna wskazówka: trzeba zainwestować w osuszacz do pomieszczenia o powierzchni dwa lub trzy razy większej niż powierzchnia wnętrza jachtu.

reklama

Zacumuj jak tubylcy

Przechodzimy do kategorii „komfort". Nasza czwarta podpowiedź brzmi: „Zacumuj z głową". Nie chodzi tu tylko o ustawienie łodzi dziobem do zachodnich sztormów (aby deszcz i śnieg nie wpadały prosto do mieszkania), ale również o podpatrzenie, jak cumują miejscowi. Każdy akwen ma swoją specyfikę, nie inaczej jest na wewnętrznych wodach Holandii. Charakterystyczną rzeczą jest tu cumowanie do łańcuchów oraz dublowanie wszystkich cum. Oba rozwiązania zapewniają dodatkową amortyzację przy silnym wietrze (mamy większy komfort pod pokładem). Ponadto pozwalają zostawić cumom więcej luzu – to kluczowe na tych wodach (teoretycznie bez pływów), gdyż poziom może się zmienić o ponad metr w ciągu kilku godzin. „Dionka" stanęła więc aż na dziewięciu cumach, w tym na dwóch łańcuchach. Możemy spać spokojnie.

Sztuka adaptacji

Zanim do naszej holenderskiej mariny zawita wiosna, minie kilka miesięcy. W tym czasie czeka nas zwyczajne codzienne życie. Co robić, by było komfortowe? Oto piąty sposób na zimę: zadbaj o dobre oświetlenie. Banalne? Gdy na zewnątrz słońca, jak na lekarstwo, jedna lub dwie sprytne lampki naprawdę zwiększają komfort podczas codziennych zajęć.

Sztuka adaptacji ma zastosowanie do całego zimowego życia. A więc kolejna podpowiedź: wypracuj codzienną rutynę dostosowaną do sytuacji, w której się znalazłeś. W naszym przypadku oznacza to na przykład regularne treningi (w plenerze lub na siłowni), korzystanie ze słonecznych godzin na zewnątrz (kiedy tylko nadarza się okazja), a także stałe utrzymywanie porządku na jachcie. Na tak ograniczonej przestrzeni wszystko musi leżeć na swoim miejscu. Inaczej może się okazać, że nie można usiąść do pracy, bo nie ma gdzie postawić laptopa. Nie kłócimy się też z pogodą. Pada, to pada, trzeba tylko zaopatrzyć się w odpowiednie ciuszki, żeby deszcz nie przeszkadzał w wyprawie po zakupy lub do sauny. Dla porządku wspomnimy tylko, że niezależnie od pogody naszym środkiem transportu jest rower – jesteśmy przecież w Holandii.

Małe przyjemności na wagę złota

Sir Francis Chichester, pierwszy człowiek, który samotnie opłynął świat, zapytany o to, kiedy był w najgorszym nastroju, podobno odpowiedział: „Gdy skończył się gin". Niekoniecznie namawiamy do spożywania nadmiernej ilości trunków, jednak słowa te dobitnie świadczą o tym, jak ważne są małe przyjemności – oto siódmy sposób na przetrwanie zimy (pierwszy w kategorii „radość"). Prosty przykład: Święty Mikołaj przyniósł nam na „Dionkę" niewielki ekspres do kawy. Wspaniale pachnie jachtowe życie, kiedy wstajesz rano, wciskasz guzik, a filiżanka napełnia się aromatyczną kawą. Mała rzecz, a wielka frajda.

Cumowanie do łańcuchów oraz dublowanie wszystkich cum (dodatkowa amortyzacja przy silnym wietrze).

Dobrze jest tęsknić

Nasze dionkowe żeglowanie zawsze było odrobinę leniwe. Nie lubimy gnać od portu do portu, a kiedy jakieś miejsce się nam podoba, potrafimy zostać na dłużej. Tu kryje się ósmy sposób na umilenie sobie życia na wodzie zimą – wydepcz w nowym miejscu własne ścieżki. Ulubiona knajpka (albo nawet dwie – bo jedna nad wodą, a druga na starym mieście), sklep z łakociami (holenderskie sery), jakieś miejsce do spacerów i przemyśleń (cisza i natura), czy nawet ulubiony salon fryzjerski. Dzięki takim ścieżkom obcy port będzie obcy tylko przez chwilę, a myśl o wypłynięciu na wiosnę stanie się słodko-gorzka. Okaże się bowiem, że zaczniemy tęsknić za naszą zimową przystanią.

Uśmiechnij się do sąsiada

Jest jeszcze ostatni, dziewiąty sposób, aby osłodzić sobie zimowe jachtowe życie: poznaj tubylców i uśmiechnij się do sąsiadów. Akurat dla nas sprawa jest prosta. Jedyny jacht pod polską banderą, w dodatku cumujący w marinie na zimę, wywołuje sporo ciekawości i morze pytań. Holendrzy to otwarci i pozytywni ludzie, no i doskonale mówią po angielsku. A nasze niezbyt udane próby porozumiewania się w ich rodzimym języku przysparzają nam jeszcze więcej ich sympatii.

Dostajemy wygodne miejsce do cumowania, rowery do naszej wyłącznej dyspozycji, a na powitanie zawsze słyszymy radosne „Hallo!". Pomocna dłoń pomaga wymienić butlę z gazem, a przed nadchodzącym sztormem (do 11 stopni Beauforta) i wyjątkowo wysoką wodą oraz mrozami, kilka osób pyta, czy wszystko u nas ok i czy jesteśmy przygotowani. Szybko się też okazuje, że nie jesteśmy jedynymi żeglarzami, którzy spędzają zimę na pokładzie. Jest z kim zjeść kolację, wyjść na piwo i posnuć morskie opowieści. Nawet w Sylwestra można się bawić z sąsiadami. Czego chcieć więcej?

Kiedy ktoś pyta, co robimy w Holandii, szczerze odpowiadamy, że jesteśmy tu przez przypadek. Jest to jednak albo szczęśliwy przypadek, albo, jak powiedział amerykański filozof Deepak Chopra: „Nie ma przypadków. Istnieje tylko przeznaczenie, którego jeszcze nie pojmujemy". My już chyba odrobinę zaczynamy rozumieć.

Tekst i zdjęcia:
Ola i Darek Gołuńscy, s/y „Dione"
youtube.com/SailingDione

Kanał Kiloński. Jak przepłynąć najruchliwszą drogę wodną świata

W Kanale Kilońskim jachtom towarzyszą duże statki.

W śluzie Kiel-Holtenau.

W śluzie należy cumować za żółtymi znakami.

Jeśli ktoś wam mówi, że przejście Kanału Kilońskiego to nuda, nie dajcie się nabrać. Na żeglarzy czekają ekscytujące doświadczenia związane ze śluzowaniem, żeglugą w towarzystwie dużych statków oraz malownicze krajobrazy. Co trzeba wiedzieć, aby podróż kanałem była bezpiecznym i ciekawym przeżyciem? Oddajemy w wasze ręce krótki niezbędnik.

Z Bałtyku na Morze Północne

Kanał Kiloński, oddany do użytku pod koniec XIX wieku, skrócił drogę z Bałtyku na Morze Północne aż o 450 kilometrów. Nic dziwnego, że jest on najruchliwszym sztucznym szlakiem żeglugowym na świecie. Przekracza go 30 tysięcy jednostek rocznie (dla porównania Kanał Panamski 14 000 jednostek, a Kanał Sueski – 22 000). Ze skrótu korzystają również załogi jachtów – co rok drogę przemierza około 15 tysięcy jednostek rekreacyjnych.

Naszą „Dionką" płynęliśmy Kanałem Kilońskim ze wschodu (z Kiel-Holtenau) na zachód (do Brunsbüttel) i właśnie na tym kierunku zbieraliśmy dla was informacje. Nie ma jednak znaczenia, czy zmierzacie na Morze Północne, czy wracacie na Bałtyk – wszystko się odbywa na takich samych zasadach. Podchodzicie do stref oczekiwania przed śluzami, czekacie na sygnał pozwalający na wejście, cumujecie w śluzie, żeglujecie kanałem, a następnie wchodzicie w śluzę z drugiej strony. Proste. A teraz szczegóły.

Wypatruj białego światła

Podczas przejścia Kanału Kilońskiego śluzowanie odbywa się dwa razy – raz w Holtenau (dzielnicy Kilonii) i raz w Brunsbüttel. Przed śluzami (zarówno wewnątrz kanału, jak i przy wejściach z Bałtycku i Łaby) wyznaczone są strefy oczekiwania dla jachtów rekreacyjnych. Można tam krążyć na silniku, wypatrując sygnału wejścia, lub zacumować przy wyznaczonych pomostach. Mapki z zaznaczonymi strefami oczekiwania są dostępne w przewodnikach niemieckiej Administracji Dróg Wodnych i Żeglugi WSV (o tych materiałach więcej w dalszej części artykułu).

Do komunikacji pomiędzy statkami i operatorami śluz wykorzystywane są sygnały świetlne (białe, czerwone i zielone) o różnej charakterystyce. Zauważycie je na masztach sygnalizacyjnych umieszczonych przy wejściach do kanału. Dla nas sprawa jest prosta: żeglarzy dotyczy tylko jedno światło: przerywane białe. Oznacza ono, że jednostki rekreacyjne mogą wchodzić do śluzy. Wszystkie inne sygnały świetlne to znak, że musimy czekać na swoją kolej. Do koordynacji ruchu w śluzach używana jest również komunikacja radiowa, więc warto prowadzić nasłuch. Dla śluzy w Kiel-Holtenau obowiązuje kanał 12, dla śluzy w Brunsbüttel – 13, a podczas żeglugi można prowadzić nasłuch na kanale trzecim (od Holtenau do Breiholz) lub drugim (od Breiholz do Brunsbüttel).

W śluzie z innymi jachtami

Pierwszeństwo przejścia przez kanał mają statki handlowe, dlatego czas oczekiwania dla jednostek rekreacyjnych może wynieść nawet półtorej godziny. Jeśli na wejście nie czeka żaden statek oraz zbierze się wystarczająca liczba łódek, śluzowane są same jachty. W takiej sytuacji nie ma sensu zgłaszać się przez radio, wystarczy poczekać na odpowiedni sygnał świetlny. Po wejściu cumujecie *longside*, przemieszczając się jak najdalej w głąb śluzy. Ważne, by zaparkować pomiędzy dużymi żółtymi znakami (pionowe pasy namalowane na ścianach śluzy), oznaczającymi początek i koniec strefy cumowania. W sezonie letnim, kiedy Kanał Kiloński przekracza najwięcej jednostek, może się zdarzyć, że nie wszystkie łódki znajdą miejsce przy pomoście. Bądźcie wtedy przygotowani, by zacumować do innego jachtu lub przyjąć inną łódkę do swojej burty.

Uwaga na śruby statków

Jeśli nie ma innych jachtów oczekujących przed kanałem, warto wywołać kierownictwo śluzy i zapytać o możliwość wejścia. Statki handlowe cumują pierwsze i jeśli będzie jeszcze miejsce, dostaniecie informację, że można wpływać. Operator najprawdopodobniej poprosi was o wyminięcie statków i zacumowanie przed nimi. I tu ważna sprawa – pamiętajcie, że statki mają w śluzach włączone silniki. Trzeba zachować bezpieczną odległość podczas manewrów i wziąć pod uwagę prąd wytwarzany przez śruby. Jachty opuszczają śluzę jako pierwsze. Operator poprosi o oddanie cum, jak tylko wrota zaczną się otwierać – trzeba być w gotowości.

Śliskie cumowanie

W śluzach znajdują się dwa pływające pomosty (jeden po lewej stronie, drugi po prawej). Położone są prawie równo z powierzchnią wody, więc odbijacze należy umieścić bardzo nisko – wpływając do śluzy właściwie ciągniemy je po wodzie. Cumy i odbijacze warto przygotować na obie burty. Być może będziecie mogli wybrać miejsce cumowania, ale może się też zdarzyć, że wskaże je wam obsługa. Dla małego jachtu zupełnie wystarczą dwie cumy na dziobie i rufie. Pływające pomosty są cały czas obmywane przez wodę, więc jest bardzo ślisko – wskazana jest spora ostrożność przy schodzeniu na keję.

Statki, promy i mosty

Podróżując kanałem szybko oswoicie się z towarzystwem statków, które na morzu zwykle wolimy oglądać z bezpiecznej odległości. Ze względu na zanurzenie i ograniczoną manewrowość takich kolosów, jachty powinny się trzymać prawej strony. Nie przesadzajcie jednak z tą uprzejmością, bo na skraju kanału jest dość płytko. Trzeba też zwracać uwagę na liczne promy, które regularnie kursują pomiędzy brzegami. Ruch jest spory, a widoczność zza zakrętów ograniczona. Trzeba więc zachować ostrożność i pamiętać, że prom może czasem przejść tuż obok jachtu.

Żeglując kanałem przejdziecie pod dziesięcioma mostami. Wszystkie mają prześwit przynajmniej 40 metrów, więc nie stanowią przeszkód nawigacyjnych. Tuż za miejscowością Rendsburg (żeglując w kierunku Brunsbüttel) jest jednak most, na który trzeba uważać. Hochbrücke Rednsburg to most kolejowy, pod którym kursuje podwieszany wagonik – przewozi samochody i pieszych. Warto zwrócić uwagę na tę niezwykłą stuletnią konstrukcję, jedną z ośmiu ostatnich tego typu na świecie. Ku przestrodze przypominamy, że w 2016 roku z wagonikiem zderzył się płynący kanałem statek.

Tolkienowski Hobbiton

Latem, kiedy dzień jest długi (jachty nie mogą poruszać się kanałem po zmroku), 99 kilometrów Kanału Kilońskiego można pokonać w jeden dzień. My jednak polecamy podzielić wycieczkę na dwa etapy. Na noc można zacumować na jeziorze Flemhuder, w przesmyku Borgstedt lub w pobliżu miejscowości Dückerswisch. Możliwości jest sporo. Nasz wybór padł na Rendsburg (ten od mostu z wagonikiem), położony mniej więcej w jednej trzeciej drogi. Jest tam kilka porcików, w tym marina miejska. My, skuszeni napisem „goście mile widziani", zdecydowaliśmy się na postój w jednym z lokalnych jachtklubów – to Marina Eider położona w uroczej zatoczce niedaleko centrum miasta. Postój i wszystkie

Hochbrücke Rednsburg. Most kolejowy z podwieszonym wagonikiem transportowym.

Wyjście ze śluzy w Brunsbüttel na Łabę.

niezbędne wygody za 15 euro na dobę. Gratis dostajemy sielankowe otoczenie przypominające tolkienowski Hobbiton, altankę (idealną na poranną kawę) oraz pogawędkę z gospodarzami (przesympatyczna ferajna żeglarzy w dostojnym wieku). Nazwa mariny, która istnieje od ponad 50 lat, nawiązuje do rzeki Eider i poprzednika Kanału Kilońskiego – Kanału Eider, który pierwszy połączył Bałtyk i Morze Północne. Również dzisiaj można się wybrać tą drogą – z Kanału Kilońskiego przechodzi się przez Śluzę Gieselau i dalej obiera kurs na Morze Północne. Jeśli macie trochę czasu i ochotę na oryginalną krajobrazową wycieczkę, opcja jest warta rozważenia.

Formalności

Przejście Kanałem Kilońskim podlega opłacie, która dla jachtu o długości całkowitej od 10 do 12 metrów wynosi 18 euro. Opłaty można dokonać tuż przed wejściem do kanału od strony Holtenau (niedaleko strefy oczekiwania przy pomoście Tiessenkai) lub zaraz po przejściu śluzy, przy kei przeznaczonej dla jachtów oczekujących na wyjście z kanału. W obu miejscach są automaty – płacimy i pobieramy bilet. Mała uwaga – jeśli wybierzecie płatność przy Tiessenkai, uważajcie przy cumowaniu. Pilersy pomostu wystają poza obręb kei i nawet przy dobrym zabezpieczeniu odbijaczami, łatwo zarysować łódkę. Można również zapłacić przez internet. Na stronie wsv-webshop.de należy kliknąć opcję „Trasa z dwoma śluzami", podać nazwisko, długość jachtu, kierunek żeglugi i datę. Płatność jest natychmiastowa, a potwierdzenie i bilet elektroniczny przychodzą mailem w kilka minut.

Przydatne informacje

Przy przejściu Kanału Kilońskiego przydatne są przewodniki publikowane przez Administrację Dróg Wodnych i Żeglugi. Na stronie wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de szukajcie działu „Publikationen". W przewodnikach znajdziecie informacje o godzinach otwarcia szlaku, używanych kanałach VHF oraz wyczerpujący opis stosowanych sygnałów świetlnych (pamiętajcie, że dla jednostek rekreacyjnych przerywane białe oznacza, że można wchodzić). W materiałach są również mapki z zaznaczonymi strefami oczekiwania oraz informacje dotyczące sposobów płatności i możliwości zatrzymania się na noc. Jeśli macie ochotę obejrzeć film z przejścia Kanału Kilońskiego, zapraszamy na nasz profil na YouTube (Sailing Dione).

Więcej niż skrót między morzami

Na sam koniec jeszcze kilka wskazówek dotyczących wyjścia z kanału w stronę Morza Północnego. Tuż przed śluzami w Brunsbüttel znajduje się mała marina – warto rozważyć postój w tym miejscu, aby skoordynować śluzowanie z harmonogramem pływów, które czekają na was po drugiej stronie. W Brunsbüttel śluzowanie odbywa się bardzo podobnie, jak w Holtenau. Jedyną różnicą jest to, że małe jednostki, w tym jachty, wchodzą do mniejszej południowej śluzy, a duże statki – do północnej. Trzeba też pamiętać, że wychodzicie na rzekę Łabę, która ma swój własny prąd, czasem dość silny. Bądźcie więc przygotowani na pływy, prądy oraz na to, że po otwarciu wrót woda może być lekko wzburzona. Jeśli weźmiecie pod uwagę te kilka wskazówek, podróż Kanałem Kilońskim z pewnością będzie udana. Życzymy wam, by te 55 mil było nie tylko skrótem pomiędzy morzami, ale również ciekawym żeglarskim przeżyciem.

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

Cold water survival, czyli jak przetrwać za burtą jachtu w zimnej wodzie

Annie Van de Wiele, belgijska żeglarka i pisarka, zasłynęła sentencją mówiącą, że „Sztuką żeglarza jest nie pozostawiać niczego przypadkowi". Przewidywanie i reagowanie na różne sytuacje to podstawa bezpieczeństwa. W ramach przygotowań do rejsów kompletujemy sprzęt, kupujemy specjalistyczną odzież i sprawdzamy jachty. Idąc za słowami Annie, niczego nie chcemy pozostawić przypadkowi. Od naszego ubioru, wiedzy i zachowań zależy, czy wyjdziemy cało z różnych opresji, wśród których trudno sobie wyobrazić coś gorszego, niż długi kontakt z zimną wodą.

Tragiczne wydarzenia z 2022 roku wstrząsnęły polskim środowiskiem żeglarskim. W lutym, około 70 mil na północ od Łeby, z jachtu wypadł jeden z członków załogi. W wodzie o temperaturze czterech stopni Celsjusza spędził półtorej godziny. Choć miał na sobie kombinezon wypornościowy, załoga szwedzkiego śmigłowca podjęła żeglarza w stanie głębokiej hipotermii. Drugi wypadek, z początku kwietnia, wydarzył się zaledwie 1,3 mili od główek Mariny Gdynia. Przewrócił się jacht regatowy z czteroosobową załogą. Temperatura wody: od pięciu do sześciu stopni. Przeżył tylko sternik, który jako jedyny miał na sobie piankowy kombinezon. W wodzie przebywał około cztery godziny i został odnaleziony w drugim stadium hipotermii.

SAR współpracuje z marynarką w zakresie wykorzystania śmigłowców. Fot. Bartek Bera

Lepiej pozostać na pokładzie

Wymiana ciepła pomiędzy naszym ciałem a otoczeniem zachodzi nieprzerwanie. Procesy termoregulacyjne utrzymują stałą temperaturę organizmu, przeciwdziałając skutkom tej wymiany. Gdy nieuważny załogant przechodzący na pokład po trapie wpada do wody, ciepło z jego ciała nadal „ucieka", ale już cztery, pięć razy szybciej niż przed chwilą – przy założeniu, że woda ma tę samą temperaturę, co powietrze. Jeżeli nie odizolujemy załoganta od czynnika powodującego nadmierne wychładzanie (czyli nie wyciągniemy go z wody), po czasie dojdzie do obniżenia temperatury centralnej związanej z organami wewnętrznymi – pojawi się hipotermia. Utonięcie i hipotermia stanowią podstawowe zagrożenia na morzach zimnych. Niekorzystny wpływ na oddychanie ma już woda o temperaturze poniżej 25 stopni Celsjusza. Reakcje naszego organizmu na nagłą zmianę otoczenia, które za chwilę przedstawimy, wystąpią w pełni już przy około 15 stopniach. Pamiętajmy, że nasz zimowy Bałtyk ma temperaturą zaledwie jednego lub dwóch stopni powyżej zera.

Temperatura wody jest podstawowym czynnikiem wpływającym na utratę ciepła, ale nie jedynym. Pod uwagę trzeba wziąć także temperaturę powietrza, siłę wiatru, stan morza, budowę ciała, ubiór oraz zachowanie poszkodowanego. W zimnej wodzie stosunkowo rzadko dochodzi do zgonu z powodu obniżenia temperatury centralnej. Zwykle mamy do czynienia z utonięciem podczas wstępnego kontaktu z wodą, jak również z utonięciem spowodowanym utratą możliwości poruszania się (poprzez postępujące wychłodzenie i hipotermię) i wystawieniem dróg oddechowych na działanie wody.

Ratownicy podczas ćwiczeń. Fot. Bartek Bera

Hipotermia to obniżenie temperatury centralnej organizmu poniżej 35°C. Spowalnia ona funkcje życiowe człowieka, prowadząc do całkowitego ich zatrzymania. Po drodze powoduje również zaburzenia świadomości, utrudniając lub uniemożliwiając właściwą ocenę sytuacji. Śmierć może następować przy różnych temperaturach centralnych. Jak podają wytyczne dotyczące resuscytacji, najniższa temperatura u poszkodowanego, którego udało się zresuscytować i ogrzać, to 11,8°C. Jest to przypadek skrajny – nie należy go traktować jako wyznacznika przeżywalności. Warto też zaznaczyć, że każdy spadek temperatury centralnej o jeden stopień Celsjusza zmniejsza zapotrzebowanie organizmu na tlen o sześć do siedmiu procent. Oznacza to, że jeżeli dojdzie do zatrzymania krążenia już po wystąpieniu hipotermii, narządy (w tym mózg i serce) chronione są przed niedotlenieniem, zwiększając szansę na powrót do zdrowia w przypadku podjęcia prawidłowych działań ze strony załogi. W internecie jest mnóstwo tabel i wykresów, które obrazują czas przeżycia w wodzie o danej temperaturze. Nie biorą one jednak pod uwagę podstawowej kwestii, czyli utonięcia na skutek utraty kontroli nad własnym ciałem. Pamiętajmy, że na nasze przetrwanie wpływ ma również wiele innych czynników, które w tych wykresach nie są uwzględniane.

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

Przygotowanie i sprzęt

W chłodnym klimacie stosowny wielowarstwowy ubiór jest nieodzowny. Chrońmy w szczególności głowę, szyję, pachy, pachwiny, a także dłonie i stopy. Ważne, by zewnętrzna warstwa ubioru była wodoszczelna. Na wierzch zakładamy pas ratunkowy wyposażony w pas krokowy, starannie sprawdzając dopasowanie wszystkich elementów. Gdy członek załogi wypada za burtę, skipper nie zwleka z wezwaniem pomocy. Czas na uratowanie życia jest ograniczony – nawet jeśli załodze uda się podjąć poszkodowanego, będzie on wymagał profesjonalnej asysty. Załogant za burtą wyposażony w nadajnik MOB-AIS transmituje swoją pozycję, którą skipper odbiera na pokładowym urządzeniu AIS. Podczas ewakuacji z jachtu najważniejsze jest zaalarmowanie Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego. Jeżeli w tej sytuacji mamy na sobie pneumatyczną kamizelkę ratunkową, należy ją aktywować ręcznie po wyjściu na pokład i przed opuszczeniem jednostki. Zabieramy ze sobą przede wszystkim radiopławę EPIRB, a także lokalizator PLB (jeśli go posiadamy). Włączamy te urządzenia. Najważniejsza zasada: jeśli to możliwe, unikamy wchodzenia do wody. Gdy podczas ewakuacji możemy przejść suchą stopą do tratwy, powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby tak się stało.

Pierwszy kontakt z zimną wodą

Po znalezieniu się w zimnej wodzie natychmiast odczuwamy intensywną, zagrażającą życiu, reakcję naszego ciała na całkowitą zmianę otoczenia. Nagły spadek temperatury skóry powoduje zupełny brak kontroli nad procesem oddychania, a także obciąża serce. W chwili wystąpienia szoku, układ oddechowy, niezależnie od naszej woli, gwałtownie łapie powietrze. Jeżeli w tym momencie głowa znajdzie się pod powierzchnią morza, zaczniemy tonąć. Po przeżyciu pierwszego kontaktu z wodą następuje hiperwentylacja bez możliwości wstrzymania oddechu – na to również nie mamy wpływu. Podczas eksperymentów ten stan utrzymywał się przez dwie, trzy minuty, ale w realnej sytuacji może trwać dłużej.

Musimy sobie zdawać sprawę, że zachowanie ciała w pierwszym etapie zanurzenia jest całkowicie poza naszą kontrolą. Aby zmniejszyć ryzyko utonięcia w trakcie tego okresu, należy stosować odpowiednią wodoszczelną odzież – pomoże ona zmniejszyć wstrząs spowodowany kontaktem z ekstremalnie zimnym środowiskiem. Pracując na pokładzie zawsze zakładamy sprzęt wypornościowy. Utrzyma nas na powierzchni, gdy układ oddechowy będzie pracować niezależnie od naszej woli. Bez tego możemy utonąć już w pierwszych sekundach. Stosując się do powyższych wskazówek czekamy na ustąpienie objawów szoku.

Etap drugi: czas działać

W drugim etapie odzyskujemy kontrolę nad oddechem i wciąż jeszcze mamy władzę w kończynach. Nie da się niestety dokładnie określić, kiedy postępujące wychłodzenie odbierze nam całkowicie możliwość poruszania się. Nie da się również zagwarantować, że ciało na tym etapie w ogóle będzie nam posłuszne. W szczególności gdy nie mamy na sobie odzieży ochronnej.

Trwająca ucieczka ciepła spod powierzchni skóry już od początku utrudnia wykonywanie ruchów. Z każdą minutą będziemy się czuć coraz słabiej. Mogą nam towarzyszyć ▶

W zimnej wodzie odczuwamy intensywną reakcję ciała na całkowitą zmianę otoczenia. Fot. Bartek Bera

intensywne dreszcze oraz odrętwienie. Teraz jest czas na to, aby dopilnować kilku istotnych kwestii, zanim dłonie całkowicie odmówią posłuszeństwa. Sprawdzamy i dopasowujemy ponownie pas ratunkowy. Odnajdujemy przyczepiony do niego gwizdek. Uruchamiamy światło (jeżeli nie włączyło się samoczynnie). Staramy się zapanować nad emocjami. Rozglądamy się dookoła, oceniamy sytuację i wybieramy jeden z dwóch wariantów postępowania.

Czy w najbliższej okolicy jest ląd, tratwa ratunkowa albo dowolny pływający obiekt, który można chwycić? Może niedaleko dryfuje inny członek załogi – po dotarciu do niego wspólnie zwiększycie swoje szanse. Czy dopłyniesz do wybranego celu w tych warunkach i okolicznościach? Odpowiedź twierdząca na te pytania uzasadnia wykonywanie ruchów. Nawet częściowe wynurzenie organizmu z wody pozwoli zyskać na czasie. Wspólne przebywanie z innymi załogantami w tak kryzysowym położeniu ograniczy utratę ciepła, zwiększy wolę walki, a także pozwoli na szybsze wykrycie przez ratowników. Pamiętajmy jednak, że jesteśmy w połowie drogi do hipotermii, a nasza sprawność jest mocno ograniczona. Dodatkowo każdy ruch powoduje utratę ciepła.

Decydując się na dopłynięcie do obiektu lub innego załoganta, nie poruszamy się bezpośrednio w obranym kierunku, ale na zawietrzną – niech wiatr dopchnie do nas wybrany obiekt. Płyniemy na plecach używając wyłącznie nóg (trzeba się liczyć z tym, że stan morza i panujące warunki będą to zdecydowanie utrudniać). Łokcie trzymamy przy ciele, a dłonie złożone na klatce piersiowej – ręce są kluczowe dla utrzymania ciepła w organizmie. Starannie oceńmy, czy rzeczywiście mamy szansę dotrzeć do celu. Dryf wiatrowy tratwy ratunkowej z kieszeniami balastowymi i działającą dryfkotwą, przy siedmiu stopniach Beauforta może dochodzić do węzła, czyli takiej prędkości, jaką rozwija pływak na spokojnym akwenie, a nie żeglarz walczący o życie. Jeśli na kluczowe pytania wymienione wcześniej odpowiedź jest negatywna, wybieramy wariant drugi: pozostajemy na miejscu, skupiamy się na ograniczaniu utraty ciepła i czekamy na ratowników.

Etap trzeci: oszczędzamy siły

Spadek temperatury centralnej do poziomów hipotermicznych oznacza wejście w etap zanurzenia długotrwałego. Jeżeli nie udało się nam przedostać do tratwy lub na pływający obiekt, to oczekujemy na pomoc w wodzie. Bez odzieży ochronnej (wodoszczelnego kombinezonu) w tym etapie zapewne utracimy kontrolę nad kończynami, więc przyjęcie opisywanych pozycji nie będzie możliwe. W efekcie będziemy się bezwładnie utrzymywać w pasie ratunkowym. Osiągnięcie dwóch

FOT. MACIEJ DZIUBICH

Szkolenie ratowników na polskim wybrzeżu.

celów zwiększy nasze szanse. Po pierwsze, ograniczmy utratę ciepła, na tyle, na ile jest to możliwe w tych okolicznościach. Po drugie, chrońmy drogi oddechowe przed wodą.

Rynek oferuje różną odzież mającą wpływ na spowolnienie spadku temperatury ciała. Zaczynając od sztormiaków, poprzez pianki, suche kombinezony, aż po kombinezony ratunkowe zgodne z wymaganiami kodeksu LSA (Life Saving Appliances Code), które w teorii pozwalają marynarzom przeżyć w ekstremalnie zimnej wodzie nawet 24 godziny. Odpowiednio dobrany ubiór zwiększy szanse przetrwania za burtą jachtu na każdym etapie zanurzenia.

Powinniśmy się skupić na nieruchomym unoszeniu ciała na powierzchni. Nogi złączone. Łokcie przy ciele. Ręce na klatce piersiowej. Taka pozycja najbardziej zmniejsza ekspozycję ciała na zimną wodę. Utrzymywanie się na powierzchni bez środków wypornościowych wymaga wykonywania ruchów, więc przyjęcie opisanej pozycji jest możliwe wyłącznie z dopasowanym pasem ratunkowym. Niestety, sam fakt ubrania tego środka nie daje gwarancji ochrony dróg oddechowych. Owszem, pas spełniający odpowiednie normy obróci ciało na plecy, oddalając usta od wody, ale mamy jeszcze zafalowanie. Ciało człowieka ustawia się przodem do fal – nogi można tu porównać do dryfkotwy. Przetaczające się przez akwen grzywacze stanowią więc zagrożenie dla oddychania. Konieczne może być wykonywanie minimalnych ruchów dla pozostania plecami do grzbietów fal.

Etap czwarty. Ratunek

Niestety, część poszkodowanych umiera w trakcie ostatniego etapu: udzielania pomocy. Spowodowane jest to zmniejszeniem woli walki o przetrwanie („widzę ratowników – mogę być spokojny"), czy też niewłaściwym postępowaniem w chwili zaobserwowania nadpływającej łodzi. Dlatego ważne, by zachować determinację do końca. Ponadto, widząc zbliżający się ratunek, użyjmy gwizdka lub głosu (jeśli pozwalają na to siły) dla zwrócenia uwagi. Próba machania bez założonego pasa ratunkowego spowoduje utratę wyporności i możliwe utonięcie. Włączona radiopława EPIRB lub lokalizator PLB pozwoli ratownikom skrócić czas poszukiwań.

Nie do przecenienia jest rola pasa ratunkowego oraz kombinezonu. Dotąd w tekście poruszałem jego znaczenie pod kątem funkcji wypornościowej, jednak dla ratowników wyposażenie to pełni jeszcze jedną funkcję. Intensywny kolor odróżniający się od powierzchni morza, taśmy odblaskowe spełniające wymagania konwencji SOLAS, jak również wyposażenie sygnalizacyjne (gwizdek, lampka) ułatwiają dostrzeżenie poszkodowanego.

Świadomi zagrożeń

Wpływu zimnej wody na organizm nie da się precyzyjnie określić liczbami. Nie można przewidzieć, ile czasu potrwa odzyskanie kontroli nad oddechem zaraz po zanurzeniu. Utrata władzy w rękach i nogach może być kwestią minut, kwadransa lub jeszcze innego okresu, w zależności od temperatury wody, odzieży i wielu innych czynników. Czasu, po którym nastąpi utrata przytomności spowodowana hipotermią, również nie sposób precyzyjnie określić. Co zatem wiemy na pewno? Kontakt z zimną wodą od pierwszych sekund stanowi sytuację bezpośredniego zagrożenia życia. Tonięcie i hipotermia – oto wrogowie, którzy atakują jednocześnie. Zasady przedstawione w tym artykule zwiększają szanse na przeżycie. Pamiętajmy też o silnej woli przetrwania, która w tak dramatycznych sytuacjach pozostaje naszym wielkim sprzymierzeńcem.

Kamil Woźniakiewicz

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

***

Źródła: Raport PKBWM nr 013/2022. Raport PKBWM nr 024/2022. Wytyczne Europejskiej Rady Resuscytacji z roku 2021 dot. resuscytacji w sytuacjach szczególnych (rozdział VI). IMO guide for cold water survival (MSC.1/Circ.1185/Rev.1). Międzynarodowy Lotniczy i Morski Poradnik Poszukiwania i Ratowania (IAMSAR). Special report: the case against 1-10-1. National Center for Cold Water Safety.

Mycie, polerka i wosk, czyli zadbane burty i połysk na cały sezon

Jak pielęgnować kadłub nad linią wody? Odpowiadamy na najczęściej zadawane pytania. Podpowiadamy, jakich narzędzi i środków chemicznych można użyć do czyszczenia. Jak przywrócić blask powierzchniom, które uległy kredowaniu lub straciły kolor. A także, jak zabezpieczyć powierzchnię, by efekt utrzymywał się dłużej.

Usuwanie brudu i zacieków

Zaczynamy od dokładnego spłukania jachtu czystą wodą – usuwamy ziarna piasku i inne drobinki, które mogłyby zarysować powierzchnię w trakcie właściwego mycia. Fachowcy nie zalecają stosowania kuchennych i łazienkowych środków czystości, gdyż domowa chemia może zawierać składniki zbyt ostre lub zbyt ścierne, mogące zaszkodzić żelkotowi, na przykład przez usunięcie powłoki ochronnej. Wyjątkiem może być ocet spirytusowy, który dodany do wody ułatwi usuwanie zacieków z soli morskiej. Po użyciu octu powierzchnię należy umyć preparatem przeznaczonym do jachtów, a następnie spłukać czystą słodką wodą. Środki, które nie są przeznaczone do mycia i zabezpieczania powłok żelkotowych lub lakierowanych, mogą nie tylko zarysować burty, ale też wywołać odbarwienia lub żółte plamy na białych powierzchniach. Warto także stosować chemię do konkretnych zadań zgodnie z jej przeznaczeniem. Na przykład preparaty do czyszczenia teaku często zawierają środki żrące, które mogą odbarwiać lakier. Będą zatem świetne na teak, ale nie możemy ich użyć na laminatach i lakierach.

Do mycia żelkotu oraz wszystkich powierzchni z tworzyw sztucznych sprawdzi się wydajny koncentrat Sea-Line C2 – można go użyć do mycia burt, pokładów z laminatu, pontonów i odbijaczy. Na powierzchnie lakierowane polecamy koncentrat Awlwash 2.0, produkt zaprojektowany przez markę Awlgrip, najpopularniejszego na świecie producenta lakierów premium przeznaczonych między innymi do superjachtów. Do mycia używamy delikatnych szczotek, bezszwowych ściereczek, miękkich gąbek, myjek z bawełny lub mikrofibry. Przydadzą się teleskopowe uchwyty, które usprawnią prace. Do czyszczenia nie należy używać materiałów ściernych ani twardych szczotek (używanie do mycia materiałów ściernych skraca ogólną trwałość wykończenia).

Polerowanie zaczynamy od równomiernego przeszlifowania uprzednio umytej powierzchni. Fot. Sea-Line

Chemia czy polerowanie?

Powierzchnie wykonane z laminatu i pokryte żelkotem lub pomalowane dwukomponentową farbą poliuretanową są trwałe. Jednak nawet tak wytrzymałe materiały, stale narażane na promienie UV, wodę i sól, tracą połysk, głębię koloru, ulegają degradacji oraz płowieniu, z czasem nawet kredowaniu. Zwłaszcza w przypadku ciemnych kolorów niedoskonałości są coraz bardziej widoczne po każdym kolejnym sezonie.

Koncentrat Awlwash 2.0 do skutecznego mycia.

Zanim zdecydujemy się na kosztowne i czasochłonne malowanie, warto skorzystać z dwóch innych możliwości. Opcja pierwsza: użycie środków chemicznych. Opcja druga: naprawa mechaniczna. Pierwsza metoda pozwoli nam odzyskać ciemną barwę żelkotu i lakieru, zapewniając powierzchni ochronę. Odzyskanie koloru polega na aplikacji żelu Color Renovator. Płyn głęboko penetruje podłoże i ponownie nasącza pigmenty, przywracając utracony kolor. Tworzy także warstwę ochronną, zatrzymując proces kredowania. Tej metody nie stosujemy na białych kolorach, bo aktywacja jego pigmentów składowych może spowodować przebarwienia.

Opcja druga to polerowanie, które możemy zastosować zarówno na kolorach jasnych, jak i na ciemnych. Polerowanie przywróci kolor i blask w przypadku utraty koloru, kredowania i zmatowienia żelkotu oraz większości dwukomponentowych farb poliuretanowych. Polerowanie możemy zlecić fachowcom lub wykonać samodzielnie. Będziemy potrzebować czasu, szlifierki i maszyny polerskiej. Na dużych i twardych powierzchniach najlepiej się sprawdzi polerka rotacyjna z regulacją obrotów. Będziemy też potrzebować papierów ściernych, aplikatora z mocowaniem oraz pasty. Polerowanie przyniesie zadowalające efekty tylko wtedy, gdy do podłoża odpowiednio dobierzemy właśnie te trzy elementy.

Polerowanie zaczynamy od równomiernego przeszlifowania uprzednio umytej powierzchni. Sugerowane gradacje papierów znajdziecie ▶

Sea Line C4 do czyszczenia powierzchni drewnianych i olej zabezpieczający do teaku. Fot. Sea-Line

w instrukcjach polerskich oraz w kartach technicznych produktów. Upraszczając zagadnienie, matowienie białych żelkotów możemy zakończyć na papierze P800, a ciemniejszych – na P1200. Z kolei matowienie jasnych lakierów możemy zakończyć na papierach od P1200 do P1500, a ciemniejszych – od P1500 do P1800.

Aplikatory polerskie

Dostępne na rynku aplikatory wykonane są z gąbki, filcu, mikrofibry lub futer. Do polerowania żelkotu i lakieru najlepsze będą naturalne głowice z wełny owczej lub jagnięcej. Wytwarzają niższą temperaturę podczas pracy, więc unikamy ryzyka przegrzania powierzchni. Dodatkowym atutem są ich rozmiary oraz łatwiejsza praca na nierównych powierzchniach. Na białym żelkocie najlepiej się sprawdzi aplikator z wełny owczej. Do wykończenia ciemnego żelkotu oraz do wszystkich prac polerskich na lakierach polecamy delikatniejsze aplikatory z wełny jagnięcej.

Pasta polerska S08 o dużej sile cięcia.

Pasty

Dobierając pastę polerską bierzemy pod uwagę twardość i typ podłoża, wiek, stan powierzchni i rodzaj uszkodzeń oraz pożądany efekt wykończenia. Żelkot jest twardszy od lakieru, wiec wymaga nieco ostrzejszego potraktowania, czyli użycia pasty o większej sile cięcia. Im jaśniejszy kolor żelkotu, tym ostrzejszą pastę można zastosować. Dobrym wyborem może być pasta Sea-Line S05. Z kolei do lakierów: Sea-Line S1. Warto wiedzieć, że farb na bazie poliestrowo-uretanowej nie należy polerować, natomiast dwukomponentowe farby poliuretanowe i akrylowe jak najbardziej nadają się do polerowania. Proste instrukcje ułatwiające wybór systemu dostępne są w poradniku Sea-Line na stronie www.jachtowe.com.pl (zakładki: ABC wiedzy → Jak polerować).

Technika polerowania

Na początek nakładamy niewielką ilość pasty na czystą głowicę polerską w celu jej impregnacji. Następnie na powierzchnię – najprościej tworząc równoległe znaki X. Głowicę przykładamy do powierzchni i rozprowadzamy pastę, która powinna pokryć cały obszar przeznaczony do polerowania w tym etapie. Zbyt duża ilość pasty wydłuży czas konieczny do roztarcia i wypracowania pasty, zaklei futro i zmniejszy siłę cięcia.

Pracę rozpoczynamy na wolnych obrotach (od 800 do 1000 obrotów na minutę). Zwiększamy je dopiero wtedy, gdy pasta zmienia konsystencję i zaczyna przypominać nieco transparentną emulsję. Maksymalny przedział obrotów dla danej pasty znajdziecie na etykiecie oraz w kartach technicznych. Maszynę należy prowadzić równomiernie i w wolnym tempie. Wykonywanie zbyt szybkich lub nieregularnych ruchów zmniejsza efektywność polerowania i wydłuża czas pracy, może też prowadzić do powstania defektów. Ocenę pracy ułatwią płyny kontrolne (na przykład S3), które dodatkowo usuną pozostałości pasty.

Jak zachować czystość i nadać blask

Wykonaną pracę (mycie lub polerowanie) warto zabezpieczyć na dłuższy czas. Wśród zabezpieczeń znajdziecie polimery, woski w paście, woski płynne, woski twarde oraz z teflonem. Zabezpieczenia polimerowe oraz polimerowo-woskowe są zdecydowanie najbezpieczniejsze. Polimery chronią przed działaniem promieni UV, substancji chemicznych oraz przed osiadaniem brudu. Tworząc war-

Preparaty do mycia Sea-Line C2 i C4.

Popularne pasty polerskie S05 i S1.

Awlcare Protective Polymer Sealer do nakładania ręcznego.

stwę ochronną o grubości dziesiętnych części milimetra, stanowią alternatywę dla wosków naturalnych (nazywane są woskami syntetycznymi lub sealentami). Awlgrip opracował Awlcare Protective Polymer Sealer – to nieżółknący uszczelniacz, który przy regularnym stosowaniu chroni lakiery i żelkoty. Nakłada się go wyłącznie ręcznie (nigdy nie należy nakładać lub polerować maszynowo). Gdy nadejdzie czas ponownego malowania, preparat łatwo usuniemy za pomocą Surface Cleaner.

Kolejne zabezpieczenie to mieszanka polimerów i wosku. Powierzchnię wystarczy spryskać równomierną warstwą. Następnie wycierając, rozprowadzamy wosk po całej powierzchni. Niewątpliwą zaletą płynnego wosku Sea-Line S5 Quick Wax jest brak ograniczeń w stosowaniu. Ten wosk możemy użyć na powierzchnię porowatą. Nie pozostawia białego nalotu, nie wymaga również specjalnych warunków (temperatura podłoża, otoczenia czy nasłonecznienie). Warto też wypróbować wosk o konsystencji gęstego mleczka, na przykład S4 Protect Wax. Jest trwalszy od S5, ale jego aplikacja wymaga nieco większego wysiłku.

Kolejne dwa woski, czyli wosk naturalny i wosk z teflonem, mogą być dobrym rozwiązaniem dla żelkotów, ale nie są polecane przez producentów farb jachtowych. Wosk z teflonem tworzący bardzo śliską powierzchnię, jednak należy pamiętać, że w przypadku konieczności jej naprawy, pozostałości teflonu mogą być trudne do usunięcia. Z kolei woski tradycyjne, według specjalistów z Akzo Nobel (największy producent farb jachtowych) szybko się psują, a ich pozostałości mogą powodować żółte zabarwienia oraz zatrzymywać brud. Tradycyjne woski, które nie zawierają substancji ściernych, raczej nie szkodzą powłoce, ale nie przynoszą też żadnych korzyści.

Na zakończenie słowo o ciekawej formie zabezpieczenia jachtu na czas transportu (alternatywa dla folii). Chodzi o TPC, czyli wodorozcieńczalną powłokę ochronną stanowiącą tymczasową zdzieralną warstwę. Zapewnia ona również ochronę przed kwaśnymi deszczami i pyłem szlifierskim. Jest zatem doskonałym rozwiązaniem także przy budowie i remontach łodzi.

Joanna Frais

Autorka jest dyrektorką działu jachtowego w firmie Troton. Odpowiada za markę Sea-Line oraz dystrybucję w Polsce farb International i Awlgrip.

Wsparcie ładowania z alternatora: regulator ARCO Zeus i Victron Energy Orion XS

Szczecińska firma Skaut, specjalizująca się w obsłudze jachtów oraz w elektronice i elektryce jachtowej, wprowadza na rynek dwa ciekawe urządzenia – zainteresują armatorów dbających o akumulatory, efektywne i bezpieczne ładowanie oraz sprawne działanie instalacji. Urządzeń możecie szukać w sklepie SailStore.pl.

Na jachtach coraz częściej instalujemy nowoczesne baterie typu LiFePO4 (litowo-żelazowo-fosforanowe). Przy użyciu odpowiedniej ładowarki, możemy je stosunkowo szybko naładować w bezpieczny sposób. Są mniejsze, znacząco lżejsze, a wydajnością deklasują tradycyjne akumulatory. Zapewniają stabilne napięcie w całym cyklu pracy, czyli utrzymują stałe napięcie przez większą część procesu rozładowywania. Są też zdecydowanie trwalsze – ich żywotność jest szacowana na kilka tysięcy cykli. Dlatego nawet wyższa cena nie zniechęca armatorów do inwestowania w baterie LiFePO4 (kosztują od kilku do kilkunastu tysięcy złotych).

Niestety, problemy pojawiają się wtedy, gdy baterię LiFePO4 ładujemy z alternatora naszego silnika. Akumulatory wykonane w tej technologii mogą przyjąć duży pakiet energii w krótkim czasie, więc alternatory, dla których jedyną wskazówką do działania jest napięcie, pracują jak szalone i zaczynają się przegrzewać. Może nawet dojść do spalenia uzwojeń. Alternatory mogą być również nadmiernie obciążane, gdy na przykład uruchomimy lodówkę, inwerter, czy klimatyzację. Wówczas wysyła on zbyt dużo energii do akumulatorów, co może skrócić ich żywotność i uszkodzić wrażliwą elektronikę.

ARCO Zeus High Energy wspiera pracę alternatora.

Orion XS łączy funkcje konwertera i ładowarki.

Tu z odsieczą przychodzi urządzenie ARCO Zeus High Energy Regulator, czyli zewnętrzny regulator wspierający i kontrolujący pracę alternatora. Zeus nadzoruje temperaturę i napięcie alternatora, a także temperaturę i napięcie baterii. Może także wspierać proces ładowania banku akumulatorów wykonanych w tradycyjnych technologiach – po prostu zamienia nasz silnikowy alternator w inteligentną ładowarkę. Na przykład dostosuje ładowanie do aktualnie panującej temperatury (w niskich temperaturach napięcie ładowania musi być wyższe, a w wysokich – niższe). Działając w trybie „generatora" może przyspieszyć proces ładowania, gdy silnik pracuje na biegu jałowym lub na niskich obrotach. Podsumowując: ARCO Zeus High Energy kontroluje temperaturę, reguluje napięcie, zapewnia ochronę alternatora oraz lepszą wydajność. Urządzenie jest kompatybilne z systemami Victron Energy, komunikuje się z sieciami CAN i NMEA2000, a jego konfiguracja jest bardzo prosta dzięki dedykowanej aplikacji i połączeniu bluetooth.

Kolejną nowością jest ładowarka Orion XS od Victron Energy działająca w konfiguracji DC-DC (pierwsze urządzenie z nowej serii zaprojektowane zostało dla systemów 12V). Orion łączy funkcje konwertera i ładowarki. Rozpoznaje włączenie silnika, po czym rozpoczyna ładowanie baterii bytowych z baterii rozruchowej. Po wyłączeniu silnika odseparowuje baterię rozruchową od wszelkich urządzeń jachtowych, by pozostała zabezpieczona i gotowa do ponownego uruchomienia silnika. Wszelkie ustawienia pracy ładowarki Orion możemy przeprowadzić z poziomu darmowej aplikacji Victron Connect. Ładowarki możemy montować równolegle – wówczas prąd 50A możemy odpowiednio powiększyć.

Oba nowe na rynku produkty wspierają właściwe ładowanie nowoczesnych baterii LiFePO4, ale znajdą też zastosowanie przy akumulatorach kwasowo-ołowiowych, AGM i żelowych. ■

Jak zamawiać nowe żagle. Pomiar, wybór materiału, kosztorys i zlecenie

Ostatni etap pracy: kontrola jakości i przygotowanie żagli do przekazania klientowi.

Żagle najczęściej kupujemy na zamówienie, bo każdy wymaga indywidualnego projektu. Musimy znać parametry jachtu, powinniśmy też wiedzieć, gdzie i w jaki sposób będziemy żeglować. Inny żagiel będzie nam potrzebny na regaty, a inny ma niespieszną włóczęgę z przyjaciółmi. Inny wybierzemy na weekendowe wycieczki z Gdańska na Hel, inny na całosezonową eksplorację Bałtyku, a jaszcze inny na pełne słońca wody Grecji lub przeprawę przez Atlantyk. Oczywiście, nie warto popadać w skrajności, bo wiele nowoczesnych materiałów pozwala nam łączyć żeglugę regatową z turystyczną – szukamy więc najkorzystniejszych kompromisów. Na południowe akweny warto zamówić żagle z materiału, który lepiej zniesie silne nasłonecznienie, natomiast na oceany można wybrać pakiet *offshore* zawierający między innymi dodatkowe wzmocnienia i podwójne lub nawet potrójne szwy.

Ile kosztują nowe żagle

Za metr kwadratowy foka z podstawowego dakronu, bez osłony chroniącej przed promieniowaniem UV, możemy zapłacić od 220 zł netto. Metr kwadratowy grota z jednym refem kupimy za 250 zł netto. Metr kwadratowy żagla radialnego to wydatek co najmniej 320 zł netto. Z kolei metr kwadratowy żagla z dakronu wyprawowego z dodatkiem dyneemy będzie kosztować około 480 zł netto. Jeśli się zdecydujemy na żagiel do turystyki z laminatu poliestrowego, wycena będzie opiewać na około 330 zł netto za metr kwadratowy. W przypadku laminatów regatowych ceny za metr wyniosą od 370 zł do 600 zł.

Zwróćcie uwagę, by wycena, którą otrzymacie z żaglowni, obejmowała osłonę UV, kieszenie na listwy od liku przedniego do tylnego, odpowiednią ilość refów oraz odpowiedni system do wciągania na maszt (pełzacze, wózki lub liklina). Żagle powinny mieć także icki, linki do trymowania liku wolnego oraz solidny zamykany worek z paskiem na ramię i uchwytem do przenoszenia. Poza materiałem i osprzętem, wpływ na cenę będzie mieć także jakość wykończenia.

Nie jest łatwo złożyć gruby solidny żagiel wyprawowy.

W pewnym uproszczeniu, biorąc pod uwagę jacht średniej wielkości i nie licząc dodatków oraz osprzętu, można założyć, że żagle z laminatu będą o 40, 50 proc. droższe od dakronowych. Z kolei żagle membranowe zwykle będą dwa razy droższe od dakronowych. Co zatem wybrać? Jeśli się ścigasz, lekki żagiel laminatowy lub membranowy będzie doskonałym wyborem. Jeśli żeglujesz po wodach śródlądowych i przybrzeżnych oraz wyruszasz w krótkie rejsy morskie, możesz się zdecydować na żagle laminowane z powłoką z taffety. Jeśli planujesz dalekie wielomiesięczne wyprawy, najlepszym wyborem będą solidne żagle dakronowe z odpowiednimi włóknami wzmacniającymi. Przykładowe ceny dla jachtu średniej wielkości (36 stóp) podajemy w tabeli zamieszczonej obok.

Pomiary

Projekt nowego żagla można wykonać na podstawie starego lub po przeprowadzeniu pomiaru takielunku na jachcie. Jeśli nasze stare żagle dobrze nam służyły, a ich wymiary spełniały nasze oczekiwania, można je wykorzystać jako wzór. Żagle możemy zmierzyć samodzielnie według formularza udostępnionego przez żaglownię, możemy je również dostarczyć do firmy i oddać w ręce fachowców. Pomiar takielunku na jachcie także wykonujemy według formularza przygotowanego przez wykonawcę. Potrzebujemy do tego długiej miary oraz linki – oba te narzędzia będziemy wykorzystywać jednocześnie, zaczepiając je do fału. Wykonanie pomiaru na łodzi także możemy zlecić przedstawicielowi żaglowni. Na tym etapie zdecydujemy, czy nowe żagle mają być identyczne, czy też zechcemy wprowadzić pewne modyfikacje (zwiększenie liczby refów, zmiana ich umiejscowienia lub na przykład zmiana kroju liku tylnego). Dobrym momentem na wykonanie pomiarów jest koniec sezonu – wczesną jesienią zwykle najlepiej pamiętamy, jakie zmiany chcieliśmy wprowadzić w nowym komplecie.

Materiały na żagle

Dakrony. Tkanina poliestrowa o gramaturach od 120 do 600 gr na metr kwadratowy. Z uwagi na dobry stosunek jakości do ceny, dla większości stoczni dakronowe żagle stanowią podstawowe komplety w nowych jed-

FOT. MAGAZYN „WIATR"

Próbki materiałów na żagle można porównać w siedzibie Sail Service.

nostkach. Dostępne są także tkaniny wyprawowe, z dodatkiem dyneemy hydra net radial, odporniejsze na rozciągania i przetarcia.

Laminaty. Żagle laminatowe są ciekawą i dość konkurencyjną cenowo alternatywą dla produktów dakronowych. Żagle tego typu spotykamy przede wszystkim na jednostkach regatowych, ale ostatnio coraz częściej także na jachtach turystycznych. Materiał zwykle ma kilka warstw. Wewnętrzne włókna, ułożone pod odpowiednim kątem, przenoszą główne obciążenia. Warstwy zewnętrzne to przezroczysty film (dla zmniejszenia wagi) lub taffeta (do zastosowań bardziej turystycznych). Materiał dostarczany jest w rolkach, z których później wycinane są bryty – tak samo, jak w przypadku żagli dakronowych. W zależności od przeznaczenia żagli, stosuje się różne włókna i wykończenia zewnętrzne – od najpowszechniejszych poliestrowych, po aramidowe, vectranowe i carbonowe. Żagle laminatowe świetnie trzymają kształt, są lekkie i stosunkowo trwałe – to dobry wybór dla armatorów jednostek typu *performance cruiser*.

Membrany. Podobnie jak materiały laminatowe, mają konstrukcję kompozytową. Od laminatów z rolki różni je możliwość dowolnego układania włókien oraz ich indywidualny dobór do określonego projektu. Dyneema, aramid, technora, carbon lub poliester są układane z uwzględnieniem głównych kierunków naprężeń. W miejscach bardziej narażonych na obciążenia możemy dać więcej włókien, a w innych – mniej. Projektując żagiel, możemy też wybrać sposób wykończenia. Na przykład metodą film-film (żagle regatowe) lub taffetą (jednostronną albo wewnętrzną), aby przedłużyć żywotność żagla. Można też zaprojektować żagle bardziej wytrzymałe na uszkodzenia mechaniczne (przetarcia) – wówczas wzmacniane są z obu stron taffetą lub tzw. skin'em. Dzięki tym zabiegom żagle membranowe są lekkie oraz wyjątkowo dobrze trzymają kształt.

Czy waga żagli ma znaczenie?

Na ciężar takielunku i żagli zwracają dziś uwagę nie tylko regatowcy, ale także świadomi armatorzy jachtów turystycznych. Ciężkie żagle dakronowe na lekkim jachcie wpływają niekorzystnie na stateczność i prędkość, a w szczególności na przyspieszenie podczas szybkich przelotów między bojami na krótkich trasach i przy chwilowych szkwałach. Na jachcie turystycznym lżejsze żagle oznaczają mniejsze przechyły, mniej refowania i spokojniejsze ruchy kadłuba na falach – w bezpośredni sposób wpływa to na komfort żeglugi i szybsze dotarcie do celu, szczególnie podczas dłuższych rejsów. Najcięższe są żagle dakronowe, a najlżejsze – membranowe.

Jak długo żagiel będzie służyć?

To pytanie najczęściej zadają armatorzy jachtów turystycznych, dla których trwałość żagli ma szczególne znaczenie. Tu wciąż bezkonkurencyjne są tkaniny. Jednak po dekadach udoskonalania technologii, doganiają je materiały kompozytowe. Trudno oczywiście dokładnie określić trwałość poszczególnych materiałów, bo ma na nią wpływ wiele czynników, przede wszystkim intensywność i częstotliwość wprowadzania żagli w łopot, promieniowanie UV, wysoka temperatura (laminaty), zasolenie (środki chemiczne) oraz częstotliwość i sposób użytkowania. Z doświadczeń fachowców z żaglowni Sail Service wynika, że żagiel dakronowy może nam służyć nawet 15 lat. Laminatowy z obustronną taffetą, przeznaczony do jednostek turystycznych – od czterech do ośmiu lat. Podobną trwałość mają żagle membranowe. Żywotność żagli regatowych będzie oczywiście krótsza – zwykle służą od dwóch do trzech lat.

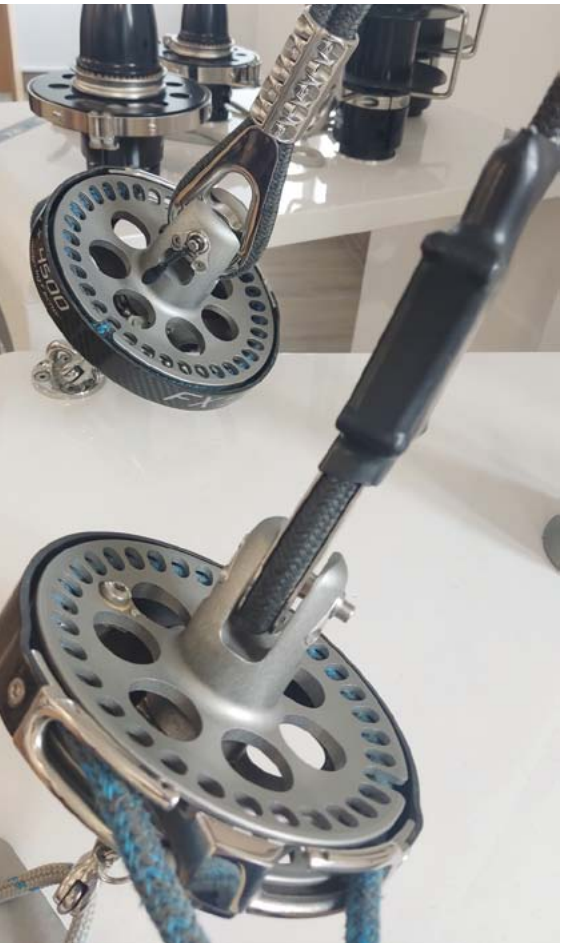
Czy żywotność jest najważniejsza?

Warto barć pod uwagę także osiągi i sprawność aerodynamiczną. Jeśli dbamy o sprzęt, żagiel z laminatu wytrzyma pięć, siedem lat. Z dakronu – dwa razy dłużej. Jednak dakron utrzyma kształt i zapewni oczekiwane osiągi tylko w pierwszych dwóch, trzech latach, natomiast laminat – przez cały okres użytkowania. Wpływ na osiągi mają takie czynniki, jak przepuszczalność powietrza, gładkość powierzchni oraz trzymanie kształtu, czyli odporność na rozciąganie i ogólna sprawność aerodynamiczna. Tu liderem będą żagle membranowe stworzone przede wszystkim po to, by żeglować szybciej. Na drugim miejscu, podobnie jak w przypadku żywotności, będą żagle laminatowe, ale warto zwrócić uwagę, że niewiele ustępują one produktom membranowym. Szyjąc żagiel z laminatu o odpowiednim kroju, możemy otrzymać naprawdę wyczynowy pędnik. Z kolei modele zabezpieczone taffetą doskonale się sprawdzą na jednostkach turystycznych. Dopiero na końcu będą żagle dakronowe mające największe tendencje do rozciągania. Producenci stosują tu różne zabiegi: ciaśniejszy splot, sztywniejsze ▶

ORIENTACYJNE CENY NETTO ŻAGLI Z RÓŻNYCH MATERIAŁÓW (2024)

ŻAGIEL	MATERIAŁ	CENA NETTO
GROT 35 m² żagiel pełnolistwowy z dwoma refami	dakron c-breeze	11 500 zł
	laminat poliestrowy DCX	17 000 zł
	laminat aramid sport	19 000 zł
	wyprawowy hydra net radial	23 000 zł
	membrana aramid / vectran	23 500 zł
GENUA 35 m² żagiel z osłoną UV	dakron c-breeze	9000 zł
	laminat poliestrowy DCX	14 000 zł
	laminat aramid sport	15 500 zł
	wyprawowy hydra net radial	18 500 zł
	membrana aramid / vectran	19 000 zł

Symulację cenową przygotowała załoga gdańskiej żaglowni Sail Service: www.sailservice.pl. Zestawienie sporządzono w lutym 2024 roku.



Rolery dodatkowych żagli przednich.

wykończenia, kierunkowość materiału – każdy z tych elementów może w pewnym stopniu poprawić parametry dakronu, ale jednak tkanina nigdy nie będzie laminatem.

Elementy żagla głównego

Elementy do refowania. Refy to nie tylko dodatkowe luwersy (wzmocnione otwory), ale również wzmocnienia z dodatkowych warstw materiału w narożnikach refowych oraz reflinki i remizki na wzdłużnych wzmocnieniach.

Kieszenie na listwy usztywniające. Długie listwy od liku przedniego do tylnego zwiększają trwałość żagla i pozwalają zaprojektować większą powierzchnię niż przy listwach krótkich. Krótkie listwy dają natomiast większą możliwość regulowania głębokości żagla. Często szyje się żagle z kieszeniami mieszanymi, czyli jedna lub dwie od góry na długie listwy, a kolejne na krótkie. Dodatkowo listwy stabilizują żagiel (zmniejszają łopot), a długie ułatwiają też chowanie żagla w lazy bagu.

W grotach rolowanych również można zastosować listwy, tyle że pionowe (krótkie lub długie). Listwy te, podobnie jak w grotach klasycznych, dają możliwość „wygarbienia" (wydłużenia) liku tylnego i tym samym zwiększenia powierzchni żagla (lik tylny bez listew byłby wcięty).

Wózek marki Ronstan na szynie zewnętrznej.

Wózki, pełzacze, liklina. Odpowiednie uzbrojenie liku przedniego zależy od naszych upodobań oraz od profilu masztu. Na wózkach żagiel wciąga się łatwiej, ale są one cięższe, droższe i nie zawsze pasują do danego profilu masztu. Z kolei plastikowe lub metalowe pełzacze są lżejsze i tańsze, ale powodują większy opór i łatwiej ulegają zużyciu. Tu także można zastosować system mieszany (na przykład wózki czasem montuje się tylko w miejscach długich kieszeni listwowych). Liklina to lina wszyta w żagiel, którą wsuwamy w likszparę. To najprostsze rozwiązanie stosowane najczęściej na mniejszych jednostkach. Jeśli będziemy zostawiać żagiel na bomie, lepiej wybrać wózki lub pełzacze (model trzeba dobrać do wymiarów likszpary).

Lik dolny. Wolny albo w likszparze bomu. Pierwsze rozwiązanie ułatwia luzowanie oraz wybieranie szkentli grota i tym samym pogłębianie lub wypłaszczanie żagla. Zazwyczaj lik wolny stosuje się do grotów chowanych w lazy bagu, a liklinę gdy nie ma lazy baga (pomaga utrzymać grot na bomie przy refowaniu i zrzucaniu).

Numer i logo klasy. Odpowiednie elementy wycinane są na ploterze z nylonu samoprzylepnego.

Dodatkowe elementy żagla przedniego

Osłona UV na foka i genuę. Pas z materiału odpornego na promieniowanie UV poprowadzony wzdłuż lików tylnego i dolnego – po zwinięciu żagla na rolerze tkanina (najczęściej akrylowa) osłonia dakron przed promieniowaniem.

Piana kompensacyjna. Dodaje dodatkową objętość przy sztagu. Dzięki temu po zrefowaniu na rolerze żagiel będzie bardziej płaski. Razem z pianą najczęściej przyszywane są przedłużone wzmocnienia narożników – oba te elementy pozwalają bezpiecznie refować żagiel, nie powodując jego nadmiernego rozciągania.

Raksy czy liklina? Wybór zależy od naszego sztagu. Liklina pasuje do sztywnego profilu rolera, a raksy do liny stalowej. Oprócz klasycznych mosiężnych raks, dostępne są lżejsze plastikowe, tasiemki z napami lub klamerkami albo rękaw zapinany na zamek.

Listwy. Krótkie listwy zmniejszają łopotanie liku tylnego, dzięki czemu można zaprojektować mniejsze wcięcie i tym samym bardziej prosty lik tylny. Oznacza to większą powierzchnię żagla.

Dodatki na oba żagle

Pasy trymowe. Nylonowe paski w kontrastującym kolorze przyklejone w poprzek żagla ułatwiają obserwowanie jego kształtu.

Okna. Dla łatwiejszego rozpoznania tego, co się dzieje po zawietrznej. Okna wykonane z wytrzymałej folii (niekiedy wzmocnionej) umieszczane są w dolnych częściach żagli.

Icki. Krótkie tasiemki naklejane na żagiel obrazują przepływ powietrza i pomagają w trymowaniu.

Agnieszka Opatowicz

Materiał powstał we współpracy z gdańską żaglownią Sail Service. Więcej o ofercie firmy na stronie www.sailservice.pl.

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

Jak dbać o takielunek i jak przygotować do sezonu

Do takielunku używamy tylko zawleczek prostych.

Wanty poluzowane na zimę i oznaczone.

Wanty przygotowane, ściągacze zabezpieczone.

Przed zimą, gdy jacht jest jeszcze na wodzie, warto wejść na maszt, by sprawdzić stan okuć i olinowania oraz stan połączeń elektrycznych. Jeśli się okaże, że coś trzeba naprawić lub wymienić, będziemy mieć na to czas zimą. Jeżeli nie czujecie się na siłach lub boicie się, by czegoś nie przeoczyć, poproście o pomoc fachowca. Pamiętajmy, że stan naszego takielunku ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

Po wyciągnięciu jachtu z wody, ustawieniu na łożu i zabezpieczeniu jednostki, możemy zająć się masztem. Warto delikatnie poluzować ściągacze want topowych i kolumnowych oraz achtersztag, uprzednio zaznaczając taśmą izolacyjną wyjściowe ustawienia – na wiosnę ułatwi to powrót do pierwotnego trymu. Poluzowanie zmniejszy naprężenia na linach i pozwoli odpocząć podwięziom wantowym oraz kadłubowi. Jednak nie luzujmy takielunku zbyt mocno, by w czasie jesiennych i zimowych silnych wiatrów nie narazić go na uszkodzenie.

Tu mała dygresja: jachty żaglowe nie są stworzone do postoju na lądzie z postawionym masztem. Usztywniony kadłub nie zachowuje się na lądzie tak samo, jak na wodzie. Silne wiatry narażają cały takielunek na uszkodzenia. Idealnie byłoby zdjąć maszt wraz z olinowaniem przed wyciągnięciem jachtu z wody, a później przechowywać go w pozycji poziomej, najlepiej pod dachem. Takie rozwiązanie to prawie same zalety: kadłub i takielunek odpoczywają, można przeprowadzić pełną inspekcję masztu, olinowania, a także osprzętu zamontowanego na maszcie i w razie konieczności dokonać napraw w komfortowych warunkach. Niestety, nie zawsze i nie wszędzie warunki pozwalają na taką operację, poza tym są to dla armatora dodatkowe koszty.

Po zwodowaniu jachtu sprawdzamy wszystkie sworznie na podwięziach wantowych, sztagu i achtersztagu (zdarzają się wady fabryczne i pęknięcia). Kontrolujemy też stan techniczny samych podwięzi. Zawleczki sworzni najlepiej wymienić na nowe. Pamiętajcie, że do takielunku używamy tylko zawleczek prostych, nigdy kółek (te są do kluczy, ewentualnie do relingów). Następnie dokręcamy ściągacze want do pozycji zaznaczonej jesienią, jednocześnie sprawdzając, czy maszt stoi prosto (kolejność ustawiania poszczególnych elementów takielunku ma znaczenie dla trymu). Śruby ściągaczy zabezpieczamy zawleczkami, można użyć taśmy izolacyjnej w celu zabezpieczenia ostrych krawędzi. Postarajcie się nie zaklejać całej beczki, by woda nie zbierała się wewnątrz ściągacza oraz by móc systematycznie wykonywać inspekcję tych elementów. Marka Blue Wave ma w ofercie tzw. smart pins, czyli zabezpieczenia ściągaczy z rzepem – wydatek relatywnie niewielki, a daje nam dostęp do ściągaczy i możliwość szybkiej korekty ustawienia (komplet złożony z czterech sztuk kosztuje w zależności od rozmiaru od 110 zł).

W kolejnych krokach sprawdzamy olinowanie ruchome. Na jachcie każda lina jest ważna, dlatego już jesienią warto w miarę możliwości zabezpieczyć liny, wyszorować fały i wprowadzić tzw. piloty. Liny można płukać w słodkiej wodzie, a nawet prać (ale ostrożnie). Jeśli jakaś lina nie budzi już waszego zaufania, od razu ją wymieńmy.

Następnie sprawdzamy, jak działają stopery, szczególnie fałowe. Trzeba też pamiętać o serwisowaniu kabestanów i rolera (instrukcja serwisowa podpowie wam, w jaki sposób i jak często). Sprawdzamy stan połączenia bomu z masztem (sworzeń, zawleczka), kontrolujemy też obciągacz bomu oraz bloki fałowe przy pięcie masztu. Osprzęt pokładowy jest poddawany sporym obciążeniom, więc dobrze jest sprawdzić stan wszystkich bloczków i szekli.

Na koniec kontrolujemy linki relingów i ściągacze oraz sprawdzamy, czy wszystkie sworznie są zabezpieczone zawleczkami (tu mogą być okrągłe). Warto je dodatkowo zabezpieczyć taśmą izolacyjną, która osłoni ostre fragmenty i będzie zapobiegać przypadkowemu zahaczeniu o zawleczkę, co może spowodować jej wyrwanie i zgubienie sworznia, a w konsekwencji nawet wypadnięcie załoganta za burtę.

Pamiętajcie, że każdy rejs, szczególnie w trudniejszych warunkach, powoduje spore obciążenia takielunku, więc naprawdę warto go kontrolować regularnie. Sprawdzony i dobrze ustawiony takielunek zwiększa nasze bezpieczeństwo. Z kolei trymowanie takielunku to osobny i złożony temat – tu polecamy skorzystać z usług taklomistrza.

Wojciech Krawętkowski

Autor jest taklomistrzem szczecińskiej firmy Skaut działającej w Marinie Pogoń przy ul. Przestrzennej w Szczecinie.

Płyty DynaCook zapewniają bezpieczeństwo na jachtach i w kamperach. Nie dymią, nie zostawiają tłustego nalotu i są bardzo oszczędne. Poniżej kambuz łodzi Nimbus z płytą X2 mini.

Na jacht i do kampera. Pięć kroków do własnej płyty w technologii „gaz pod szkłem”

Eleganckie i łatwe w montażu płyty grzewcze polskiej marki DynaCook (linia Camper & Yacht), wykonane w technologii „gaz pod szkłem”, są już montowane na jachtach wielu znanych marek, między innymi na wybranych modelach łodzi Delphia, Parker, Nimbus i Northman. Oto pięć kroków do własnej płyty DynaCook:

- Płyt szukaj w sklepach żeglarskich oraz w sklepie producenta www.sklep.dynacook.pl (zakładka: Produkty → Camper & Yacht). Pełną listę wszystkich sklepów znajdziesz na www.dynacook.pl (zakładka: Gdzie kupić → Camper & Yacht). W wybranych sklepach stacjonarnych płytę można na miejscu obejrzeć, zapoznając się z instrukcją montażu i obsługi.
- Wybierz płytę X3 z trzema polami grzewczymi, X2 z dwoma polami albo X2 mini – ten model (wymiary zewnętrzne: 460/280 mm) możemy zasilać gazem z lekkich kartuszy posiadających standardowe przyłącza kempingowe. Jeśli gotujecie częściej, za pomocą specjalnego trójnika można połączyć ze sobą dwa kartusze – wówczas płyta będzie zasilana jednocześnie z obu zasobników (najlepiej się sprawdzają kartusze z czystym propanem lub mieszanką izobutan/propan).
- Poznaj aktualny cennik. DynaCook X2 mini: 2750 netto. DynaCook X2: 2900 zł netto. DynaCook X3: 3300 zł netto.
- Razem z płytą zamów solidne i eleganckie uchwyty zabezpieczające przed przesuwaniem się garnków. Wykonano je z lekkiego i wytrzymałego aluminium anodowanego. Są proste w montażu – nie robimy żadnych otworów w blacie, po prostu przykręcamy uchwyty do płyty DynaCook i gotowe.
- Do zestawu dodaj górną osłonę, która po wyłączeniu płyty powiększy blat roboczy i osłoni stygnącą powierzchnię. Pokrywę wykonano ze stali nierdzewnej oraz lekkiego, wytrzymałego, anodowanego aluminium z elementami szlachetnego drewna dębowego (zamknięcie pokrywy automatycznie wyłącza płytę).

Płyty DynaCook wykorzystują zamkniętą komorę spalania – brak otwartego płomienia zapewnia bezpieczeństwo w kambuzach jachtów i małych przestrzeniach kamperów. Płyty nie kopcą, nie dymią, nie zostawiają tłustego nalotu na meblach i są bardzo oszczędne. Poza tym mają sygnalizację wypływu gazu, sygnalizację braku dopływu gazu, wskaźnik ciepła resztkowego oraz blokadę panelu sterowania. No i oczywiście możemy na nich używać wszystkich standardowych naczyń. Płyty działają w systemie włącz, nagrzej, wyłącz – ta cykliczność pracy, w połączeniu z opatentowaną precyzyjną regulacją elektroniczną i systemem akumulacji ciepła, gwarantuje bezobsługową i niezawodną pracę przez lata.

Pytania można kierować do serwisu producenta: 606 649 549, serwis@dynaxo.pl. ■

DynaCook X2 mini z uchwytami do garnków i osłoną.

Zamknięcie pokrywy automatycznie wyłącza płytę.

Dachy i osłony Webasto. Gotowe do montażu i systemy na zamówienie

Luk dachowy Webasto BlueSky w pozycji otwartej.

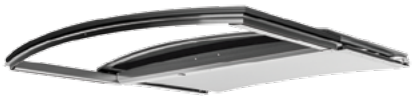
Rozsuwany Telescopic Shade osłania całą centralną część kokpitu.

Marka Webasto to nie tylko ogrzewania, klimatyzacje i lodówki, ale także ciekawe rozwiązania dachowe do jachtów różnego typu i różnej wielkości. Prywatni armatorzy chcący przebudować i udoskonalić swoje łodzie oraz szkutnicy specjalizujący się w seryjnej budowie, mogą wybrać jeden z kilku modeli z portfolio Webasto – te produkty nie tylko gwarantują jakość i stosunkowo prosty montaż, ale także elastyczność w konstruowaniu nadbudówki oraz skrócenie czasu prowadzonych prac.

Manualny lub przesuwany ręcznie luk BlueSky przeznaczony jest do montażu nad sterówkami lub w kokpitach łodzi motorowych. Lekki i elegancki panel zbudowano z dwóch warstw akrylowych. Dostępna jest także wersja szklana. Solidną ramę aluminiową wyposażono w zamaskowane otwory montażowe. Przesuwny panel możemy zatrzymać w dowolnej pozycji. Po zamknięciu luku wodoszczelność zapewnia mechanizm uchylno-przesuwny wraz z uszczelką. Dodatkowo można dopasować roletę przeciwsłoneczną oraz moskitierę w kolorze białym lub beżowym.

W szerokiej gamie dachów Webasto znajdziecie też inne modele przystosowane do prostego montażu, jak również dachy dostarczane jako kompletne systemy – ich ramy są dostosowywane do konkretnej łodzi, więc niezbędna jest współpraca projektowa i wykonawcza między szkutnikiem a firmą Webasto. Z kolei systemy typu Shade są przystosowane do zacieniania kokpitów i tylnych pokładów (mogą być obsługiwane jednym przyciskiem). Dzięki inteligentnemu i prostemu wzornictwu, produkty te można łatwo dopasować do stylistyki łodzi. Model Folding Shade 2500 może myć przesuwny i składany, a model Rolling Shade 2500 – przesuwny i zwijany.

Dach Webasto z serii 50 w pozycji zamkniętej...



...oraz w pozycji otwartej.

Nowością jest Telescopic Shade 2500, czyli elektryczna (rozsuwana i zwijana) teleskopowa osłona przeciwsłoneczna zbudowana ze stali nierdzewnej i wytrzymałego materiału odpornego na morskie warunki. Często jest instalowana w połączeniu z innym dostępnym systemem dachowym Webasto. Armator może zamówić roletę teleskopową o określonych wymiarach i w dowolnym kolorze spośród czterech podstawowych (dostępne są też inne kolory na zamówienie). Projektanci Telescopic Shade 2500 skupili się na prostej instalacji – rury podstawy są mocowane do łodzi za pomocą regulowanych wsporników.

Pełną ofertę dachów i osłon marki Webasto znajdziecie na stronie www.webasto-comfort.com (zakładka: Produkty). ■

Doskonale dopasowany i starannie wykończony dach w jachcie Maritimo C50. Fot. Mark Burgin

Jakub Surowiec Żeglarzem Roku 2023

Jakub Surowiec. Fot. Gordon Upton

Jakub Surowiec, nominowany za złoty medal mistrzostw świata katamaranów A Class, głosami czytelników zdobył tytuł Żeglarza Roku 2023 Magazynu „Wiatr” w 11. edycji plebiscytu. Kuba uzyskał 51 proc. głosów. Niewiele mniej uzbierał Igor Tarasiuk nominowany za pierwszy w historii medal dla Polski zdobyty w Żeglarskiej Lidze Mistrzów. Trzecie miejsce w plebiscytowym rankingu zajęli Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki nominowani za srebrne medale mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie 49er. Dziękujemy czytelnikom, którzy oddali głosy na swoich faworytów, a wszystkim nominowanym raz jeszcze gratulujemy sukcesów.

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

Zegarek Żeglarza Roku 2023

Paul Hewitt Ocean Diver należy do kolekcji diverów wyposażonych w mechanizm solarny. Ten elegancki model, z czytelną granatową tarczą, wykonano z wysokiej jakości stali nierdzewnej Marinium Ocean Steel (występuje tylko w marce Paul Hewitt). Tarczę osłania szafirowe szkło odporne na zarysowania. Indeksy i wskazówki pokryto świecącą w ciemności powłoką SuperLuminova. Polecamy też nową odsłonę znanej kolekcji Sailor: te zegarki także wykonano ze stali Marinium Ocean Steel, a do poszczególnych modeli dołączane są bransoletki dopasowane kolorystycznie. Więcej na www.timeandmore.pl.

Kamizelka ratunkowa Mercury

Automatyczną kamizelkę ratunkową marki Mercury ufundowała firma Parker Poland, dystrybutor akcesoriów jachtowych i osprzętu oraz producent jachtów motorowych. Firma prowadzi pod Warszawą salon wystawowy

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

Pneumatyczna kamizelka marki Mercury.

PARTNERZY PLEBISCYTU

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

Bluza z kapturem Sailing Machine Zip Hoodie 3 Color.

Twórcy kolekcji Sailing Machine sami projektują odzież i starannie dobierają materiały.

(Cząstków Polski, ul. Firmowa 30). Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO_2, pas kroczny i klamrę. Wyporność: 165N. Dostępna jest w wersji automatycznej (otwiera się samoczynnie po zanurzeniu), ale mechanizm napełniania użytkownik może też uruchomić ręcznie. Więcej na www.parker.com.pl.

Sailing Machine

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

Torby Code Zero

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

Kamizelka Sail Code z materiału spinakerowego.

Kosmetyczka i nerka na wszelkie drobiazgi.

Duże torby Mistral i Pampero...

...mają solidne zamki i nieprzemakalną kieszeń.

PARTNERZY PLEBISCYTU

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

Navan C30 jest rodzinnym cruiserem do turystyki i wypraw wędkarskich – także na morze.

NAVAN C30 / S30	
Długość	10,23 m
Szerokość	2,99 m
Waga (bez silników)	3888 kg
Zanurzenie	0,62 m
Zbiornik paliwa	400 l
Zbiornik wody	80 l
Kategoria CE	B10 / C12
Moc silnika	do 600 KM
Cena	od 160 000 euro netto

Navan C30 / S30. Jakość, styl i funkcjonalność. Oto łódź, która nigdy się nie znudzi

Brunswick Corporation, amerykański potentat przemysłu jachtowego, oferujący między innymi popularne łodzie Quicksilver, wprowadził na rynek nową markę klasy premium: Navan. To pierwszy projekt grupy Brunswick w rewolucyjnej technologii step hull. Powstał dzięki połączeniu doświadczeń zespołu konstruktorów – zarówno inżynierskich, jak i racingowych. Łodzie oczarowały klientów. Jako członek jury konkursu Best of Boats miałem okazję testować pierwsze bliźniacze konstrukcje jeszcze przed ich premierą w Cannes. C30 to model z nadbudówką osłaniającą znaczną część kokpitu, a S30 (zdjęcia na sąsiedniej stronie) to łódź bardziej otwarta, z dachem rozpiętym na stalowej konstrukcji. Co ciekawe, test wersji C30 zorganizowano w Augustowie. Właśnie tam, w stoczni Balt Yacht, powstają navany. Amerykanie od lat współpracują ze stoczniami z Augustowa, cenią jakość produktów opuszczających hale Balt Yacht – nie mieli wątpliwości, komu powierzyć produkcję.

Skoro miała powstać nowa marka premium, projektanci musieli zadbać nie tylko o wygląd zewnętrzny i osiągi, ale też o jakość wykończenia i bogate wyposażenie. Podczas testów staraliśmy się znaleźć jakieś uchybienia, czy niedoróbki, ale nic się nam nie rzucało w oczy. Każdy szczegół był dopracowany, a niewielkie poprawki, które zawsze są konieczne po testach prototypowych egzemplarzy, natychmiast wdrażano do produkcji.

Polskim dystrybutorem marki

NAVAN

jest firma Moto-X Jarosław Narwojsz z Giżycka dysponująca największym w Europie wschodniej salonem sprzedaży łodzi i serwisem o łącznej powierzchni ponad 2500 m², ze stałą ekspozycją i pełną gamą modeli do prezentacji i testów na wodzie. Firma jest też wyłącznym dystrybutorem innych flagowych marek z floty Brunswick Corporation: Quicksilver, Heyday i Boston Whaler. Więcej na www.moto-x.pl, na www.navan-boats.com oraz na Facebooku: profil NAVAN Polska.

MOTO-X JAROSŁAW NARWOJSZ

Navan jest rodzinnym cruiserem do turystyki weekendowej lub do kilkudniowych wypraw, także wędkarskich. Zarówno na akweny zamknięte, jak i na morza. Dzięki doskonałym osiągom, zadowoli też fanów większych szaleństw. To naprawdę wszechstronna i funkcjonalna jednostka. Sprawdziłem jej możliwości nie tylko w Augustowie, ale też na Morzu Śródziemnym. Konstrukcja kadłuba jest wyjątkowo solidna i sztywna – nawet podczas jazdy z maksymalną prędkością nie usłyszycie żadnych niepokojących dźwięków, żadnego skrzypienia czy głuchych uderzeń o fale.

Pokład podzielono na trzy strefy: dziobową, kokpit centralny i kokpit rufowy. Na dziobie mamy królestwo wypoczynku. Duże materace, z unoszonymi oparciami, zajmują prawie całą przestrzeń. Dookoła jest solidny reling, a na dziobie – trap ułatwiający zejście. Ku rufie przechodzimy przez półpokłady na obu burtach. Przejścia są głębokie, więc wszyscy załoganci będą się tu czuć bezpiecznie. W środkowych częściach obu półpokładów są przesuwane drzwi prowadzące do kabiny. To wygodne i funkcjonalne rozwiązanie – poszerza przestrzeń nadbudówki, poprawia komunikację i zarazem ułatwia manewry w porcie.

Sterówka z nową manetką i dwoma ekranami.

Główny kambuz przy tylnej ścianie nadbudówki.

Kokpit centralny ukryty w nadbudówce (C30) lub osłonięty dachem (S30) może niektórych zaskoczyć. Sterówkę usytuowano na lewej burcie. To dość nietypowe rozwiązanie – sterówki zwykle są z prawej strony. W oczy rzuca się także brak wejścia od strony rufy – mamy tu duże otwierane okno. Wnętrze nadbudówki skrywa szeroką kanapę w tylnej części, przednie dwuosobowe siedzisko przy sterówce z przesuwanym oparciem, jest też miejsce na stolik. Całość możemy łatwo przearanżować w dodatkowe miejsce do spania. Na prawej burcie, tuż przy zejściówce do kabiny sypialnej, jest miejsce na mały kambuz, a pod przednią kanapą znajdziemy niewielką lodówkę.

Na rufie mamy kanapę zajmującą prawie całą szerokość – zmieszczą się na niej nawet cztery osoby. Dwie kolejne mogą usiąść na fotelach ukrytych w burtach. Przy tylnej ścianie nadbudówki jest główny kambuz ze zlewozmywakiem, kuchenką i lodówką. Pomiędzy kambuzem a kanapą – miejsce na składany stolik. Tylny kokpit świetnie się nadaje także do wędkowania, nawet morskiego. Solidny dachowy reling poprzeczny ma kilka uchwytów na wędki. W wersji S30 kokpit rufowy jest przestronniejszy niż w C30, a kambuz zamontowano pod unoszoną kanapą, która dodatkowo ma przekładane oparcie.

Sterówka oraz część mieszkalna obu modeli są identyczne. Sternik ma do dyspozycji najnowszą manetkę Mercury, joystick oraz nowoczesne rozwiązania nawigacyjne. Dwa duże ekrany, poza tradycyjnymi funkcjami nawigacyjnymi, wyświetlają funkcje opro-

Kabina dziobowa z szerokim łóżkiem.

FOT. MATERIAŁY PRASOWE / WWW.NAVAN-BOATS.COM

gramowania zaprojektowanego specjalnie dla łodzi Navan. Możemy na przykład wyłączyć wszystkie urządzenia jednym kliknięciem. Wychodząc z łodzi, wybieramy funkcję *leave the boat* i schodzimy na ląd. Po kilku minutach automatycznie wyłączą się wszystkie zbędne urządzenia.

Poza kanapą w kokpicie centralnym mamy oczywiście kabinę w dziobie z dużym łóżkiem, szafką oraz łazienką z morską toaletą, umywalką i prysznicem. Światło wpada do wnętrza przez duże okna burtowe i otwierany luk, który pełni też funkcje wentylacyjne. W dzień mamy widok na niebo, a w nocy, przy dobrej pogodzie, możemy podziwiać gwiazdy.

Na koniec wrażenia z żeglugi. Na rufie dwa silniki Mercury Verado o łącznej mocy 600 KM. Jak na jednostkę tej wielkości, to potężny napęd. Dzięki niemu łódź jest niezwykle dynamiczna. Do wejścia w ślizg potrzebowaliśmy niecałych pięciu sekund, a do osiągnięcia prędkości maksymalnej, wynoszącej 52 węzły (przy obrotach 5860 rpm) – zaledwie 27 sekund. Wynik doskonały. Przy prędkości maksymalnej poziom hałasu wynosił około 80 dB, a łódź sunęła po wodzie niczym pociąg ekspresowy.

Najprzyjemniej oczywiście pływa się z szybkością cruisingową wynoszącą od 27 do 30 węzłów. Silniki pracują wtedy przy obrotach od 4000 do 4200 rpm, a spalanie spada o połowę. Również poziom hałasu zostaje zredukowany do około 75 dB. Navan doskonale się zachowuje podczas gwałtowniejszych i ostrzejszych manewrów. Płynąc z prędkością 27 węzłów, nie zwalnia na skrętach, których promień wynosi trzy lub dwie długości kadłuba. Zdolności manewrowe i parametry nautyczne to bardzo mocne strony tej jednostki.

Muszę przyznać, że Navan zrobił na mnie wrażenie. Jest piękny, oryginalny, a przy tym niezwykle funkcjonalny. Doskonale się sprawdzi jako rodzinny cruiser oraz motorówka do zabaw w gronie przyjaciół. Możemy też wyruszyć na prawdziwe morskie łowy. Będziemy obserwować losy debiutującej konstrukcji, która otwiera nowy rozdział w historii korporacji Brunswick i zwiastuje zupełnie nową serię jachtów motorowych.

Arek Rejs

SORRENTO / *PREMIERE '23*

see more

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

PARKER

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 żeglarski SailStore.pl – firma Skaut, instalacje, elektronika, obsługa jachtów, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 4613531
Sklep żeglarski Nautical Szczecin – nautical24.pl, Wyspa Grodzka 1, tel. 798140100
Marina Pogoń – bosmanat, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. 793 808 551
Sklep Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 4314300
Marina'Club, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. 601984897
Sklep żeglarski Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
Sklep żeglarski Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 4613992
Sklep żeglarski Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 4692324
Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90 Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
ŻMKS Orlę Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
Sklep żeglarski Yacht Paradise, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. 609113055
Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
Dom Żeglarski Mila – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Wyspa Grodzka 1, tel. 798140100
M-Service Centrum Webasto – instalacje do jachtów, Szczecin, Przecław 3j, tel. 506090609
Marina Solna Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. 785882842
Przystań Żeglarska Papaj, Mielno, Chrobrego 32, tel. 665106607
Sklep żeglarski Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
Tawerna U Pirata, Marina Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 608269185
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 19, tel. (91) 4600844
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 4612734
Marina Kamień Pomorski, al. Mistrzów Żeglarstwa 2, tel. 661213391
Jach Klub Marynarki Wojennej Kotwica Świnoujście, Włodzimierza Steyera 6, tel. 608626080
Ośrodek Sportów Wodnych w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
Klub Szkuner Myślibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 7472512
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 3546073
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Piastów 41, tel. (91) 4494771
Port Jachtowy Darłowo, Józefa Conrada 27, Darłowo, tel. (94) 314 51 85

POMORSKIE

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

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

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

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

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

CZYTAJ

POBIERZ

UŻYJ APLIKACJI

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

MAZOWIECKIE

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

KUJAWSKO–POMORSKIE

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

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Wrocław, Budziszyńska 68 (Nowy Dwór), 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

Salon Jaguar Land Rover Nord Auto, Białystok, al. Jana Pawła II 85, tel. (85) 6671122
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