PANTAENIUS RADZI: WIOSENNA KONTROLA PRZED WODOWANIEM

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ-MAJ 2023

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

KORNATY 2023

Nasz drogi raj chorwacki

Czytaj e-wydania „Wiatru”

MATERIAŁY NA ŻAGLE

Dakron, laminat, czy membrana?

ROK PEŁEN TARGÓW

Wenecja, Gdynia i Nadarzyn

TWOJA ŁÓDŹ, NASZA PASJA

Zabezpiecz kadłub swojej łodzi przed porastaniem stosując farby Seajet.
Zapewnia skuteczną ochronę jednostkom z prędkościami do 70 węzłów.
Skuteczna na akwenach o silnym porastaniu, bezpieczna dla aluminium, żywe kolory.
Seajet jest marką japońskiego koncernu Chugoku Marine Paints, światowego lidera
w produkcji morskich powłok ochronnych od 1917 roku.

Dystrybucja:
CMS Sp. z o.o. Przestrzenna 11 70-800 Szczecin
Kontakt:
tel.: 801 508 560 kom.: 91 350 85 60 e-mail: info@farbyjachtowe.pl www.farbyjachtowe.pl

www.seajetpaint.pl

seajet

800 / CRUISER

CANOPY STORAGE
FLIP SEAT BACKREST
ERGONOMIC CONSOLE
CANOPY STORAGE
2 BERTHS
TWIN STEP
RESIN INFUSED HULL

see more

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

PARKER

DYNACOOK

CAMPER & YACHT

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

GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ
KLASA PREMIUM

Gazowa płyta ceramiczna
w technologii **„gaz pod szkłem”**

Premierowy model X2 mini już w sprzedaży.

Spalanie „gazu pod szkłem” to nie tylko oszczędność,
to również brak otwartego płomienia, co znacząco
wpływa na komfort i bezpieczeństwo gotowania na jachcie!

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

SEA Light
MARINE SAFETY & SERVICES
⚓ konwencyjne wyposażenie pod kartę bezpieczeństwa
⚓ serwis i atestacja sprzętu ratunkowego
⚓ elektronika morska

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

Sezon targowy: wiosną Wenecja, latem Gdynia, jesienią Nadarzyn

Czwarta edycja Salone Nautico di Venezia będzie się odbywać w historycznym Arsenale na przełomie maja i czerwca (31.05--4.06). Przed rokiem targi zgromadziły 200 wystawców i przyciągnęły 30 tys. zwiedzających. Zaprezentowano około 300 łodzi, z czego aż 240 na wodzie. Włoska impreza, organizowana w Arsenale w słynnej dzielnicy Castello, gdzie przed wiekami stocznie tworzyły potęgę floty Republiki Weneckiej, będzie się odbywać pod hasłem „Sztuka budowy jachtów wraca do domu". Do Wenecji możemy dotrzeć samochodem – z Warszawy to około 1200 km. Można też wybrać podróż samolotem. Bezpośrednie loty mamy z Wrocławia, Warszawy, a także z Berlina.

Z kolei Marina Yacht Park w Gdyni przygotowuje się do czwartej edycji targów Polboat Yachting Festival (27.07-30.07). Na wystawę zaprasza Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty. Udział zapowiedzieli przedstawiciele znanych polskich stoczni, swe produkty i usługi zaprezentują także dystrybutorzy zagranicznych marek. Poznamy nie tylko nowe jednostki debiutujące na rynku, ale także osprzęt i akcesoria jachtowe. Marina Yacht Park znajduje się w Basenie Prezydenta, u podnóża wieżowców Sea Towers (wstęp na wystawę jest bezpłatny). Zapraszamy także na Poland Boat Show – jesienne targi będą się odbywać w halach Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie od 26 do 29 października.

Co jeszcze na łamach tego wydania „Wiatru"? Marek Słodownik opowiada o kulisach powstawania filmu o Florence Arthaud, francuskiej żeglarce, która utorowała kobietom drogę do męskiego świata oceanicznych regat. Podsumowujemy trzeci etap The Ocean Race, który był najdłuższym w historii tego wyścigu. Odkrywamy sportowe oblicze Nowego Sztynortu. Przedstawiamy najważniejsze wnioski i rekomendacje z raportu sporządzonego po tragicznym wypadku jachtu Delphia 24, w którym życie straciło trzech żeglarzy (dokument opublikowała Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich). Zaglądamy do Chorwacji, by na przykładzie słynnego archipelagu Kornaty sprawdzić, jak się zmieniły ceny portów i biletów wstępu do adriatyckich parków narodowych. Ola Rapp i Michał Palczyński, para żeglująca po egzotycznych wodach, podpowiadają, jak i gdzie zaplanować remont jachtu podczas długich oceanicznych rejsów. Mamy też sporo informacji o inwestycjach w infrastrukturę i nieruchomości nad wodą. Przygotowaliśmy również sporą dawkę praktycznych porad technicznych dla załóg czarterowych oraz dla armatorów i opiekunów łodzi: przeczytacie o tym, jak sprawdzić jacht przed wodowaniem, jak odebrać jednostkę przed rejsem czarterowym, jak zadbać o wodę w jachtowych zbiornikach, jak położyć nowy antifouling na dnie kadłuba oraz jak wybrać lodówkę do kambuza.

Czytelnikom i partnerom „Wiatru" życzymy udanego sezonu: bajkowych rejsów, regatowych zwycięstw i sukcesów w biznesie.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: FOT. ZATOKA SAKARUN, DUGI OTOK, FOT. ALEKSANDAR GOSPIĆ / CHORWACKA WSPÓLNOTA TURYSTYCZNA

10 935 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 – IX-X-XI 2022, XII-I 2023, II-III 2023).

SALONE NAUTICO VENEZIA

Sztuka budowy jachtów wraca do domu

Arsenale, 31 maja - 4 czerwca 2023

salonenautico.venezia.it

CITTÀ DI VENEZIA

Vela

Main partner

CAMERA DI COMMERCIO VENEZIA ROVIGO · AMERICAN EXPRESS · PROSECCO DOC ITALIAN GENIO · GENERALI · INTESA SANPAOLO · RANGE ROVER

Technical partner

REPOWER L'energia che ti serve. · AQUA SUPERPOWER · HH · APEROL 1919 · FASTWEB · Maxelâ

Media partner

THE BOAT SHOW · TGR

Institutional partner

MARINA Mmilitare · Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale · ITA Italian Trade Agency · madeinitaly.gov.it · VSF Venice World Sustainability Capital Foundation · MUVE Fondazione Musei Civici Venezia · VENIS · AVM · VERITAS

FOT. ANDREA PISAPIA

Południowo-wschodnia część Arsenału.

Główna keja targowa sąsiaduje z zabytkowymi pawilonami. Fot. Francesco Ferri

Targi w Wenecji. Tam gdzie jachting spotyka się z pięknem, pasją i biznesem

Czwarta edycja Salone Nautico di Venezia będzie się odbywać w historycznym Arsenale na przełomie maja i czerwca (31.05-4.06). Przed rokiem targi zgromadziły 200 wystawców i przyciągnęły 30 tys. zwiedzających. Zaprezentowano około 300 łodzi, z czego aż 240 na wodzie. Wystawa okazała się sukcesem biznesowym, medialnym i kulturalnym, bo organizatorzy przygotowali sporo wydarzeń towarzyszących. W tym roku, u progu sezonu turystycznego i żeglarskiego, na wystawców czekają pomosty o łącznej długości około 1100 metrów. Są też miejsca ekspozycyjne na lądzie oraz wewnątrz odrestaurowanych historycznych pawilonów. Wielkie znaczenie ma fakt, że to wszystko czeka na nas w miejscu, w którym tradycja spotyka się z nowoczesnością, czyli w samym centrum Wenecji, w słynnej dzielnicy Castello i magicznym Arsenale, gdzie przed wiekami lokalne stocznie tworzyły potęgę floty Republiki Weneckiej. Arsenał dysponuje basenem o powierzchni 50 tys. metrów kwadratowych. Znajduje się w sąsiedztwie największych atrakcji turystycznych miasta i w pobliżu popularnych przystani, w których zatrzymują się załogi odwiedzające Wenecję.

Organizatorzy wystawy duży nacisk kładą na projektowanie, nowe technologie, innowacje, rozwój systemów napędowych (elektrycznych, hybrydowych i wodorowych) oraz na tradycyjny kunszt szkutniczy. Wśród wystawców znajdziecie przedstawicieli wielu znanych światowych marek oferujących jachty motorowe i jednostki żaglowe. Zaplanowano między innymi testy jachtów na wodzie, prezentacje, panele, seminaria, wystawy artystyczne, wycieczki z przewodnikiem i zajęcia edukacyjne dla dzieci – pełna lista targowych wydarzeń dostępna jest na stronie internetowej wystawy. Zwiedzający odwiedzą między innymi e-village, czyli wioskę skupiającą łodzie z silnikami elektrycznymi, które na pobliskim akwenie biorą udział w e-regatach. Nie zabraknie też punktów gastronomicznych z weneckimi specjałami.

Do Wenecji możemy dotrzeć samochodem – z Warszawy to około 1200 km. Można też wybrać podróż samolotem. Bezpośrednie loty mamy z Wrocławia, Warszawy, a także z Berlina. W serwisach oferujących noclegi dostępne są jeszcze miejsca nawet w niedalekim sąsiedztwie Arsenału. Więcej o targach jachtowych w Wenecji oraz lista wystawców na stronie www.salonenautico.venezia.it. ■

e-Regaty łodzi napędzanych silnikami elektrycznymi. Fot. Salone Nautico di Venezia

FOT. FRANCESCO FERRI

Transformers: łódź zamieniona w pływający taras.

Poland Boat Show

Organizator:
PTAK WARSAW EXPO
ufi Member

7. EDYCJA

ZAREJESTRUJ SIĘ

Międzynarodowe Targi Jachtowe, Osprzętu Jachtowego i Sportów Wodnych

26–29.10.2023

Wejdź na pokład największej imprezy jachtowej w Polsce!

Dlaczego warto wziąć udział w Poland Boat Show?

- jedyne w Polsce branżowe targi jachtowe
- przekrojowa oferta - ponad 250 firm z Polski i zagranicy
- kilkaset jednostek pływających do obejrzenia w jednym miejscu

W roku 2023 na swoje stoiska zapraszają min.:

POWER BOATS POLAND · NAUTICA · ESKAPADER · MARINE TIME · naczarter.pl · INTER CARS · ROAD

profishing and Sport · Taurus SEA POWER · vetus · YAMAHA Revs Your Heart · ECO MARINE OFFICIAL YACHTS DEALER · PRIME MARINE

QUICKSILVER · MM CARS PREMIUM · DARMAR PRODUCENT ŁODZI · marinero · PARKER · Stilo Yachts

www.boatshow.pl

Aleja Katowicka 62, 05-830 Nadarzyn | info@warsawexpo.eu | www.warsawexpo.eu | / warsawexpo

Poland Boat Show. Rejestrujcie się na dni branżowe i odbierajcie wejściówki

Na targach pojawiają się ciekawe jachty żaglowe.

Wystawa jest rajem dla miłośników łodzi motorowych.

Targi Poland Boat Show będą się odbywać w halach Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie od 26 do 29 października. Wystawa zapowiada się wyjątkowo, bo organizatorzy już w kwietniu informowali, że większość stoisk została zarezerwowana przez krajowych i zagranicznych wystawców. Ubiegłoroczna edycja przyciągnęła ponad 19 tysięcy zwiedzających z 10 krajów i 190 wystawców. Zaprezentowano ponad 200 jachtów, łodzi i jednostek pływających. Jak będzie w tym roku? – Pobijemy rekord. Spodziewamy się ponad 250 wystawców. Pojawiają się firmy, które dotąd nie prezentowały się w Polsce. Poza tym wracają wystawcy, którzy ostatni raz brali udział w targach przed pandemią – mówi Nikodem Zygadło, dyrektor ds. rozwoju w Ptak Warsaw Expo.

Na czwartek, piątek i sobotę zaplanowano dni branżowe – w targowych halach będą gościć przede wszystkim profesjonaliści związani z przemysłem jachtowym i sportami wodnymi. Na stronie targów można się błyskawicznie zarejestrować i natychmiast odebrać mailem darmową wejściówkę. Z kolei niedzielę zarezerwowano dla wszystkich pozostałych żeglarzy i motorowodniaków. W Nadarzynie prezentowane będą jachty, łodzie, skutery, pontony, kajaki, akcesoria, osprzęt pokładowy, silniki spalinowe i elektryczne, ubezpieczenia, czartery, sprzęt ratowniczy, nawigacyjny oraz odzież żeglarska. Katalog wystawców dostępny jest na stronie internetowej www.boatshow.pl.

Centrum Ptak Warsaw Expo, największe w Polsce, ma łączną powierzchnię 143 000 m kw. Zlokalizowane jest u zbiegu dróg krajowych S7 i S8 oraz autostrady A2 – zaledwie 20 km od Lotniska im. Fryderyka Chopina i 16 km od dworca PKP Warszawa Zachodnia. Ogromny darmowy parking, wygodne wejścia dla zwiedzających, duże punkty gastronomiczne, stanowisko dla food trucków, przestrzenie wypoczynkowe, doskonałe oświetlenie stoisk i nagłośnienie w halach – wszystkie te elementy tworzą dobry klimat do biznesowych i towarzyskich spotkań. Więcej o targach na stronie www.boatshow.pl. ■

Targi Poland Boat Show przyciągają do Nadarzyna tłumy gości z różnych stron kraju oraz odwiedzających z zagranicy.

Zobaczymy silniki małe, średnie i prawdziwe potwory.

Marina Yacht Park w targowej scenerii. Fot. Seweryn Czarnocki

Kurs na Gdynię. Przed nami czwarta edycja targów Polboat Yachting Festival

Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty oraz Marina Yacht Park zapraszają do Gdyni na drugą edycję Polboat Yachting Festival. To jedyne polskie targi przemysłu jachtowego organizowane na wodzie (w zeszłym roku zgromadzono blisko 100 jednostek, w tym kilkanaście debiutujących na rynku). W tym sezonie spotkamy się w Gdyni w środku letnich wakacji – od czwartku 27 lipca do niedzieli 30 lipca.

Marina Yacht Park znajduje się w Basenie Prezydenta, u podnóża wieżowców Sea Towers i tuż obok nowych budynków apartamentowych Yacht Park. Wstęp na wystawę jest bezpłatny. Podobnie jak w poprzednich latach, na jachty w pierwszej kolejności wejdą osoby, które wcześniej zapiszą się na spotkania, a także goście zaproszeni przez wystawców i partnerów wydarzenia. Udział w targach zapowiedzieli przedstawiciele znanych polskich stoczni i firm. Swe produkty i usługi zaprezentują także dystrybutorzy zagranicznych marek. Poznamy nie tylko nowe jednostki, ale także osprzęt i akcesoria jachtowe. Organizatorzy przygotują bogaty program wydarzeń lądowych. Zaplanowano spotkania z ciekawymi gośćmi oraz kolejną edycję akcji Zostań Wodniakiem adresowanej do osób chcących poznać żeglarski świat i rozpocząć przygodę z jachtingiem – będzie można wypłynąć w krótki rejs, by poczuć przyjemność, jaką daje obcowanie z wodą i wiatrem. Więcej o wystawie na stronie internetowej www.yachtingfestival.pl. ■

Regaty Unity Line. Uczestnicy szlifują formę na połowę sierpnia

Trwają przygotowania do 21. edycji Regat Unity Line im. Piotra Waszczenko, jednych z najważniejszych na Pomorzu Zachodnim rozgrywanych w całości na otwartych wodach. Zmagania zaplanowano na połowę sierpnia (11-15.08). Załogi wybierają uczestnictwo w wyścigach, których trasy będą ustawione u wybrzeży Świnoujścia i Dziwnowa albo w jednym wyścigu extreme o długości około 300 mil morskich: Świnoujście, Ystad, Bornholm, Christiansø, Dziwnów. Klasyfikacja będzie prowadzona w grupach KWR, ORC, open i oldtimer (jachty zbudowane przed końcem 1979 roku). Będzie też osobna grupa dla żeglarzy startujących samotnie. Od 21 lat sponsorem tytularnym regat jest firma Unity Line. Partnerzy: miasto Świnoujście, gmina Dziwnów i Politechnika Morska udostępniająca dla komisji sędziowskiej statek „Nawigator XXI".

Organizatorem imprezy jest firma HPreklama.com, a komandorem – Paweł Hapanowicz. Nagrody funduje szczecińska firma Skaut specjalizująca się w elektronice i elektryce jachtowej, oferująca usługi oraz elementy wyposażenia dostępne w internetowym sklepie sailstore.pl. Skaut to nie tylko specjaliści od rynkowych nowości, ale też od poszukiwania elementów wyposażenia, które armatorom starszych jednostek mogą się wydawać nie do zdobycia.

Pierwszego dnia zawodów organizatorzy przez cały dzień przyjmują zgłoszenia i wydają pakiety startowe zawodnikom z grup ORC, KWR, oldtimer oraz samotnikom. Na wieczór (godz. 20.00) zaplanowano odprawę kapitanów. Pierwszy dzień startowy to trzy wyścigi na redzie Świnoujścia, dzień drugi: wyścig do Dziwnowa, dzień trzeci: trzy ostatnie krótkie wyścigi w pobliżu główek dziwnowskiego portu. W tym czasie toczyć się będzie rywalizacja na trasie extreme. Na późne popołudnie zaplanowano uroczyste zakończenie oraz imprezę integracyjną, na której o podniebienia uczestników zadba sprawdzona ekipa odpowiadająca za gastronomię na promach Unity Line.

Regaty Unity Line znane są z solidnej organizacji i przyjaznej atmosfery. Dla wielu uczestników to nie tylko okazja do sportowej rywalizacji, ale także do ciekawych spotkań i integracji środowiska. Więcej o imprezie oraz formularz zgłoszeń na stronie internetowej www.regaty-unityline.pl. ■

W regatach uczestniczą jachty różnego typu i różnej wielkości. Fot. Jarosław Gaszyński / Fotojaga.info

YKP Szczecin otworzył nową siedzibę w apartamentowcu nad jeziorem Dąbie

Kwiecień 2023. Star „Rozpiór" zdobi główne pomieszczenie nowej siedziby YKP Szczecin.

Sala do szkoleń i odpraw.

Kameralne Kino „Żeglarz".

Nową siedzibę YKP Szczecin odwiedziliśmy po raz pierwszy tuż przed świętami Wielkiej Nocy. Okazały lokal znajduje się przy ul. Przestrzennej 11, na parterze nowego apartamentowca ClubHouse, zaledwie kilkanaście metrów od kei. Główną reprezentacyjną przestrzeń, otoczoną szklanymi ścianami, zajmują stoliki, fotele, wielkie gabloty na pamiątki i trofea oraz niewielki barek. Kadłub „Rozpióra", drewnianej łodzi klasy Star, który powstał w niemieckiej stoczni Abeking & Rasmussen w 1935 roku, zawisł pod sufitem na dwóch stalowych linach. Marcin Raubo, właściciel jachtu, komandor klubu i fundator nowej siedziby YKP, odrestaurował „Rozpióra" w firmie remontowej Planker Yacht Service w 2011 roku. Później wystartował na nim w zawodach w Saint Tropez zorganizowanych z okazji stulecia klasy Star. Podczas tych pamiętnych regat, niektórzy miłośnicy stara mówili, że to najpiękniej odrestaurowany egzemplarz na świecie. Jego sylwetka jest teraz ozdobą klubowej siedziby YKP.

Na parterze lokalu zbudowano także toalety z prysznicami oraz małe pomieszczenie techniczne. Jedną ze ścian w holu pokryto okładkami archiwalnych wydań magazynów „Żagle" i „Morze" (egzemplarze pochodzą z prywatnej kolekcji Marcina Raubo). Z kolei na antresoli mamy obszerną salę wykładową przygotowaną do organizacji szkoleń i odpraw przed regatami, jest też kameralne Kino „Żeglarz" z wygodnymi fotelami dla 20 osób (po ustawieniu dodatkowych miejsc, na seans można zaprosić około 30 widzów). Jednym z pierwszych wydarzeń zorganizowanych w tym miejscu było

FOT. MAREK GAŁKIEWICZ

Rok 2011. „Rozpiór" pod żaglami w Saint Tropez.

spotkanie z Patrykiem Zbroją, Agnieszką Skrzypulec i Marcinem Zubrzyckim, którzy opowiedzieli zebranym o kulisach swego bardzo udanego startu w regatach Sailing Champions League rozegranych w Berlinie. Załoga YKP Szczecin, do której dołączyła także Hanna Dzik, w mocnej stawce była blisko podium, zajmując ostatecznie wysokie piąte miejsce. Wygrali aż dziewięć z 18 wyścigów, w których wystartowali, pewnie zdobywając awans do finału Ligi Mistrzów, który w lipcu będzie rozgrywany w Travemünde.

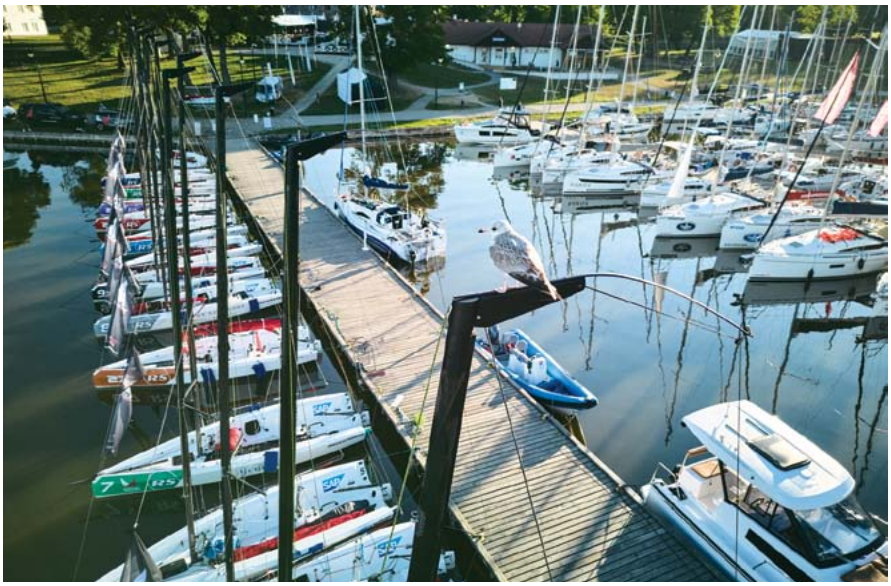
Keja sąsiadująca z siedzibą klubu przechodziła w kwietniu gruntowny remont. Prace obejmowały między innymi posadowienie szczelnych stalowych ścian Larsena. Gdy zostaną zakończone, rozpocznie się aranżacja klubowego tarasu, który będzie głównym miejscem spotkań w sezonie letnim. Tuż obok zostanie zamontowany okazały maszt flagowy – wyznaczy on centralne miejsce na uroczystości, na przykład rozpoczęcia i zakończenia regat. Cała zatoka, będąca południowo-zachodnim krańcem jeziora Dąbie Małe, stała się już właściwie jednym dużym portem jachtowym skupiającym trzy sąsiadujące przystanie: Marinę Club – YKP Szczecin, JK AZS oraz LOK. Ta część ulicy Przestrzennej, razem z nowo wznoszonymi budynkami mieszkalnymi, wyrasta dziś na małą szczecińską riwierę przyciągającą pasjonatów sportu, armatorów i biznes związany z jachtingiem. ■

Zbroja, Skrzypulec, Dzik i Zubrzycki wywalczyli awans do finału Ligi Mistrzów. Fot. Adam Burdyło

Flota jachtów klasy RS21 liczy w Sztynorcie osiem jednostek. Fot. Gwidon Libera (2)

Sztynort na sportowo. Treningi i regaty przez cały sezon, także dla początkujących

Nowy Sztynort przedstawia dziś swoje drugie oblicze – regatowe. Włodarze portu najpierw pozyskali nowoczesne monotypowe jachty klasy RS21, a teraz udostępniają je wszystkim tym, którym nie wystarcza tradycyjna żegluga kabinówką od portu do portu. Możecie rezerwować indywidualne czartery dla sprawdzenia umiejętności (jednodniowy czarter kosztuje 600 zł od załogi), zorganizowane szkolenia z trenerem (dodatkowo 900 zł), a także udział w regatach. Na sezon zaplanowano cztery imprezy w ramach Mazurskiej Ligi Regatowej oraz osiem weekendów z cyklem Nowy Sztynort RS21 Cup mającym charakter otwartych regat sparingowych. Port staje się także najważniejszą bazą Polskiej Ligi Żeglarskiej: na okolicznych akwenach będą rozgrywane wszystkie cztery imprezy eliminacyjne drugiej ligi, finał pierwszej ligi oraz finał ekstraklasy. Zatem, wpadajcie do Sztynortu, bo sezon będzie wyjątkowo bogaty.



Idealne połączenie: sport i turystyka w jednym porcie. Fot. Robert Hajduk

Mazurska Liga Regatowa

To pierwsza na Mazurach sportowa liga żeglarska rozgrywana na monotypowych jachtach regatowych. Zapiszcie terminy: ostatni weekend maja, trzeci weekend czerwca, czwarty weekend lipca i trzeci weekend sierpnia. Gospodarze zapewniają profesjonalną kadrę szkoleniową, zespół sędziowski, profesjonalny team brzegowy, nową infrastrukturę portową oraz atrakcje kulinarne. Pakiet weekendowy z noclegiem i wyżywieniem kosztuje 4500 zł od czteroosobowej załogi, można też

Jachty mają węglowe maszty i genakery (40 m²).

wystartować bez pakietu obejmującego nocleg i wyżywienie. Regaty będą rozgrywane w systemie przesiadkowym, a do końcowej klasyfikacji liczone będą trzy najlepsze starty.

Nowy Sztynort RS21 Cup

Nowy cykl aż ośmiu imprez sparingowych przeznaczony dla profesjonalnych załóg oraz dla ekip stawiających pierwsze kroki w regatowym świecie. Zaplanowano po dwie imprezy w każdy z czterech weekendów (każdy weekend to osobne wydarzenie i osobna klasyfikacja). Zapraszamy do Sztynortu 13 i 14 maja, 10 i 11 czerwca, 15 i 16 lipca oraz 12 i 13 sierpnia. Pakiet jednodniowy wraz z opieką kadry szkoleniowej kosztuje od 1300 zł od czteroosobowej załogi (pakiet obejmuje całodniowy czarter, profesjonalną obsługę trenerską z łodzi RIB oraz przygotowanie trasy).

Polska Liga Żeglarska w Sztynorcie

W tegorocznych rozgrywkach ogólnopolskich wystartuje około 50 zespołów, w tym także ekipa Nowy Sztynort Osada Wolności GGR (ekstraklasa). Po 18 drużyn weźmie udział w regatach ekstraklasy i pierwszej ligi, a 12 ekip wystąpi w drugiej lidze. Dla każdego poziomu zaplanowano cztery imprezy. Zawodnicy z ekstraklasy i pierwszej ligi rozpoczną sezon od rywalizacji na morskich akwenach w Sopocie i Gdyni, a później po raz pierwszy zawitają do Olsztyna i Sztynortu. Właśnie w Sztynorcie będą rozgrywane imprezy finałowe oraz wszystkie rundy drugiej ligi.

Jachty klasy RS21

RS21 to jachty *one design* z brytyjskiej stoczni RS Sailing przeznaczone dla trzyosobowej lub czteroosobowej załogi. Te nowoczesne i szybkie jednostki, z węglowym masztem i genakerem o powierzchni 35 m kw., są wykorzystywane do regat meczowych i flotowych w wielu krajach, więc gwarantują rywalizację na europejskim poziomie. Długość kadłuba: 6,67 metra. Powierzchnia żagli: do 64,6 metra kwadratowego. W Polsce, poza kilkoma egzemplarzami zakupionymi przez indywidualnych armatorów, mamy dwie duże floty: pierwszą dysponuje organizator Polskiej Ligi Żeglarskiej, druga (osiem łodzi) – czeka na was w Sztynorcie.

Jachty klasy Hansa 303

Dopełnieniem sportowej oferty Nowego Sztynortu jest flota nowych jachtów klasy Hansa 303. To jednostki o długości trzech metrów, przystosowane dla żeglarzy z niepełnosprawnością. Doskonale się nadają także do organizacji eventów, szkoleń dla początkujących i zaawansowanych oraz do regat. Sztynort ma aż osiem takich łodzi. Podczas wszystkich manewrów załoga siedzi w tym samym miejscu, a linki do regulacji oraz ster są w zasięgu ręki. Na jednostkach tej klasy żeglarze z niepełnosprawnościami rozgrywają mistrzostwa świata, a Polacy należą do ścisłej czołówki. Piotr Cichocki zdobył złoto podczas mistrzostw świata, które rozegrano w Palermo w 2021 roku (kategoria single). Olga Górnaś-Grudzień wywalczyła srebrny medal. Piotr i Olga zdobyli też srebro w parze (konkurencja double). Rok później w Hiroszimie Piotr obronił tytuł, a Olga sięgnęła po złoto. W regatach załogowych nasza eksportowa ekipa ponownie wywalczyła srebro. Mamy więc w klasie Hansa 303 tradycje i sukcesy – być może Sztynort stanie się bazą treningową dla wszystkich, którzy chcą pójść w ślady Piotra i Olgi. Jednodniowe szkolenie na jachcie Hansa 303, pod okiem doświadczonych instruktorów, wyceniono na 1000 zł. Więcej informacji o nowościach w Nowym Sztynorcie na stronie www.sztynort.pl. ■

W gotowości bojowej. Takiej floty na Mazurach jeszcze nie było.

Przy boi emocje eksplodują. Fot. Robert Hajduk

Jachty RS21 wracają do portu przez Jezioro Sztynorckie. Fot. Gwidon LIbera

Maszyna pomaga, ale i tak najwięcej zależy o kunsztu ręcznej roboty.

Nowa siedziba: Gdańsk, ul. Siennicka 25c.

Żaglownia Sail Service zaprezentowała nową siedzibę. Stół gigant robi wrażenie

Firma Sail Service, znana gdańska żaglownia, której współtwórcą i wieloletnim prezesem był zasłużony dla branży jachtowej Tadeusz Wojtowicz (pozostaje udziałowcem spółki), po 36 lata pożegnała się z terenami należącymi do stoczni Conrada i przeprowadziła się dwa kilometry na wschód, do hali przy ul. Siennickiej 25c. W nowej siedzibie uruchomiono już działy projektowy i handlowy, studio opracowujące grafiki na żagle, dział zaopatrzenia, sekcję logistyki, hurtownię osprzętu mającą w ofercie około 1500 produktów oraz sklep żeglarski przeniesiony z ul. Szafarnia. Największą cześć budynku zajmuje hala produkcyjna z wielkim stołem o powierzchni 625 m kw.

Stół, prawdopodobnie największy w Polsce, na którym kapitanem jest pełniący dyżur żaglomistrz, to właściwie specjalna podłoga wyniesiona metr nad posadzkę. Można tu wejść tylko w miękkich ochraniaczach lub po prostu w domowych pantoflach. Sklejkową powierzchnię zaimpregnowano specjalną śliską powłoką, dzięki której duże żagle można łatwiej przesuwać w trakcie prac. W stole jest kilka stanowisk z wielkimi maszynami – to miejsca pracy pań, które z niezwykłą precyzją zszywają kolejne elementy. Bryty rysuje sterowany komputerowo ploter. Fragmenty wzmacniające rogi lub na przykład kieszenie na listwy powstają w dziale prefabrykatów.

Powierzchnię stołu pokryto specjalną śliską powłoką, dzięki której duże żagle można łatwiej przesuwać.

Hala mieści także sekcję, w której powstają pokrowce, szprycbudy, worki na żagle oraz torby do systemów *lazy jack*. Pod sufitem podwieszono duże dakronowe kołyski – w tych miejscach przechowywane są żagle, których produkcja została zakończona lub które czekają na kolejny etap prac.

Firma produkuje tak duże żagle, że niekiedy do zwinięcia w rulon samych brytów potrzebna jest współpraca kilku osób. Pod żaglami Sail Service pływa 70 żaglowców z 23 krajów – między innymi „Dar Młodzieży" oraz największe żaglowce turystyczne: „Sea Cloud" i „Star Clipper". Najnowsze zamówienie to dwa komplety żagli na trójmasztową fregatę algierskiej marynarki wojennej „El-Mellah", która jest jednym z największych i najszybszych statków tego typu na świecie (powstała w gdańskiej stoczni Remontowa, a projekt wykonano w biurze Zygmunta Chorenia). Poza tym Sail Service szyje żagle do dużych morskich cruiserów, do jednostek regatowych oraz do tradycyjnych konstrukcji stylizowanych na łodzie sprzed dekad, które modne są przede wszystkim na rynku holenderskim (tu w grę wchodzą wykończenia z tradycyjnych lin, wzmocnienia ze skóry oraz kontrastowe nici w różnych kolorach). Firma dostarcza także żagle do stoczni, na przykład do wszystkich jednostek żaglowych opuszczających stocznię Northman. W hali przeprowadzane są też coroczne serwisy ożaglowania dla flot czarterowych i jachtów szkoleniowych – załoga wymienia osłony UV i naprawia wszelkie uszkodzenia mechaniczne (przetarcia lub rozprucia). Sporą grupę klientów stanowią odbiorcy indywidualni, którzy zamawiają żagle do nowych jednostek, wzbogacają swój zestaw o rolowane żagle przednie (genakery, spinakery, code zero). Niektórzy armatorzy wracają po latach, by wymienić starte zużyte żagle na nowe – dziś często wybierają lżejsze i bardziej nowoczesne materiały.

Nowy stół roboczy jest ogromny, ale niektóre bryty i tak ledwo się na nim mieszczą.

Do kołysek pod sufitem trafiają gotowe żagle.

Realizacja zamówienia na komplet żagli podstawowych do jachtu średniej wielkości trwa około sześć tygodni (w sezonie termin może się nieco wydłużyć). Klient może zmierzyć stary żagiel lub dostarczyć go do żaglowni, może też zmierzyć takielunek lub poprosić ekipę Sail Sarvice, by odwiedziła marinę i przeprowadziła pomiar na miejscu. Aby usprawnić przyjmowanie zleceń oraz projektowanie żagli i realizację zamówień, a także aby utrzymać płynność pracy w systemie dwuzmianowym, opracowano formularz technologiczny. Zawiera on nie tylko informacje o wymiarach żagla i wybranym materiale, ale także o niciach, ściegach, wykończeniach kieszeni listwowych, taśmach wzmacniających, pełzaczach, trymlinkach, knagach, refach, ickach, znakach klasowych i grafikach oraz osłonach UV.

Od trzech lat spółkę Sail Service prowadzą Wojciech Wróblewski i Marlena Rutkowska, pracownicy związani z przedsiębiorstwem od ponad 20 lat. Firma zatrudnia obecnie około 40 osób, w tym połowę na produkcji. Systematycznie rozwijana jest zagraniczna sieć sprzedaży, przede wszystkim w Niemczech, skąd pochodzi około 30 proc. zamówień, a także we Francji, Szwecji, Dani i na Węgrzech. Odbiorcy z zachodu cenią jakość polskich produktów, konkurencyjne ceny oraz terminy dostaw i proces realizacji zamówień. Zresztą Sail Service specjalizuje się nie tylko w żaglach, jest także dostawcą osprzętu dla stoczni i armatorów indywidualnych. W ofercie znajdziecie ekologiczne pokłady Flexiteek przygotowywane do montażu w zewnętrznym warsztacie, składane śruby Gori, osprzęt pokładowy marki Ronstan, kabestany Andersen, maszty i takielunki Sparcraft, rolery Facnor oraz liny Lancelin. Szczegółów szukajcie na stronie internetowej firmy: sailservice.pl, na stronie oferującej żagle i pokrowce: sailservice.pl/zaglownia oraz na stronie sklepu internetowego Wind: sklepwind.pl.

Tekst i zdjęcia: Krzysztof Olejnik

Artykuł o materiałach na żagle i cenach nowych żagli publikujemy w tym wydaniu „Wiatru" na kolejnych stronach.

Marina Yacht Park. Bogaty sezon w żeglarskim i biznesowym centrum zatoki

Północna keja przystani sąsiaduje z aleją spacerową.

Należąca do Polskiego Holdingu Nieruchomości Marina Yacht Park z roku na rok zyskuje coraz większą popularność, przyciągając żeglarzy z różnych stron kraju oraz z zagranicy. Przystań oferuje 150 miejsc cumowniczych dla łodzi o długościach od pięciu do 45 metrów. Głębokość akwenu sięga ośmiu metrów, co pozwala przyjmować jednostki o dużym zanurzeniu. Dodatkowo mamy 25 stanowisk dla skuterów. Wszystkie miejsca postojowe wyposażono w punkty poboru wody i prądu. Są też punkty odbioru ścieków i segregacji śmieci. Bosmanat o powierzchni ponad 300 m kw., wzniesiony na szerokim wschodnim pirsie, mieści zaplecze socjalne z toaletami, pralnią oraz salą konferencyjną na szkolenia i spotkania biznesowe. Nowoczesny system zarządzania i rezerwacji umożliwia łatwe i szybkie przyjmowanie jednostek. Teren jest monitorowany, co zapewnia bezpieczeństwo i spokojny wypoczynek (na pomosty cumownicze mogą wejść tylko użytkownicy przystani).

Bosmanat mieści zaplecze socjalne z toaletami, pralnią i salą konferencyjną.

Położenie, infrastruktura, zaplecze oraz otoczenie mariny sprawiły, że stała się ona doskonałym miejscem do organizacji imprez i wydarzeń żeglarskich – zarówno mniejszych spotkań i szkoleń, jak i większych regat, zlotów, czy targów. Marina Yacht Park była ostatnio gospodarzem otwarcia sezonu żeglarskiego połączonego z obchodami Dnia Flagi RP. Na czerwiec zaplanowano Regaty Gospodarki Morskiej, Światowe Polonijne Mistrzostwa Żeglarskie oraz Żeglarską Paradę Świętojańską, która odbywa się podczas Święta Morza. Lipiec to między innymi targi żeglarskie Polboat Yachting Festiwal, a wrzesień – Morskie Regaty Konsulów. Nowością tego sezonu będzie Portowe Kino Letnie – seanse zaplanowano na każdą pierwszą sobotę miesiąca (od czerwca do września).

Port działa cały rok. Zawijają do niego słynne polskie żaglowce: „Pogoria", „Gedania", „Generał Zaruski" czy „Bounty" (oldtimer z 1934 roku). Na stałe zagościł jacht „Norna VI" (rocznik 1937) należący niegdyś do króla Norwegii Olafa V. Swoją letnią bazę ma tu jacht „I love Poland" Polskiej Fundacji Narodowej. Ponieważ marina ma doskonałe połączenia komunikacyjne (drogowe, kolejowe i lotnicze), wielu rezydentów prowadzi swoje interesy z pokładów łodzi, będąc cały czas w centrum Gdyni.

Od południa port osłania Skwer Kościuszki, od północy – nowe eleganckie apartamentowce, natomiast od wschodu – pirs z bosmanatem. Przed zawinięciem do portu, na kanale 12 VHF wywołujemy bosmana Mariny Yacht Park, który poinformuje nas o dostępnych miejscach postojowych. Od razu wskaże stanowisko dla wpływającej jednostki. Parkujemy przy odnogach cumowniczych. Stałym rezydentom Marina Yacht Park oferuje promocyjne ceny – deklarację postoju można pobrać ze strony www.marinayachtpark.pl. ■

SUZUKI MARINE

EKOLOGICZNA MOC

Rodzina mocnych silników DF100C, DF115BG i DF140BG

Marka Suzuki od wielu lat angażuje się w akcje oczyszczania mórz i oceanów. Oprócz akcji sprzątania brzegów, w których udział wzięło ponad 13 000 osób, inżynierowie Suzuki opracowali unikalny **system zbierania mikroplastiku**, w który wyposażone są silniki serii **DF100C**, **DF115BG** oraz **DF140BG**. W ten sposób wspólnie dbamy o czystość środowiska naturalnego.

#suzukicleanoceanproject

MICRO PLASTIC COLLECTING DEVICE

CLEAN OCEAN PROJECT SUZUKI

THE ULTIMATE OUTBOARD MOTOR

Marina ACI Rijeka. Nowa przystań jachtowa powstanie u wrót północnego Adriatyku

W strategicznym porcie tranzytowym Chorwacji, zaledwie 28 km od granicy ze Słowenią, powstanie nowa marina sieci ACI. Inwestorzy zapowiadają, że przystań w centrum miasta Rijeka będzie najbardziej zaawansowaną technologicznie i najnowocześniejszą mariną w Europie, a być może także na świecie. Żeglarze i armatorzy zyskają luksusową bazę, a miasto – nowe turystyczne oblicze.

Jak donoszą chorwackie media, budowa w rejonie Porto Baroš pochłonie około 50 mln euro. To największa inwestycja w turystykę morską w historii Republiki Chorwacji. Koncesję na budowę mariny otrzymała firma ACI-Gitone założona przez niemiecką grupę Lürssen, słynnego producenta luksusowych jachtów, oraz chorwacką spółkę ACI zarządzającą największą siecią marin w basenie Morza Śródziemnego. Każdy z podmiotów ma 50 proc. udziałów. Część morska mariny ma powstać już w 2024 roku. W porcie będzie mogło cumować 230 jednostek, w tym także tzw. superjachty.

Głównym akcjonariuszem ACI (Adriatic Croatia International Club) jest Republika Chorwacji (ponad 78 proc. udziałów). Firma, obchodząca w tym sezonie 40. urodziny, zarządza 22 marinami zlokalizowanymi od miasta Umag na zachodnim wybrzeżu półwyspu Istria, po Dubrownik na południu. ACI ma łącznie około 5500 miejsc postojowych na wodzie. W ubiegłym roku spółka zanotowała przychód w wysokości około 32,6 mln euro – to rekordowy wynik w historii przedsiębiorstwa. Na inwestycje przeznaczono równowartość około 7,7 mln euro (między innymi na renowację głównego falochronu w marinie ACI Korčula oraz na modernizację części przystani w Dubrowniku).

Budowa przystani ACI Rijeka będzie drugą w północnej Chorwacji inwestycją w infrastrukturę jachtową o najwyższych standardach. Pierwszą była gruntowna przebudowa mariny ACI Rovinj z eleganckim kilkupiętrowym hotelem zatopionym w zieleni. Wyremontowano nabrzeża i pogłębiono akwen. Port ma 192 miejsca postojowe. Załoga oferuje wszystkie niezbędne usługi oraz pełen serwis techniczny. Przystań leży w zatoce Rovinj. Od południa osłania ją falochron, a nieco dalej – zalesiony półwysep nazywany Golden Cape Forest Park (z popularną skalistą plażą). Na północ od basenu portowego leży centrum Rovinj z miejskim portem, a od otwartego morza, czyli od zachodu, marinę osłania wyspa Sveta Katarina. Cały archipelag Rovinj, przytulony do brzegu, to aż 22 małe wyspy. Największe i najpiękniejsze to wyspa św. Andrzeja oraz właśnie wyspa św. Katarzyny. Rovinj jest jedną z najciekawszych miejscowości zachodniej Istrii. Stare miasto, z licznymi zabytkami, zajmuje niewielki półwysep, który kiedyś także był wyspą.

Więcej informacji o marinach ACI oraz cenniki postojów w poszczególnych portach znajdziecie na stronie www.ACI-marinas.com. ■

Nowa marina zmieni oblicze portowego miasta. Fot. Ivo Biočina / Chorwacka Wspólnota Turystyczna

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

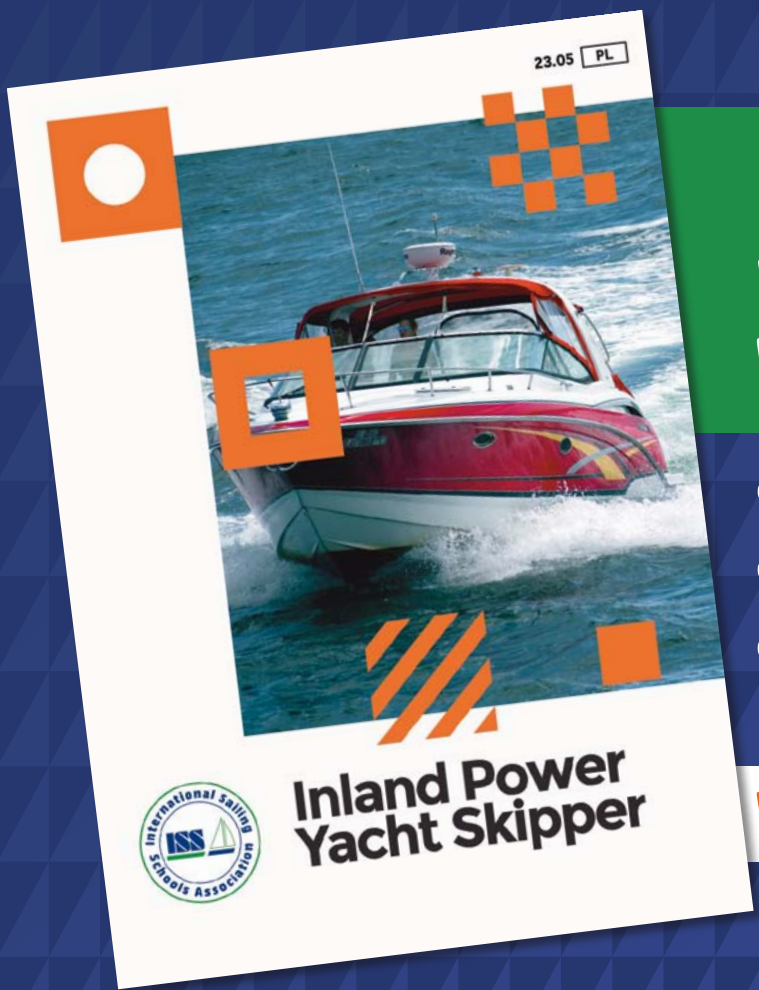
POLBOAT THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

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

Korzystaj z najlepszych podręczników

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



Nowe, rozszerzone wydanie

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

Wiedza podana w stylu ISSA

Książka dostępna w akredytowanych szkołach oraz na:

www.issa.com.pl

Raport z wypadku. Przyczyny tragicznego zdarzenia z udziałem regatowej załogi

W akcji ratunkowej udział brało ponad 10 jednostek, między innymi „Wiatr" należący do SAR.

Raport po tragicznym wypadku z udziałem załogi jachtu Delphia 24, w którym życie straciło trzech żeglarzy, opublikowała Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Przeanalizowaliśmy dokument, chcąc poznać przyczyny zdarzenia, a przede wszystkim rekomendacje członków komisji skierowane do środowisk żeglarskich.

Jest ósmy dzień kwietnia 2022 roku. Czterech żeglarzy wypływa z Mariny Gdynia na trening. Trzech zawodników z zespołu regatowego oraz zaproszony do załogi sternik pełniący tego dnia funkcję trenera. Prognoza: wiatr sztormowy. Temperatura wody: od 5 do 6 stopni Celsjusza. Pogoda w chwili wypadku: wiatr od lądu o sile od 5 do 7 stopni w skali Beauforta, w porywach od 8 do 9. Jacht wywrócił się podczas żeglugi z wiatrem na zrefowanym grocie i genakerze (godz. 11.21). Załodze nie udało się postawić jednostki. Trzej żeglarze kolejno tracili przytomność na skutek hipotermii – ich ciała zaczęły się oddalać od coraz mocniej zanurzonego kadłuba. Sternik podjął próbę dopłynięcia do brzegu wpław. Akcja ratunkowa rozpoczęła się około godz. 16.30. Zadysponowano śmigłowiec oraz ponad 10 jednostek ratowniczych SAR, straży granicznej, straży pożarnej, WOPR i Marynarki Wojennej. Sternika walczącego o życie odnaleziono o 16.51 – pięć i pół godziny po wypadku. Był w drugim stadium hipotermii (osoby w takim stanie zwykle mają obniżony poziom świadomości, a także zaburzenia mowy i koordynacji ruchowej). Ciało pierwszego załoganta odnaleziono o 17.10, drugiego – o 21.45, a trzeciego dopiero w czerwcu 2022 roku w okolicach Stegny.

Autorzy raportu ustalili, że załoga miała kłopot ze zrzuceniem genakera. Łódź wywróciła się niemal do góry dnem w chwili gwałtownego podmuchu. Żeglarze zauważyli, że miecz ważący 270 kg i stanowiący balast jachtu, wysunął się ze skrzyni i wypadł do wody – w tej sytuacji postawienie jednostki stało się niemożliwe. Nie udało się wejść na przewrócony kadłub, by próbować wezwać pomoc, ani też sięgnąć do kabiny, by ze szczelnego worka wydobyć telefony komórkowe. W pobliżu przepływały inne jednostki, na redzie stały statki, nad miejscem wypadku przelatywał śmigłowiec, a na bulwarze znajdowali się spacerowicze – nikt nie dostrzegł wzywających pomocy.

Oględziny stanu technicznego jachtu wykazały mocne zużycie jednostki i braki w osprzęcie. Autorzy raportu zwrócili między innymi uwagę na brak prawidłowego zabezpieczenia szybrowego miecza przed wypadnięciem – była to bezpośrednia przyczyna utraty balastu w trakcie wywrotki. Wskazano także na wyjątkowo niesprzyjające warunki pogodowe panujące tego dnia w rejonie Gdyni oraz na temperaturę wody wynoszącą zaledwie kilka stopni powyżej zera. „Można przyjąć, że maksymalny czas przetrwania w wodzie był ograniczony do 30 minut" – czytamy w raporcie. Załoganci nie mieli ciepłych ubrań ochronnych, bo przygotowali się na intensywny ruch i wysiłek fizyczny. Jedynie sternik miał na sobie piankę i buty piankowe. Zwrócono też uwagę na fakt, że załoga wyruszyła na trening bez nadzoru i stałej obserwacji – miało to wpływ na opóźnienie akcji ratowniczej o ponad pięć godzin.

Rekomendacje dla środowisk żeglarskich autorzy przedstawili w ostatnim punkcie raportu. Przypomnieli, że jachty uczestniczące w treningach na wodach morskich zawsze muszą się znajdować pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą. Zawodnicy muszą być

NOWY STANDARD INSPEKCJI JACHTÓW
kpt. ż. w. mgr inż. Mirosław Jakubek
Accredited Vessel Inspector eCMID & eMISW IMCA (AVI 00573)
Associate Member of the Society of Offshore Marine Warranty Surveyors (ASOMWS 0628)
International Institute of Marine Surveying (Membership No: J1397)
www.marinesurvey.pl
jakubek@marinesurvey.pl
+48 501 66 44 88
+48 794 66 44 88
NARZĘDZIA:
• Marine Survey Software
• Digital Through Coating Ultrasonic Thickness Gauge
• Coating Thickness Gauge
• Infrared Camera (kamera termowizyjna)
• Endoscope (kamera inspekcyjna HD)
• Protimeter Aquant (badanie osmozy)
• Tramex Skipper Plus (badanie osmozy)
• Dron podwodny
INSPEKCJE:
• Przedzakupowe
• Poawaryjne
• Badanie osmozy laminatów
• Szacunkowa ocena wartości jednostki
INTERNATIONAL INSTITUTE OF MARINE SURVEYING
BADANIE OSMOZY JACHTÓW - 100 €
PRZEDZAKUPOWE INSPEKCJE JACHTÓW - 250 €

ubrani stosownie do warunków pogodowych. Zwrócono tu uwagę, że szanse na przeżycie w wodzie wzrastają w znacznym stopniu dopiero wówczas, gdy ma ona 19, 20 stopni Celsjusza. Autorzy rekomendują używanie kamizelek asekuracyjnych w jaskrawych kolorach oraz wodoodpornych nadajników VHF posiadających kanał 16 oraz kanał roboczy do komunikacji z organizatorami szkolenia lub regat (telefonów komórkowych nie należy traktować jako niezawodnych urządzeń do wzywania pomocy). Zalecają też korzystanie z indywidualnych radiopław PLB. W punktach dotyczących spraw technicznych podkreślono, że eksploatacja jachtów w warunkach przekraczających ich ograniczenia konstrukcyjne powoduje uszkodzenia, które nie zawsze są widoczne gołym okiem, a odpowiedzialność za stan techniczny sprzętu ponosi jego właściciel.

Pełny tekst raportu znajdziecie na stronie internetowej Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich: www.pkbwm.gov.pl (zakładka: Raporty). ■

Tawerna „Mistral”. Ogień zabrał budynek i kawał historii

Taras przed tawerną. To było magiczne miejsce z niezwykłym widokiem na cztery strony naszego świata.

Miasto Puck planuje odbudować portową rotundę, w której działały dwie restauracje: „Bosman” na parterze i kultowa tawerna żeglarska „Mistral” na piętrze. Nie wiadomo jednak jak długo trwać będą prace oraz kto będzie gospodarować w nowych lokalach.

Tawerna spłonęła w listopadzie ubiegłego roku. Pożar był tak potężny, że widziano go nawet z Mierzei Helskiej – wystarczyło pół godziny, by po rotundzie zostały zgliszcza. Ocalał jedynie dzwon okrętowy, który wisiał na jednym z filarów. Strażacy twierdzą, że gdyby do zdarzenia doszło w nocy, przy niekorzystnym wietrze, prawdopodobnie spłonęłaby cała marina.

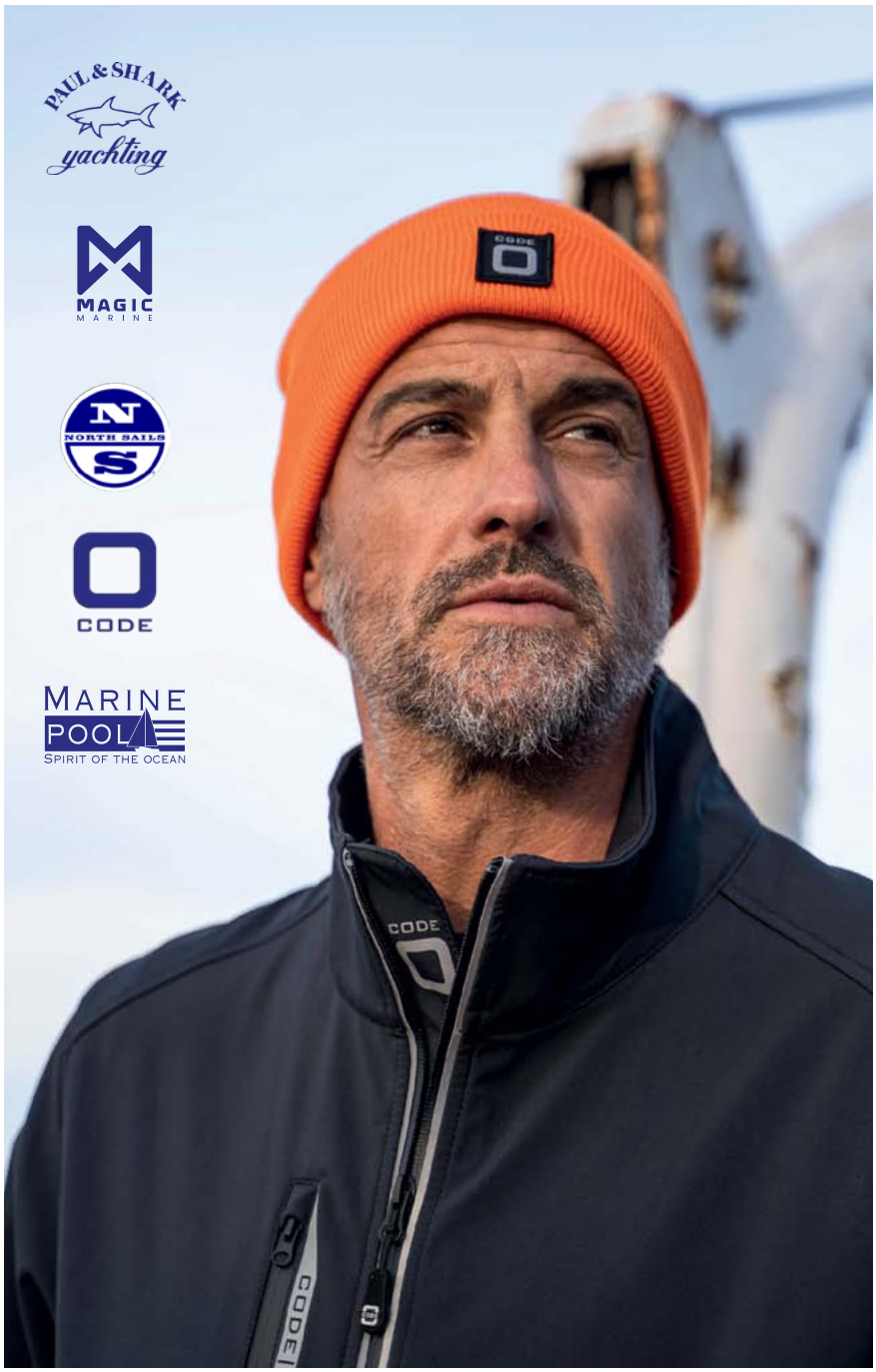
Niestety, pożar zabrał nie tylko starą drewnianą konstrukcję, ale także mnóstwo żeglarskich pamiątek oraz niepowtarzalny klimat tego miejsca. Sylwia Płoska prowadziła wraz z mężem tawernę przez ponad ćwierć wieku. Lokal był świadkiem żeglarskich spotkań, rocznicowych imprez, urodzinowych wieczorów – z roku na rok przybywało zdjęć i zapełniały się kolejne karty kroniki. Goście najpierw przychodzili tu z dziećmi, a później z wnukami. Na dorsza, halibuta lub śledzia z jabłkiem i ziemniakiem – nie było drugiego takiego miejsca nad całą Zatoką Pucką.

Dziś jest jedynie pogorzelisko. Zanim rozpocznie się odbudowa rotundy, wygaśnie umowa dzierżawy, jaką posiadali dotychczasowi najemcy tawerny. – Nie wiem, czy będziemy przystępować do kolejnego przetargu. Na razie skupiamy się na prowadzeniu punktów gastronomicznych znajdujących się między portem a parkiem – mówi Sylwia Płoska. Zatem, póki co, muszą nam wystarczyć pyszności z kafeterii „Mistral” oraz z sąsiedniego bistro. ■

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 2023
ubezpieczenie czarterów na wodach śródlądowych RP
YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
www.yacht-pool.pl | Tel. +48 884 835 888

YACHT PARADISE

MORE THAN JUST A YACHT STORE



Wejdź na pokład!

Sprawdź online i stacjonarnie

ul. Przestrzenna 23 (dawny sklep Bakista)

@yachtparadise / **www.yachtparadise.pl**

W drugim etapie inwestycji powstanie 113 lokali mieszkalnych.

Kierunek Dziwnów. Uciekamy z miasta, z biura i przed galopującą inflacją

Miłośnicy Bałtyku, sportów wodnych, bliskiego kontaktu z naturą, pracy zdalnej i nadmorskich nieruchomości czekają na rozpoczęcie sprzedaży mieszkań w dwóch budynkach pięciokondygnacyjnego kompleksu Berg na Półwyspie Dziwnów. Budowa ma się rozpocząć w trzecim kwartale tego roku. To drugi etap inwestycji realizowanej w tej okolicy przez znaną w środowisku żeglarskim szczecińską spółkę Marina Developer. Powstanie 113 lokali mieszkalnych oraz 12 użytkowych. Będzie też hala garażowa z ponad 140 miejscami parkingowymi. Ciekawy projekt architektoniczny przygotowało poznańskie biuro Ultra Architects. Dodatkowo, w bezpośrednim sąsiedztwie nowych budynków, planowana jest budowa mariny dla ponad 100 jachtów. Basen przystani wyznaczą dwa pomosty pływające w kształcie litery L. Będzie to port dla jednostek motorowych oraz dla kilowych łodzi żaglowych – idealna baza wypadowa na Zatokę Pomorską i Bałtyk ukryta w zaciszu północnego brzegu cieśniny Dziwna (niecałe dwie mile morskie na wschód od portowych główek prowadzących na otwarte wody).

Dotąd na Półwyspie Dziwnów powstało pięć mniejszych budynków. Znajdują się we wschodniej części – sąsiadują z niewielką piaszczystą plażą oraz zachodnim brzegiem Zatoki Wrzosowskiej (dostępne są jeszcze ostatnie lokale dwupokojowe o powierzchniach od 35 do 47 m kw.). Nowe budynki wznoszone będą w części zachodniej, w bezpośrednim sąsiedztwie letniej przystani sezonowej dysponującej odnogami cumowniczymi ustawionymi prostopadle do brzegu oraz miejscami dla około 30 jednostek (głębokości: od 2,5 do 3,5 metra, przy kei prąd, woda, sanitariaty i aleja spacerowa). W pobliżu przebiega droga prowadząca w kierunku zwodzonego mostu, Mariny Dziwnów i Osiedla Rybackiego – urokliwej osady ze starymi domostwami zajmującymi wąski pasek lądu między Dziwną a nadmorską plażą.

Planowany trzeci etap inwestycji będzie obejmować wznoszenie hotelu ze strefą SPA i częścią gastronomiczną. Po zakończeniu wszystkich prac, na półwyspie będziemy mieć całkowicie nową dzielnicę Dziwnowa – wizytówkę miasta, które choć w sezonie tętni życiem, w wielu miejscach wciąż zachowuje spokojny, kameralny i unikatowy charakter.

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

Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych miejscowości nadmorskich, ważne centrum żeglarstwa i sportów wodnych oraz arena międzynarodowych imprez. Oprócz wspomnianej przystani sezonowej, miasto ma jedną z najciekawszych marin jachtowych na zachodnim wybrzeżu zbudowaną na planie podkowy, dodatkowe miejsca postojowe w porcie rybackim oraz niedawno wyremontowane nabrzeże turystyczne. Z kolei deweloper wznoszący osiedle jest historycznie związany z żeglarstwem i szczecińską Mariną Club, więc idealnie się wpisuje w nową tożsamość miasta. Więcej o inwestycji oraz plany apartamentów znajdziecie na stronie www.marina-developer.pl.

MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre.

W planach jest także budowa nowej mariny.

Za ruinami dawnego mostu zwodzonego ustawiono odnogi cumownicze

Bliżej Mostu Stągiewnego cumujemy burtą.

Nowa marina na Motławie. Kto zacumuje w Gdańsku za Mostem Stągiewnym

Przepływamy pod kładką prowadzącą na Ołowiankę, skręcamy do Mariny Gdańsk przy Szafarni, mijamy ją lewą burtą i powoli zmierzamy na południe wzdłuż wschodniego brzegu Wyspy Spichrzów. Tu czekamy na otwarcie niedawno wyremontowanego Mostu Stągiewnego (pierwsze próby podnoszenia przęsła przeprowadzono w ubiegłym roku). Przeprawiamy się na drugą stronę i już jesteśmy w nowej marinie. Na obu brzegach Motławy są tu betonowe pomosty pływające, do których można cumować burtą. Z kolei kawałek dalej, za ruinami dawnego mostu zwodzonego, które wystają z wody i zwężają szerokość kanału, możemy zacumować przy odnogach cumowniczych – zamontowano je przy nabrzeżu zachodnim. Stanowiska wschodnie będą docelowo przeznaczone dla domów na wodzie na wynajem. Nowa marina ma około 60 miejsc postojowych.

Przez najbliższe dziewięć lat przystanią będzie zarządzać inwestor, czyli firma Granaria (konsorcjum developerskie, które zabudowało północną część Wyspy Spichrzów). Później obiekt przejdzie pod zarząd miasta. Zwodzonym mostem już dziś dowodzi Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, który odpowiada także za kładkę na Ołowiankę oraz za zwodzony most nad Martwą Wisłą w Sobieszewie. Kładka na Ołowiankę od kwietnia działa według letniego harmonogramu, co oznacza, że przez pierwsze 30 minut w każdej godzinie droga jest otwarta dla jednostek pływających (kontakt do operatora kładki: 516 970 048). Wkrótce poznamy też harmonogram podnoszenia Mostu Stągiewnego.

Nową przystań wyposażono w oświetlenie, monitoring oraz w przyłącza prądu i wody. Ustawiono kontenery z sanitariatami i pomieszczeniem biurowym (docelowy bosmanat ma powstać w późniejszym terminie). Wyremontowanym nabrzeżem szybko dojdziemy do Bramy Stągiewnej (baszty). Ostatnie odnogi cumownicze znajdują się w sąsiedztwie kolejnego mostu, którym prowadzi ruchliwa trasa Podwale Przedmiejskie, więc na sielską ciszę nie liczcie.

Motława w okolicy mostu ma około trzy metry głębokości, więc mogłyby tu zawijać kilowe jachty żaglowe. Jednak z uwagi na ograniczone miejsce do manewrów, zarządcy chcą, by nowa przystań przyjmowała przede wszystkim jednostki motorowe o długości do dziewięciu metrów i aby była dostępna w głównej mierze dla rezydentów. ■

karos
pomosty pływające
rok założenia 1990

+48 89 762 66 91 11-200 Bartoszyce, Sędławki 9 www.karos.com.pl
projektowanie produkcja budowa

Webasto
Feel the Drive

Lodówki jachtowe Indel Webasto Marine

Niezawodne w każdych warunkach

webasto-comfort.com

- W ofercie: lodówki, zamrażarki, kostkarki do lodu, chłodziarki do wina
- Szeroki wybór modeli - szufladowe, otwierane standardowo lub od góry
- Możliwość użytkowania na całym świecie - zasilanie 12 / 24 / 110 / 230 V
- Zestawy chłodzące - możliwość indywidualnej zabudowy
- Pojemności od 16 do 320 litrów
- Wydajna i cicha praca
- Inteligentne zarządzanie energią (dostępne jako opcja)
- Wytrzymała konstrukcja

Pobierz katalog

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.

PÓŁWYSEP

DZIWNÓW

TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Apartamenty nad morzem

Drugi etap inwestycji **w sprzedaży!**

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

Kamizelka Magic Marine

Kamizelka asekuracyjna Magic Marine Ultimate Buoyancy (unisex) dostępna jest w kolorach żółtym, pomarańczowym i niebieskim. Ma boczny suwak, a także starannie ukryte paski na ramionach oraz w pasie pozwalające precyzyjne dopasować kamizelkę do sylwetki. Na klatce piersiowej jest duża kieszeń, w której zmieścimy nie tylko przekąskę, ale także telefon w szczelnym etui lub nawet zapasową czapkę. Cena: 600 zł. Źródło: www.yachtparadise.pl.

Sztormiak Bergen

Kurtka sztormiakowa Bergen od Crazy 4 Sailing. Promocyjna cena dla rozmiaru M (wzrost: 170--178 cm). Sprawdza się w trudnych warunkach – zarówno na śródlądziu, jak i na morzu. Kurtkę wykonano z oddychającego i wodoodpornego poliamidu pokrytego powłoką poliuretanową. Ocieplane kieszenie zewnętrzne i wewnętrzne, regulowane mankiety z neoprenu, obustronne ściągacze w pasie, wysoki kołnierz oraz kaptur. Cena: 875 zł. Źródło: www.raksa.com.pl.

Polo Code Zero

Męska koszulka polo marki Code Zero, model: Port de Gustavia z kolekcji Les Voiles de St Barth (kolekcja limitowana stworzona na cześć pięknego portu). Polo uszyto z bawełnianej tkaniny (100 proc.). Dostępne jest w różnych wariantach kolorystycznych i rozmiarach. Cena: 368 zł. Źródło: www.yachtparadise.pl.

Pławka świetlna Lonako

Firma Sea Light prezentuje jedną z najmniejszych pławek na rynku (wysokość: 14,4 cm), która w sytuacji zagrożenia życia ułatwi akcję ratunkową. W wodzie ustawi się we właściwej pozycji i automatycznie się aktywuje. Będzie emitować migające białe światło LED o natężeniu dwóch kandelów (cd) przez co najmniej 24 godziny (przez 10 godzin w temperaturze -1°C). W zestawie otrzymujemy dwie baterie LR6 zasilające lampkę (należy je wymieniać co rok, najlepiej na początku sezonu). Pławka jest odporna na promieniowanie UV. Powinna być przymocowana do boku koła ratunkowego za pomocą dołączonego klipsa. Ważność: pięć lat. Cena: 79 zł. Źródło: www.sklepzeglarski365.pl.

Idealne narzędzie polerskie

Marka Sea-Line przedstawia nową wełnę polerską klasy premium Lamb Wool Long Life przeznaczoną do polerowania żelkotu i lakieru. Wełna doskonale się nadaje do usuwania zmatowień i zarysowań na dużych powierzchniach. Poprawia efektywność polerowania i skraca czas pracy. Pad wykonano z wysokiej jakości naturalnej wełny o równej długości i skręcie włókien. Dzięki temu uzyskano najlepszą z możliwych prędkość i siłę cięcia. Nowa wełna będzie nam służyć dłużej – jednym aplikatorem wypolerujemy większą powierzchnię. Lamb Wool Long Life doskonale się sprawdzi w stoczniach i zakładach przetwórstwa laminatu. Wełna dostępna jest w wersji jednostronnej (średnica: 190 mm) i dwustronnej (230 mm). Nie zawiera włókien syntetycznych nagrzewających powierzchnię. Nie odbarwia się. Skręcone pasma pracują równomiernie i bezpiecznie na całej powierzchni, a elastyczna podstawa i miękkie zaokrąglone brzegi ułatwiają pracę na mocno wyprofilowanych obiektach. Futro polecane do past mocno tnących Sea-Line: S0, S05, S07, S08. Źródło: www.sea-line.eu.

Silny i niezawodny odtłuszczacz

Minea N-100-DD odtłuszcza, odkamienia i odwęglania. Środek jest łatwy w użyciu i bezpieczny. Nie jest łatwopalny i ulega biodegradacji. Stosowany w Marynarce Wojennej, w przemyśle, warsztatach samochodowych i gospodarstwach domowych do czyszczenia stali nierdzewnej, aluminium, palników, piekarników i podłóg (zmieszać z wodą). Pojemność: 750 ml. Cena: 38 zł. Źródło: www.sklepzeglarski365.pl.

Wiosenna kontrola. Co trzeba sprawdzić przed zwodowaniem łodzi i tuż po

Dlaczego jachty zwodowane na wiosnę nabierają wodę, a niekiedy nawet toną przy kei? Specjaliści z firmy Pantaenius spisali najczęstsze przyczyny wiosennych nieszczęść armatorów, który zapomnieli o sprawdzeniu kluczowych elementów i instalacji. Jak zapobiec szkodom i bezpiecznie rozpocząć sezon? Oto pięć najczęstszych powodów wiosennych kłopotów.

1. Brakujące lub uszkodzone zaciski. Często są one usuwane podczas jesiennych prac serwisowych i przygotowujących silnik do warunków zimowych. Wiosną, gdy wodujemy jacht, nie zawsze pamiętamy o sprawdzeniu zacisków na przewodach, które często są ukryte w ciasnych przestrzeniach komory silnikowej.

2. Niezabezpieczona instalacja. Zamarzająca woda może zimą rozszczelnić łączenia instalacji przy zaworach dennych.

3. Wiosenne opady. Podczas intensywnych wiosennych opadów woda może się dostać do jachtu przez nieszczelne luki, poluzowane i źle uszczelnione okucia, albo w wyniku zatkania lub rozszczelnienia odpływów kokpitowych.

4. Uszkodzony filtr wody morskiej. Jeśli nie zostały odpowiednio przygotowane do zimy, filtry wody mogą pękać lub ulegać odkształceniom. Wycieki pojawiają się po otwarciu zaworu wlotowego wody morskiej.

5. Nieszczelna dławnica wału. Woda może się pojawić na źle dopasowanej lub uszkodzonej dławnicy wału napędowego.

Uszkodzenie splotu olinowania stałego.

Ściągacze sprawdzamy i regularnie konserwujemy.

Podwięzia wantowe i zabezpieczenia bolców zawleczkami.

Przed wodowaniem sprawdzamy zaciski na wężach i w razie potrzeby wymieniamy je na nowe. Sprawdzamy też same węże pod kątem sztywności i ewentualnych pęknięć. Jeśli to możliwe, w kluczowych miejscach warto zamontować po dwa zaciski (przed opuszczeniem jachtu na dłużej, zawsze zamykajmy zawory denne). Ważnym punktem jest kontrola przejść burtowych. Sprawdzamy również działanie pomp zęzowych – elektrycznej i ręcznej. Zaglądamy też do komory kotwicznej, kontrolując działanie i mocowanie kotwicy oraz łańcucha.

Sprawdzamy działanie mechanizmu sterowniczego: śrubę, lokalizując ewentualne wgniecenia, deformacje i wżery rdzy. Wymieniamy anody. Upewniamy się, że wszystkie elementy są starannie dokręcone. Jeśli na osi śruby są luzy, łożysko może wymagać wymiany. Sprawdzamy, czy nie ma luzów na wale silnika. Sprawdzamy filtr wody morskiej – musi być czysty, wolny od rdzy i odpowiednio zabezpieczony. Sprawdzamy i smarujemy zawory denne. Kontrolujemy poszycie łodzi, lokalizując ewentualne pęcherze, zniekształcenia i pęknięcia. Warto skontrolować szczelność włazów i luków okiennych, a w razie potrzeby – wymienić uszczelnienia.

Jeśli na łodzi mamy silnik przyczepny, sprawdzamy, czy gumy silnika nie są popękane, wysuszone lub zużyte – w razie potrzeby należy je wymienić. Kontrolujemy poziom oleju we wspomaganiu układu kierowniczego i trymu. Wymieniamy zużyte anody. Sprawdzamy izolację przewodów sterujących – pęknięcia i spęcznienia wskazują na korozję.

Sprawdzamy zużycie przewodów paliwowych, w tym węży do napełniania oraz spustowych. Kontrolujemy wszystkie połączenia i upewniamy się, że nie ma wycieków, a przewody są dobrze podparte przez ognioodporne klipsy lub paski z zaokrąglonymi krawędziami. Sprawdzamy szczelność zbiorników paliwa, pomp i filtrów. Zaciski powinny dobrze przylegać i być wolne od rdzy. Czyścimy lub wymieniamy filtry paliwa.

Właściciele łodzi napędzanych benzyną, wyposażonych w zbiorniki z włókna szklanego, powinni się skonsultować ze specjalistą w sprawie wszelkich problemów związanych z etanolem. Co kilka lat zdejmujemy kolektor wydechowy

Przed wiosennym wodowaniem sprawdzamy zawory instalacji oraz wszelkie przejścia burtowe.

i sprawdzamy, czy nie ma rdzy. Oczyszczamy i dokręcamy połączenia elektryczne. Kontrolujemy podłączenia akumulatorów. Czyścimy zaciski akumulatora. Na jachtach żaglowych starannie kontrolujemy takielunek stały, ze szczególnym uwzględnieniem podwięzi wantowych, ściągaczy, zawleczek, połączeń przy salingach oraz napięcia want.

W przyczepach podłodziowych przystosowanych do transportu drogowego sprawdzamy ramę – jeśli pojawia się rdza, należy ją przeszlifować i pomalować, by przeciwdziałać dalszemu zużyciu. Sprawdzamy łożyska kół oraz bieżniki opon i ścianki boczne, lokalizując ewentualne pęknięcia. Pamiętajmy, że na jakość opon wpływ ma nie tylko częstotliwość użytkowania, ale także upływający czas (niekiedy trzeba wymienić opony, które na pierwszy rzut oka mają jeszcze całkiem spory bieżnik). Sprawdzamy ciśnienie i kontrolujemy koło zapasowe. Sprawdzamy hamulce i zbiornik płynu hamulcowego. Przeprowadzamy także test oświetlenia.

Pamiętajmy również o skontrolowaniu połączeń w instalacji gazowej oraz miękkich węży znajdujących się zwykle tuż za butlą gazową oraz tuż przed kuchenką (na wężach jest zaznaczona data produkcji, należy je wymieniać co najmniej raz na dziesięć lat). Warto starannie przeczyścić palniki kuchenki oraz skontrolować mocowanie butli w rufowej bakiście. Sprawdzamy także datę przydatności do użytku reduktora gazowego (na etykiecie zwykle jest data produkcji).

Upewniamy się, że mamy kamizelki ratunkowe w dobrym stanie dla wszystkich członków załogi (także dla dzieci). Sprawdzamy datę przydatności elementów tworzących mechanizmy uruchamiające kamizelki automatyczne (o kamizelkach pisaliśmy na łamach „Wiatru" obszernie w grudniu 2022 roku). Sprawdzamy również atesty tratwy ratunkowej oraz zwalniaka hydrostatycznego (szczegółowe informacje o tratwach znajdziecie w wydaniu z marca 2023 roku). ■

Wschodnia brama do parków Telašćica i Kornaty: wąski przesmyk obok restauracji Aquarius (północny brzeg wyspy Katina). Uwaga na silny prąd. Fot. Zoran Jelača

Archipelag Kornaty. Ceny i najważniejsze informacje przed sezonem czarterowym

Archipelagu Kornaty nie można pominąć w chorwackim rejsie, szczególnie gdy jacht czarterujemy z Zadaru, Sukošanu, Biogradu lub Szybenika. Ten uroczy zakątek Dalmacji, o powierzchni około 320 km kwadratowych, tworzy około 147 wysp i wysepek, na stałe zamieszkanych zaledwie przez kilka osób. Na wszystkich jest tylko 300 budynków. Ubogą glebę porastają trawy i makia, a gdzieniegdzie o przetrwanie walczą drzewa figowe, oliwne i winorośla. Największą wyspą jest Kornat, która osłania mniejsze skrawki lądu od strony północno-wschodniej. Południową część archipelagu (89 wysp) obejmuje park narodowy. Zaledwie kilka jego wysp ma powierzchnię większą niż kilometr kwadratowy. Przed wpłynięciem na teren parku należy wykupić bilet – najwygodniej zrobimy to na stronie internetowej np-kornati.hr. Pamiętajmy, że bilet musimy wykupić tylko wtedy, gdy rzucamy kotwicę, cumujemy do boi lub parkujemy przy kei – samo przepłynięcie między wyspami tworzącymi archipelag nie jest objęte opłatą. Osobno trzeba płacić za podwodne eksploracje – dozwolone wyłącznie za pośrednictwem firm nurkowych działających na terenie parku.

Zatoka z konobą Opat na południowo-wschodnim krańcu wyspy Kornat. Fot. Hrvoje Serdar

Załoga jachtu o długości do 11 metrów zapłaci 65 euro za dobę w miesiącach od czerwca do września lub 30 euro w maju oraz od października do grudnia. Możemy też wybrać bilet trzydniowy. Zapłacimy wówczas odpowiednio 130 euro lub 65 euro. Dostępne są także droższe bilety pięciodniowe, ale tak długi pobyt w tym archipelagu, nawet podczas dwutygodniowego czarteru, byłby chyba przesadą – w zupełności wystarczą dwa dni.

Jeśli mamy jacht, którego długość przekracza 11 metrów, zapłacimy 95 euro za dobę od czerwca do września lub 50 euro w maju oraz od października do grudnia. Bilety trzydniowe kosztują odpowiednio 190 euro i 95 euro. Pamiętajmy, by wejściówki do parku kupować online przed przekroczeniem jego granicy. Jeśli będziemy to robić na miejscu, ceny będą dwukrotnie wyższe. W cenniku dostępne są także bilety trzydniowe ważne na dwóch obszarach chronionych: w parku Kornaty oraz w sąsiednim parku Telašćica. Za mniejszy jacht zapłacimy 200 euro za trzy dni w sezonie lub 100 euro w maju i po sezonie. Załogi jednostek o długościach przekraczających 11 metrów wydadzą odpowiednio 300 euro lub 150 euro.

Na obszarze Parku Narodowego Kornaty znajduje się tylko jedna marina: ACI Piškera. Jest czynna od początku kwietnia do końca października. Odnajdziecie ją w centralnej części archipelagu, na północnym brzegu wyspy Vela Panitula. Przystań oferuje gościom

CZARTERY JACHTÓW 2023

wysokie rabaty

tylko sprawdzeni armatorzy

kilka tysiecy jachtów

REZERWUJ online na www.punt.pl

PUNT
CZARTERY • REJSY • SZKOLENIA

bezpłatny dostęp do internetu. Ma sklep i restaurację, choć ceny w tych miejscach mogą zmrozić. Wodę możemy uzupełnić w godzinach rannych (od 8.00 do 10.00). Prąd dostępny jest od godz. 8.00 do południa oraz od godz. 18.00 do północy. Marina jest dobrze chroniona przed północnym wiatrem, ale słabiej przed wiatrami południowymi. Uwaga! Opłata za postój w ACI Piškera obejmuje również wstęp do parku, więc jeśli planujemy wizytę w tym porcie, nie musimy kupować wejściówek (opłata obejmuje dzień wpłynięcia oraz dzień następny do godz. 19:00). Postój jachtu o długości do 11 metrów kosztuje 114 euro, do 12 metrów – 122 euro, do 13 metrów – 128 euro, a do 14 metrów – 138 euro.

Obszar tworzący Park Narodowy Kornaty zapadał się z prędkością metra na tysiąc lat. Najwyższe ocalałe partie lądu tworzą dziś najbardziej rozwiniętą grupę wysp w całym basenie Morza Śródziemnego. Małe, skaliste, surowe i bezludne skrawki lądu wyglądają jak zatopione piramidy. Żeglarze przypływają na Kornaty, by rzucić kotwicę w ustronnej zatoczce i delektować się okolicą. Podziwiają dzikie ptactwo, spacerują wzdłuż brzegów, albo żeglują szlakiem klifów budujących brzegi od strony otwartego morza. Najwyższe klify są na wyspach Klobučar (80 metrów), Mana (65 metrów), Veli Rašip (64 metry), Obručan (50 metrów) i Piškera (45 metrów). Niektórzy nurkują w sekretnych miejscach, by zobaczyć ruiny starożytnych miast oraz linię brzegową sprzed wieków. Na wyspie Kornat odszukacie mały średniowieczny kościółek i cmentarz. Co rok pierwszego czerwca odprawiana jest tu uroczysta msza, na którą wierni przybywają na łodziach. Cumują w zatoce Kravjacica, skąd prowadzi szlak turystyczny na najwyższe wzniesienie – górę Metlina (237 m). W szczycie sezonu o samotność między wyspami dość trudno, bo kieruje się tu mnóstwo jachtów. Wystarczy jednak odrobina wytrwałości w poszukiwaniach, a można znaleźć kawałek własnego raju. ■

Marina ACI Piškera w wieczornej scenerii. Fot. Michał Majewski

Zatoka Lojena na wyspie Levrnaka. W sezonie plaża oblegana jest przez letników. Fot. Aleksandar Gospić

Sprawdzamy jacht czarterowy. Im dokładniejsza kontrola, tym mniej niespodzianek w trakcie rejsu

Bavaria 37 Cruiser. Klasyczny nieduży jacht czarterowy – w wielu flotach najmniejszy w ofercie.

Pierwsza rada, nigdy nie przejmuj jachtu w pośpiechu. Zarezerwuj czas, uzbrój się w cierpliwość, przygotuj check-listę, telefon z aparatem fotograficznym oraz notatnik – naprawdę warto robić notatki! Nie wrzucaj na pokład bagaży przed zakończeniem całej procedury. Wytypuj jedną osobę do pomocy, a resztę załogi wyślij na zakupy. W trakcie przejmowania jachtu pytaj armatora o wszystkie elementy, które budzą wątpliwości. Z pewnością nie raz zauważysz mniejsze lub większe uszkodzenie, na które wcześniej nikt nie zwrócił uwagi, nawet opiekun łodzi. Robimy to po, by po powrocie stare usterki nie poszły na nasze konto.

Pierwszy rzut oka z zewnątrz i pod pokładem

Zanim wejdziesz na pokład, sprawdź kadłub ze wszystkich stron – z zewnątrz lepiej widać ewentualne otarcia lub ubytki w laminacie, a także uszkodzenia relingów oraz mocowania linek (karabinki, ściągacze, zawleczki). Po wejściu do kokpitu sprawdź śruby w drabince kąpielowej oraz jej połączenie z rufą, zawiasy i zamknięcia w bakistach oraz drożność i szczelność odpływów kokpitowych. Później skontroluj klapy zejściówki i zamek oraz zawiasy i zamki we wszystkich otwieranych oknach, a także wysuwane moskitiery i zasłony przeciwsłoneczne. Sprawdzamy też zawiasy w drzwiach, szafkach i rozkładanym stole. Pierwszy rzut oka pozwala również skontrolować materace (zanotuj uwagi o ewentualnych zabrudzeniach, rozdarciach lub przypaleniach).

Olinowanie stałe i żagle

Sprawdź podwięzia wantowe, zabezpieczenia ściągaczy oraz mocowania sztagu i windy kotwicznej. Jeśli warunki pozwalają, zawsze rozwijamy żagle (nawet jeśli armator przekonuje, że już to wcześniej zrobił i wszystko jest ok). Szczególnie ważne jest prawidłowe działanie rolerów żagla przedniego i grota (warto poznać sposób zrzucania żagli w przypadku awarii rolerów).

Odbierając jacht, starannie sprawdzamy żagle.

Silnik, urządzenie sterowe i ster strumieniowy

Podnosimy schody zejściówki i zdejmujemy boczne pokrywy w kabinach rufowych. Zęza komory silnika powinna być sucha i czysta. Również okolice przekładni saildrive lub wyjścia wału. Znajdź wlew oleju silnikowego i bagnet pomiarowy. Warto też sprawdzić olej w przekładni. Oczywiście kontrolujemy także napięcie paska klinowego oraz jego stan (stare paski mogą się kruszyć i pękać, szczególnie w wewnętrznych zagłębieniach między klinami).

Przy dnie jest zawór wlotowy zaburtowej wody chłodzącej, w pobliżu powinien być także filtr. Na wyposażeniu powinniśmy mieć butelkę z olejem do silnika, filtry oleju i paliwa, pasek klinowy oraz wirnik pompy wodnej. Poza tym przydatne mogą być niezbędne klucze, śrubokręty i lejek z filtrem. Na przewodzie paliwowym, między zbiornikiem a silnikiem, powinien być łatwo dostępny zawór odcinający (ważny w razie pożaru).

W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny podane na zegarze. Pamiętajmy, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić, czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę. Podczas rejsu silnik powinien być uruchamiany codziennie, choćby po to, by doładować akumulatory.

Po włączeniu silnika, sprawdzamy działanie steru strumieniowego. Litera „L" lub kolor czerwony na przycisku – dziób jest odrzucany w lewo. Litera „R" lub kolor zielony – w prawo. Najczęściej przy stanowisku nawigacyjnym lub w kabinie rufowej jest włącznik akumulatorów i bezpiecznik przeciążeniowy. Powinniśmy też znaleźć bezpieczniki windy kotwicznej.

W rufowej części dna kokpitu jest zakręcana klapa, pod którą znajdziesz końcówkę trzonu steru. W bakiście powinien być rumpel awaryjny – można sprawdzić, jak się go montuje i używa. Warto też uczulić załogę, by nic nie ształowała w pobliżu urządzenia sterowego.

Instalacje wodna i gazowa

Wiele ważnych elementów instalacyjnych znajduje się w szafkach oraz pod kojami i podłogami. Sprawdź działanie wszystkich zaworów (od toalet, umywalek, zlewu i silnika). A także działanie pomp zęzowych (elektrycznej i ręcznej). Podnosząc podłogi, oceń stan śrub i sworzni balastowych – nie może tu być żadnych luzów, a żelkot nie może być popękany. Instalacja wody słodkiej to zbiorniki (można sprawdzić stan czystości wewnątrz), bojler grzewczy, pompy, filtr, przewody, za-

wory rozdzielające oraz krany. Oceń pracę zaworów i pomp przy umywalkach i zlewie. Ważnym punktem jest kontrola działania spłuczki toalety oraz drożności układu WC-zbiornik na fekalia.

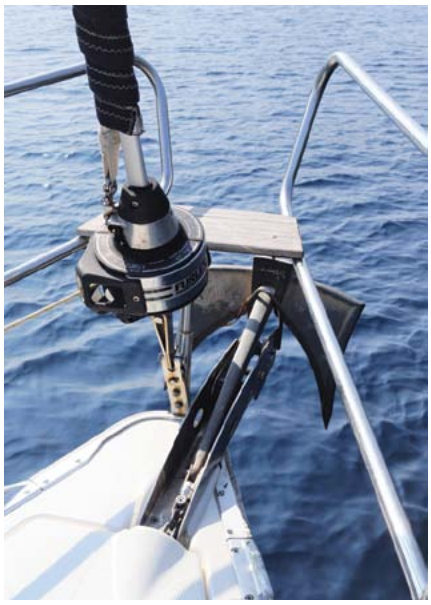
Butle gazowe muszą się znajdować w zewnętrznej bakiście. Trzeba sprawdzić połączenie butli z reduktorem, zawory odcinające (przy butli oraz w kambuzie) oraz stan pomarańczowych gumowych węży (powinny być wymieniane co 10 lat – data produkcji jest umieszczona na wężu). Dla pewności można zabrać ze sobą mały detektor gazu na baterie, który jest bardzo lekki, wygląda jak gruby długopis i kosztuje kilkadziesiąt złotych.

Instalacja elektryczna

Na tablicy rozdzielczej włącz oświetlenie wewnętrzne i skontroluj punkty elektryczne. Sprawdź akumulatory: startowy do silnika, serwisowy do świateł i nawigacji oraz akumulator do obsługi steru strumieniowego i windy kotwicznej. Akumulatory powinny być zabezpieczone pasami. Styki nie mogą być zaśniedziałe lub luźne. Napięcie w instalacji jachtowej, bez obciążenia, powinno wynosić 12,6V-12,8V. Włączanie poszczególnych lamp w kabinach nie powinno powodować widocznego spadku natężenia światła. Znajdź główny bezpiecznik 230V. Sprawdź przeznaczenie i funkcjonowanie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej. Zwróć uwagę na główne włączniki 12V załączające akumulatory do poszczególnych sekcji. Uwaga! Wyłączenie akumulatora startowego w czasie pracy silnika spowoduje uszkodzenie alternatora. Większość jachtów ma przełącznik akumulatora serwisowego na instalację rozruchową, rozwiązanie to zabezpiecza nas na wypadek rozładowania akumulatora startowego. Włączniki akumulatorów często znajdują się w kabinach. Warto uczulić członków załogi, aby ich nie dotykać.

Poziom oleju warto sprawdzać regularnie.

FOT. MAGAZYN „WIATR"



Kontrolujemy mocowanie sztagu i windy kotwicznej.

Nawigacja i łączność

Sprawdź GPS, mapy elektroniczne i radio VHF. Wyjaśnij załodze do czego służy przycisk *distress* i przestrzeż przed jego przypadkowym włączeniem. Ważne jest sprawdzenie numeru MMSI wpisanego w DSC (czy się zgadza z numerem zapisanym w dokumentach jachtu). Przy UKF zawieś kartkę z numerem wywoławczym i nazwą jachtu, jego wymową w MKS, a także numer MMSI i numer telefonu do lokalnego SAR. Sprawdź mapy, locje, spisy świateł oraz dokumenty jachtu. Jeśli mamy nadajnik AIS, powinniśmy zobaczyć nasz jacht na stronie Marine Traffic lub na ploterze innej jednostki wyposażonej w odbiornik AIS. Skontroluj też wskazania kompasów – głównego i namiarowego.

Kotwica i winda kotwiczna

Zapytaj o długość łańcucha. Sprawdź sposób połączenia łańcucha z kotwicą i okuciem w komorze. Warto opuścić całą długość łańcucha, by sprawdzić czy nie jest poskręcany. Jeśli odcinki łańcucha nie są oznaczone, można samemu przymocować co pięć metrów kawałek taśmy. Kontrola windy elektrycznej polega na wypróbowaniu pilota po odłączeniu zasilania 230V i włączeniu silnika. Trzeba też sprawdzić ręczne zwalnianie windy łańcucha (ważna rzecz w przypadku wyczerpania akumulatorów lub awarii silnika windy). Często jachty mają płytką komorę kotwiczną – wówczas w czasie wybierania łańcucha musimy robić przerwy na rozrzucenie tworzącego się stożka. Pod pokrywą komory powinien być handszpak lub korba do windy. W kokpitowej bakiście: druga kotwica (najczęściej Danfortha). Koniecznie zapytaj o kalibrację sondy: pokazuje głębokość od kila, czy może od powierzchni wody?

Środki ratunkowe, sygnalizacyjne i przeciwpożarowe

Sprawdź czy tratwa ratunkowa jest połączona z jachtem linką do uruchamiania. Zwróć uwagę na datę atestowania tratwy i zwalniaka hydrostatycznego. Skontroluj wszystkie kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne. Dopasuj kamizelki dla wszystkich członków załogi. Sprawdź mocowane kół ratunkowych i możliwość ich szybkiego użycia, a także pławkę świetlną – po ustawieniu żarówką do góry powinna się zaświecić. Przejrzyj wszystkie środki pirotechniczne, sprawdzając ich stan i datę przydatności. Zapoznaj się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB. Sprawdź działanie rogu mgłowego. Odszukaj szperacz, kule, stożki sygnalizacyjne i latarkę. Skontroluj światła nawigacyjne i odszukaj zapasowe żarówki. Sprawdź mocowanie reflektora radarowego. Klasyczny prostopadłościenny reflektor powinien być zamontowany na sztywno, w pozycji „łapiącej deszcz", natomiast reflektory rurkowe – pionowo po obu burtach (im wyżej, tym lepiej). Na koniec sprawdź gaśnice, koc gaśniczy i toporek.

Pozostały osprzęt

Policz i sprawdź odbijacze oraz cumy. Przygotuj bosak. Sprawdź ponton z dulkami, wiosłami i pompką. Zerknij do apteczki, można też skontrolować wyposażenie podstawowych zestawów naprawczych – oby nigdy się nie przydały.

Procedura zdania jachtu po rejsie w niektórych firmach jest bardzo pobieżna, a niekiedy zdarza się, że przeprowadzana jest „na słowo". W takich sytuacjach tym bardziej warto poświęcić więcej czasu i uwagi, by samemu starannie wszystko skontrolować. ■

Sprawne instrumenty to wygoda i bezpieczeństwo.

Załoga jachtu „Crystal” radzi gdzie zrobić remont podczas długiego rejsu

„Crystal” wyciągana z wody na pustyni w meksykańskim Guaymas (2021).

W długim rejsie, na odległych akwenach, utrzymanie jachtu w dobrej kondycji jest szczególnie ważne. Będąc w trasie, powinniśmy zarezerwować wystarczająco długą przerwę na przeprowadzenie wszystkich prac konserwacyjnych i remontowych. Przy takim samym zakresie robót, koszty i czas remontowy mogą się różnić w zależności od miejsca. Co biorę pod uwagę, gdy szukam portu na remont naszej „Crystal”?

Co to jest długi rejs?

Na początek zdefiniujmy, czym jest długi rejs. Dla mnie to rejs, podczas którego musimy przynajmniej raz wyjąć jacht z wody, by pomalować dno farbą antyporostową i przeprowadzić inne niezbędne prace, na przykład wymienić anody lub uszczelnić wał. Zakładam oczywiście, że robimy to z dala od portu macierzystego. Większość jachtów trzeba wyciągnąć z wody po roku lub po półtora roku, choćby po to, by pomalować kadłub. To plan minimum, bo oczywiście zwykle jest znacznie więcej do zrobienia. My na „Crystal”, oprócz standardowych prac, co pięć, sześć lat robimy mały remont.

Dokąd zawinąć na remont?

W naszym przypadku, głównym czynnikiem decydującym o wyborze miejsca na remont są koszty. Brzmi to jak oczywistość, ale utrzymanie wydatków w ryzach zwykle jest trudniejsze niż może się wydawać. Na naszej łódce 99 proc. prac wykonujemy sami. Dlatego podstawowym kryterium, od którego zaczynam poszukiwanie odpowiedniej stoczni, jest możliwość mieszkania na jachcie i samodzielnej pracy na pokładzie. W niektórych miejscach jest to zabronione, a w innych trzeba za to dodatkowo zapłacić. Obecnie „Crystal” znajduje się w Meksyku, na północy Morza Corteza. Postój jachtu na brzegu kosztuje tam 240 dolarów miesięcznie. Za mieszkanie i pracowanie na łódce płacimy dodatkowo 45 dolarów miesięcznie za dwie osoby. W tym czasie wytwarzamy śmieci, korzystamy z sanitariatów i zużywamy wodę – jest to zatem bardzo dobra stawka. Dla porównania, za możliwość pracy na swoim jachcie w stoczni w Kalifornii znajomy płacił 150 dolarów dziennie! Dlatego warto wcześniej dokładnie sprawdzić cenniki i zasady. Czasem stawka za postój wydaje się atrakcyjna, ale na miejscu wszystkie prace muszą wykonać lokalne firmy – to generuje ogromne wydatki.

Jeśli jednak planujecie zlecić komuś jakieś prace, koniecznie trzeba sprawdzić, co i za ile dana firma oferuje. Najlepiej dotrzeć do innych armatorów i zasięgnąć opinii z pierwszej ręki. Liczy się nie tylko jakość usług, ale także terminowość. Ta druga kwestia, zwłaszcza w krajach południowych, często jest dramatyczna. Słynne powiedzenie mañana nie wzięło się znikąd.

Koszty remontu zależą także od położenia stoczni. Jeśli planujecie zostawić jacht na brzegu i wrócić na trochę do kraju, warto się zorientować, jakie są połączenia z upatrzonego miejsca. Wiele lat temu znalazłem na Kanarach najtańszy postój na brzegu, wystar-

Krótki odpoczynek w cieniu.

W drodze na miejsce postojowe w Puerto Peñasco (Meksyk 2023).

czyło dopłynąć do małej wysepki El Hierro na zachodnim krańcu archipelagu. Jednak gdy doliczyłem koszt przelotów na Teneryfę i z powrotem oraz dwie taksówki na drugi koniec wyspy, okazało się, że niewiele droższe byłoby zostawienie jachtu w Las Palmas, stolicy Gran Canaria i całych Wysp Kanaryjskich. Na te wszystkie przeprawy straciłem też mnóstwo czasu. Plus był taki, że zwiedziłem El Hierro i poznałem fajnych ludzi.

Trzeba też zwracać uwagę na dostępność niezbędnych materiałów. Kiedyś wyciągaliśmy jacht w Salinas w Ekwadorze. Był tam dostępny tylko jeden rodzaj farby antyporostowej. Na szczęście była to też jedyna rzecz, jakiej akurat potrzebowaliśmy. Nie wyobrażam sobie jednak przeprowadzania większego remontu w tym miejscu. Gdybyśmy się na niego zdecydowali, to na pokładzie musielibyśmy mieć dosłownie wszystko, co potrzebne.

A czy nie można niezbędnych materiałów po prostu sprowadzić? Warto zbadać temat zawczasu. W wielu biedniejszych krajach przepisy są niejasne, urzędy skorumpowane, a urzędnicy mówią wyłącznie w lokalnym języku. Zamówiony towar może utknąć na odprawie, a urzędnicy mogą żądać opłat, o których wcześniej nikt nie miał pojęcia. W Salwadorze czekaliśmy na odbiór części do rolera. Wydobycie ich z urzędu celnego okazało się całodniową batalią. Wydawaliśmy pieniądze na kolejne opłaty, ale nie byliśmy pewni, czy ostatecznie uda się wyrwać zamówiony profil. To było pokonywanie kolejnych poziomów trudności, jak w zaawansowanej grze komputerowej. Dla porównania, zamawianie towarów na Polinezję Francuską jest dość proste, a reguły są tam czytelne. Warto też wybierać kraje, które są odwiedzane przez wielu żeglarzy. Procedury są wtedy sprawdzone, a urzędnicy obyci z tematem.

Status: *yacht in transit*

Żeglując po świecie i zamawiając różne towary, można się spotkać z pojęciem „*yacht in transit*" (jacht w tranzycie). Oznacza to, że możemy sprowadzić części do jachtu bez lokalnego cła. Wchodzą one bowiem w skład wyposażenia jednostki, która wkrótce opuści kraj – w takich przypadkach urzędy celne uznają, że są to produkty przeznaczone na eksport i nie naliczają opłat celnych. Na przykład w Australii cło płaci się na początku, ale opłata jest zwracana przy opuszczaniu kraju. Z kolei w Nowej Zelandii, po zatwierdzeniu przez urzędnika statusu „import na eksport", nie poniesiemy żadnych dodatkowych kosztów. Zamawianie części dla jachtu w tranzycie najlepiej się sprawdza w bogatych krajach z jasnymi przepisami. W Meksyku teoretycznie też to powinno działać, ale lepiej nie liczcie, że uda się to załatwić bez wsparcia biegłego w przepisach lokalesa.

Malowanie dna farbą antyporostową.

Zadbaj o zapas czasowy

Przy planowaniu remontów w długim rejsie ważny jest także czas. Duża obsuwa w stoczni może oznaczać, że w dalszej części podróży będziecie żeglować w nieodpowiednim terminie albo będziecie gonić na łeb, na szyję, rezygnując z atrakcji, które czekały na was na trasie. Prace zawsze trwają dłużej niż planowano – wie to chyba każdy, kto remontował cokolwiek, na wodzie, czy na lądzie. U nas zawsze pojawia się jakaś nieplanowana robota lub coś idzie nie po naszej myśli. Jeśli planujecie prace w jakimś odległym miejscu, warto też zarezerwować dodatkowy czas na dokupienie potrzebnych rzeczy. Poza Europą niewiele jest miejsc, w których wszystko możemy zdobyć w kilka dni. W mniej rozwiniętych krajach będą to tygodnie, a nawet miesiące. Znaczenie ma także pora roku. W tropikach nie planujcie remontów na porę deszczową. Jeśli jesteście na nią skazani, zarezerwujcie dodatkowy czas na przestoje – będzie trzeba czekać aż się wypada.

Obecnie remontujemy nasz jacht w Puerto Peñasco w zachodnim Meksyku. Dlaczego wybraliśmy akurat to miejsce? Oprócz dobrej ceny oraz wspomnianej na początku możliwości mieszkania i pracowania na jachcie, zdecydowała bliskość USA. Ze stoczni mamy tylko godzinę do granicy, na którą możemy zamawiać dobra dostępne w Stanach, czyli po prostu wszystko. Poza tym w stoczni są dostępni rzemieślnicy, jest też perfekcyjnie mówiący po angielsku menadżer. Czy to był dobry wybór? Dowiemy się za kilka miesięcy.

Michał Palczyński

Dołącz do załogi jachtu „Crystal"

Michał Palczyński i Ola Rapp od pięciu lat żeglują po świecie na jachcie „Crystal". To już ich druga wyprawa dookoła świata. Po remoncie wykonanym w Meksyku rozpoczną podróż przez Morze Corteza i później przez Pacyfik – w kierunku Azji. Rejs jest podzielony na krótkie etapy, więc każdy chętny może dołączyć do załogi (w ten sposób jest finansowane całe przedsięwzięcie). W tym roku Michał i Ola zapraszają na wyprawę po Morzu Corteza, na przelot z Meksyku na Hawaje oraz na grudniowy rejs po Hawajach. Szczegóły znajdziecie na stronie www.skiff.pl (zakładka: Rejsy). Wyprawę można też wspierać w serwisie Patronite.pl (Rejs Dookoła Świata – Sailing Crystal). ■

Robota wykonana – teraz czas na wodowanie (Guaymas 2021).

ZDJĘCIA: MICHAŁ PALCZYŃSKI I OLA RAPP

Podkład plus dwie warstwy antifoulingu Seajet 033 Shogun. Wodowanie coraz bliżej…

Antifouling Seajet. Jak to robią doświadczeni szkutnicy z Planker Yacht Service

O sposobach zabezpieczania dna przed porastaniem i najczęściej popełnianych błędach pisaliśmy na łamach „Wiatru" w poprzednim wydaniu. Teraz chcemy więcej miejsca poświęcić technicznym aspektom tego zadania oraz narzędziom, których powinniśmy użyć. Podpatrywaliśmy, jak to robią szkutnicy ze szczecińskiej firmy Planker Yacht Service, którzy tworząc nową powłokę antyporostową na jachcie o długości 36 stóp wykorzystali farby japońskiej marki Seajet – cenione między innymi za doskonały stosunek jakości do ceny. Farby dostępne są w kilku rodzajach i kolorach – pytajcie o nie w sklepie internetowym FarbyJachtowe.pl oraz w sklepie stacjonarnym przy ul. Przestrzennej 11 w Szczecinie. Praca zajęła szkutnikom trzy dni (łącznie około 24 godziny), a efekt możecie zobaczyć na zdjęciach.

Po pierwsze, wybór farby. Jeśli mamy nowy jacht, sprawa jest prosta: wybieramy to, co nam pasuje i do pracy. Jeżeli wiemy, jaką farbą pomalowaliśmy wcześniej naszą łódź – także nie ma problemu. Bierzemy taką samą lub kompatybilną i po temacie. Ale jak się zdecydować, gdy nie wiemy, jakim antifoulingiem pokryto wcześniej naszą łódź? Zdzierać starą powłokę, czy nie zdzierać? Ale właściwie po co zdzierać, skoro wciąż trzyma się dobrze, nie łuszczy się i nie odpada? Takie pytania często nurtują armatorów. Wielu właścicieli jachtów zleca prace firmom szkutniczym i później nie pamięta jakich środków użyli fachowcy. Inni wyrzucają stare puszki i też zapominają. Jeśli ktoś sprowadził jacht z zagranicy, zwykle również nie wie, z jakich antifoulingów korzystał poprzedni armator. W takich sytuacjach z odsieczą przychodzi podkład gigant, czyli Seajet 015 Underwater Primer, który doskonale „chwyta" stare powłoki (także antifoulingi zawierające teflon) i jest idealną bazą dla nowej farby przeciwporostowej Seajet.

Podkład Seajet 015 ratuje armatorów także wówczas, gdy ich stara powłoka przeciwporostowa odpada jedynie w kilku miejscach, na przykład na kilu lub w okolicy łączenia kila z dnem. Zdzierać całość czy nie zdzierać? Tu znów na białym koniu wjeżdża podkład Seajet 015 – możemy nim pokryć tylko wybrane miejsca, a później cały kadłub pomalować nowym antifoulingiem.

Po drugie, odzież ochronna. To ważne przy wszystkich pracach szkutniczych, ale w trakcie szlifowania i nakładania antifoulinu, który zawiera szkodliwe biocydy – szczególnie. Oprócz kombinezonu (nazywanego plemnikiem), okularów ochronnych i rękawic, należy użyć specjalistycznej maski lub półmaski, na przykład marki 3M z wymiennymi filtrami. W trakcie szlifowania powinniśmy używać filtrów cząstek stałych – przeciwpyłowych, a w trakcie malowania – wielogazowych. Na rynku dostępne

Antifouling Seajet 033 Shogun.

Podkład Seajet 015 Underwater Primer.

są także filtry uniwersalne, które sprawdzą się w obu sytuacjach.

Po trzecie, narzędzia. Powinniśmy używać szlifierek z odsysaniem pyłu. Dobrej jakości, lekkich, z regulacją obrotów. Dobrze się sprawdzają szlifierki mimośrodowe z tarczą o średnicy 150 mm i oscylacją 5 mm. Niektóre nowsze modele mają czujniki wibracji, a nawet moduł *bluetooth* pozwalający śledzić na smartfonie parametry pracy urządzenia.

Po czwarte, staranne zaplanowanie pracy. Stary antifouling szlifujemy raz, papier o gradacji 120 powinien się dobrze sprawdzić w większości przypadków. Następnie należy oczyścić powierzchnię sprężonym powietrzem albo mokrą szmatką. Do nakładania podkładu Seajet 015 Underwater Primer oraz dwóch warstw samopolerującej farby przeciwporostowej (w tym przypadku Seajet 033 Shogun) możecie użyć wałka welurowego lub filcowego (runo: 4 mm). Pierwszą warstwę antifoulingu najlepiej nałożyć dzień po naniesieniu podkładu. Drugą możemy nanieść już po kilku kolejnych godzinach (trzeba wziąć pod uwagę aktualną temperaturę). Szczegółowe informacje na ten temat dostępne są w kartach technicznych – nie pomijajcie tej lektury!

Po robocie można wreszcie nacieszyć oczy.

Miejsca niedostępne malujemy tuż przed wodowaniem.

Po piąte, obserwacja porastania. Antifouling Seajet 033 Shogun jest farbą dwusezonową. Oznacza to, że ma podwyższoną skuteczność i nadaje się na obszary o silnym porastaniu. Natomiast na akwenach, na których porastanie jest mniejsze, zabezpieczy dno na dłużej niż jeden sezon. Na jak długo? W jednych miejscach na dwa lata, w innych nawet na trzy. Zjawisko porastania może się znacznie różnić nawet na sąsiednich akwenach, a niekiedy także w sąsiednich marinach. Zależy między innymi od zasolenia, oświetlenia, czy temperatury. Porastanie zwykle jest silniejsze na wodach płynących, czyli na przykład przy kejach zbudowanych w pobliżu nurtu rzeki.

Czy zatem warto zainwestować w antifouling o podwyższonej skuteczności? To już każdy armator powinien rozstrzygnąć sam. Można założyć, że po pierwszym sezonie, gdy jacht zostanie wyciągnięty z wody, właściciel prezentowanej jednostki będzie musiał jedynie umyć dno myjką ciśnieniową (najlepiej niezwłocznie po zakończeniu operacji dźwigowej), a następnie nanieść jedną warstwę nowej farby przeciwporostowej Seajet 033 Shogun. No i znów spokój na rok lub dwa. ■

reklama

Płyta DynaCook X2 mini już w sprzedaży

Premierowy model gazowej płyty ceramicznej DynaCook X2 mini, który obszernie prezentowaliśmy w poprzednim wydaniu „Wiatru”, jest już dostępny w sklepach żeglarskich oraz w oficjalnym internetowym sklepie producenta www.sklep.dynacook.pl (zakładka: Produkty → Camper & Yacht). W wybranych sklepach stacjonarnych kuchnię można na miejscu obejrzeć i w razie konieczności zapoznać się z wymiarami oraz z instrukcją montażu i obsługi.

Płyty DynaCook, wytwarzane w technologii „gaz pod szkłem”, wykorzystują zamkniętą komorę spalania. 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. Brak otwartego płomienia zapewnia też bezpieczeństwo w małej przestrzeni jachtu lub kampera.

W ofercie firmy Dynaxo mamy trzy modele kuchenek z linii Camper & Yacht: X3 z trzema polami grzewczymi, X2 z dwoma polami oraz X2 mini – najnowsze urządzenie zaprojektowane po konsultacjach z przedstawicielami stoczni i projektantami jachtowych wnętrz. Wymiary zewnętrzne: 460/280 mm. Model X2 mini możemy zamontować nawet 20 mm od ściany. Płytę wyposażono w nowe intuicyjne sterowanie dotykowe z trzema trybami timera. Przygotowano też solidne i eleganckie uchwyty przytrzymujące naczynia.

X2 mini możemy zasilać gazem z lekkich i niewielkich kartuszy posiadających standardowe przyłącza kempingowe. Dzięki temu przygotowanie instalacji gazowej może być proste i tanie. Gdy gaz się skończy, wyjmiemy z szafki zapasowy kartusz albo pójdziemy do sklepu turystycznego (kartusz marki Primus, zawierający 450 g mieszanki izobutan/propan, kosztuje 43 zł). Jeśli gotujecie częściej i potrzebujcie więcej gazu, można dwa turystyczne kartusze połączyć ze sobą za pomocą specjalnego trójnika – wówczas płyta będzie zasilana jednocześnie z obu zasobników. Najlepiej sprawdzają się kartusze z czystym propanem lub mieszanką izobutan/propan – właśnie takich butli szukajcie do swoich płyt X2 mini.

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

Zdrowa woda z jachtowych zbiorników. Wypłyń w rejs bez plastikowych butelek

Co zrobić, by woda w jachtowych zbiornikach była czysta i zdrowa? Na łamach „Wiatru” przedstawialiśmy już przestrzenne siatki silvertex, które chronią wodę i systemy wodne przed skażeniem (siatka składa się z poliestru i posrebrzonego poliamidu – uwalnia jony srebra i w ten sposób dba o jakość wody). Na rynku dostępne są także specjalistyczne środki w postaci płynów, proszków i tabletek dodawanych do wody przy każdym kolejnym uzupełnianiu zbiorników. Szczecińska firma Skaut, oferująca usługi oraz elementy wyposażenia dostępne w internetowym sklepie Sailstore.pl, właśnie poszerzyła ofertę o kolejne ciekawe rozwiązanie: francuski system Oji Nautic, który filtruje wodę z jachtowych zbiorników i pozwala ją spożywać nawet bez przegotowania, bezpośrednio z kranu.

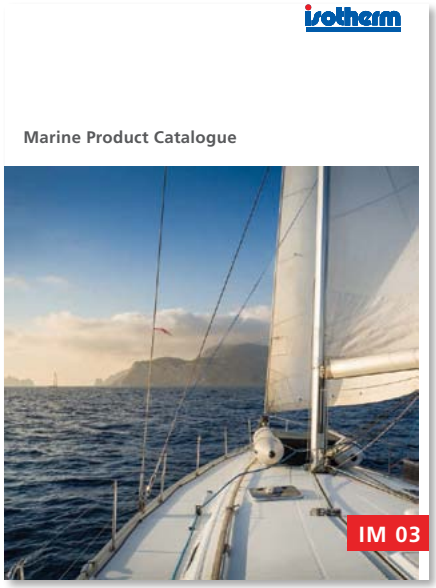
System zaprojektowano i wyprodukowano w Montpellier na południu Francji. Do uzdatniania wody wykorzystuje promieniowanie ultrafioletowe UVC wytwarzane przez ledowe diody. Niewielkie urządzenie montujemy w przestrzeni znajdującej się pod zlewem, podłączamy je do instalacji 12V, zakładamy też dodatkową wylewkę do wody (podobne instalacje często spotykamy w domach i mieszkaniach). Bezpośrednio przed urządzeniem można dodatkowo zamontować tradycyjny filtr mechaniczny z wymiennym wkładem. Lampy emitujące promieniowanie ultrafioletowe włączają się dopiero po odkręceniu kranu i zainicjowaniu przepływu wody – Oji Nautic natychmiast i automatycznie dezynfekuje wodę, zachowując jednocześnie jej wartości odżywcze. Ta naturalna metoda jest ciekawą alternatywą dla środków chemicznych, które mogą zmieniać smak wody. Oji Nautic pozwala ograniczyć do zera zużycie plastikowych butelek, które na wielu jachtach wciąż są głównym rezerwuarem wody spożywczej: do bezpośredniego picia oraz do przygotowywania ciepłych napojów. Możemy więc teraz nie tylko w pełni wykorzystać jachtowe zasoby, ale także zadbać o środowisko i zaoszczędzić cenną przestrzeń w bakistach.

Żywotność urządzenia: od 8 do 10 lat. Nie wymaga konserwacji i materiałów eksploatacyjnych (wystarczy od czasu do czasu wymieniać wkład filtra mechanicznego). Producent systemu Oji Nautic udziela dwuletniej gwarancji. Więcej informacji na stronie sklepu Sailstore.pl. ■

Lodówki na jacht. Co oferuje rynek i który model wybrać na pokład?

Jaką lodówkę wybrać na jacht i gdzie ją zamontować? Nim nastaną letnie upały, rzućmy okiem na ofertę, którą pod marką Indel Webasto Marine stworzyli wspólnie Włosi i Niemcy (polskim dystrybutorem jest firma Webasto Petemar). Mamy tu modele tradycyjne w różnych rozmiarach, wysokie dwukomorowe, lodówki szufladowe na mniejsze jednostki, są też boksy do zabudowy w szafach kambuzowych lub do schowania w bakistach, a także chłodziarki do win oraz kostkarki do lodu. Wyboru lodówki należy dokonać starannie, bo urządzenie musi działać niezawodnie w trudnych warunkach – powinno być odporne na wpływ morskiego klimatu oraz na gwałtowne ruchy. A także bezgłośne i oszczędne – nie trzeba tłumaczyć, jak ważny dla armatora jest bilans energetyczny.

W rodzinie lodówek Indel Webasto Marine mamy na przykład linię Cruise (CR), czyli modele z tradycyjnymi drzwiami frontowymi występujące w pojemnościach od 36 do 160 litrów. Większe urządzenia mają zamrażarki w oddzielnie zamykanych komorach. W grupie Cruise dostępne są między innymi lodówki Elegance – wstępują w pięciu pojemnościach (od 42 do 130 litrów). Wykończenie frontu oraz klamki można tu dobrać z kilku dostępnych wariantów – producent oferuje między innymi wykończenia w bieli, czerni lub w kolorze drewna tekowego. Możliwe jest także dodanie własnego panelu. Linia Cruise obejmuje również serie Classic, Silver, White, Inox, Combi oraz Clean Touch, a także szeroką gamę zamrażalek.



Katalog Indel Webasto Marine.

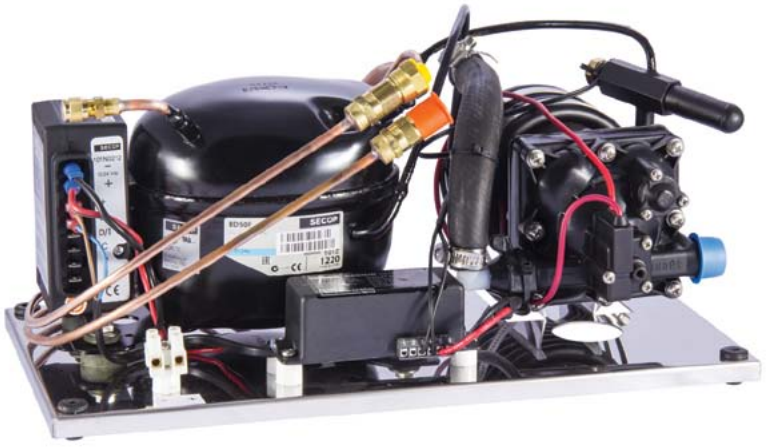
Lodówka Drawer 42 Inox z linii Clean Touch.

Lodówka Cruise 130 z linii Elegance.

Linia Drawer (DR) to lodówki i zamrażalki szufladowe o różnych pojemnościach (od 16 do 190 litrów). Mają ciekawe wzornictwo, są łatwe w obsłudze i solidnie wykonane. Można wybrać niewielką lodówkę z serii Mini – prawdziwie szufladową, albo większą z serii Inox lub Clean Touch – te modele pod względem gabarytów możemy porównać do domowych zmywarek.

Armatorów jachtów żaglowych z tradycyjną zabudową kambuzową z pewnością zainteresuje szeroki wybór lodówek z linii Cooling Boxes Built-In (BI), które otwieramy od góry. Są też dostępne kostkarki do lodu, travel boxy (TB), czyli lekkie, przenośne i uniwersalne urządzenia na każdą okazję i w każdą podróż, a także agregaty do budowy własnych lodówek o różnych pojemnościach i różnej funkcjonalności. Decydując się na budowę własnej lodówki, ważnym aspektem będzie sposób transferu ciepła z komory chłodniczej na zewnątrz. Rozwiązania Indel Webasto Marine dają tu sporą elastyczność i pomagają stworzyć cichą i bardzo wydajną komorę chłodniczą. Po więcej szczegółów odsyłamy do katalogu wyrobów, polecamy też kontakt z Webasto Petemar: www.webasto-comfort.com. ■

Akcesoria chłodnicze: owalny parownik.



Jednostka chłodząca Magnum 50.

Kupujemy nowe żagle. Czy opłaca się wydać więcej na nowoczesny materiał?

Nowoczesne żagle spotykamy dziś nie tylko na jachtach regatowych, ale też na turystycznych i *performance cruiser.*

Czego uszyć nowe żagle? Materiałów jest dziś mnóstwo: dakron, laminat, taffeta, technora, aramid, carbon, membrany – oferta jest tak bogata, że naprawdę można się pogubić. Który materiał najlepiej się sprawdzi na naszej łodzi?

Tkanina

Wciąż najpopularniejsza jest tkanina poliestrowa, czyli dakron (gramatury: 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 jednostkach. Dostępne są także tkaniny wyprawowe, z dodatkiem dyneemy hydra net radial, odporniejsze na rozciągania i przetarcia.

Laminat

Kompozyty obecne są na rynku od kilku dekad. Przez ten czas mocno ewoluowały. Producenci wyeliminowali problemy związane z delaminacją i dziś żagle laminatowe są ciekawą i dość przystępną 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 wykończenia – od najpowszechniejszych poliestrowych, po aramidowe, vectranowe i carbonowe. Żagle laminatowe świetnie trzymają kształt, są stosunkowo trwałe i lekkie – to dobry wybór dla armatorów jednostek typu *performance cruiser.*

Wybrane materiały z bogatej palety firmy Sail Service.

Membrana

Membrany są obecne na rynku od ponad dwóch dekad. 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 jego 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. W większości przypadków waga żagla rośnie równomiernie wraz ze wzrostem powierzchni. 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. Podczas produkcji żagli laminatowych, sporym wyzwaniem była kiedyś trwałość połączeń warstw – przy dużych żaglach i grubych włóknach zwracano uwagę na słabe trzymanie i szybką delaminację. Dziś materiały kompozytowe są bardziej dopracowane i mogą zadziwić żywotnością. Trudno oczywiście dokładnie określić trwałość poszczególnych materiałów, bo ma na nią wpływ wiele czynników, przede wszystkim słońce, wiatr, zasolenie akwenu 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 wykończenia, kierunkowość materiału – każdy z tych elementów może w pewnym stopniu poprawić parametry dakronu, ale jednak tkanina nigdy nie będzie laminatem.

Jak oszacować koszty?

Poza materiałem, na cenę wpływ mają także osprzęt i jakość wykończenia. 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.

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

ORIENTACYJNE CENY NETTO ŻAGLI Z RÓŻNYCH MATERIAŁÓW

ŻAGIEL	MATERIAŁ	CENA NETTO
GROT 35 m² żagiel pełnolistwowy z dwoma refami	dakron c-breeze	11 000 zł
	laminat poliestrowy DCX	16 000 zł
	laminat aramid sport	18 000 zł
	wyprawowy hydra net radial	22 000 zł
	membrana aramid / vectran	23 000 zł
GENUA 35 m² żagiel z osłoną UV	dakron c-breeze	8 800 zł
	laminat poliestrowy DCX	13 000 zł
	laminat aramid sport	15 000 zł
	wyprawowy hydra net radial	18 000 zł
	membrana aramid / vectran	19 000 zł

Symulację cenową przygotowała załoga gdańskiej żaglowni Sail Service: www.sailservice.pl. Zestawienie sporządzono w drugiej połowie kwietnia 2023 roku.

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 2023
ubezpieczenie czarterów na wodach śródlądowych RP
YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski
www.yacht-pool.pl | Tel. +48 884 835 888

Scenariusz napisany przez życie. Kulisy powstawania filmu o Florence Arthaud

Trimaran Ocean Fifty „Flo" przed startem Route du Rhum (październik 2022). Fot. Alexis Courcoux

Wywołała wielką sensację w żeglarskim świecie mając zaledwie 33 lata. W najsłynniejszym atlantyckim wyścigu pokonała wszystkich facetów, pierwsza minęła linię mety i pobiła rekord trasy. Jak do tego doszło i co się stało później? Ojciec Florence Arthaud był właścicielem domu wydawniczego, wiec w jego progach słynni żeglarze byli częstymi gośćmi. Florence poznawała i chłonęła ich świat od najmłodszych lat. Kochała się na zabój w Éricu Tabarlym. Podziwiała Bernarda Moitessiera. Pociągała ją odmienność życia na morzu i towarzystwo wspaniałych mężczyzn – szybko zrozumiała, że chce podążać ich śladem. A znajomości z młodzieńczych lat otwierały jej później wiele drzwi w pierwszych latach kariery.

W 1990 roku po raz czwarty wystartowała w Route du Rhum (we wcześniejszych edycjach dwa razy zajmowała 11. miejsce i raz była 20). Na trasie zwycięskich regat zmagała się z przepukliną i awarią samosteru – zmuszona była sterować ręcznie nawet 16 godzin na dobę. Awaria radia uniemożliwiała kontakt z lądem oraz ewentualne wezwanie pomocy. Na mecie była szczęśliwa, ale prosto z pokładu trafiła do szpitala – nie było czasu na fetowanie sukcesu. Swym zwycięstwem Florence utorowała drogę na oceany kobietom – dopiero po niej na regatowe trasy wyruszyły Isabelle Autissier, Catherine Chabaud, czy Ellen MacArthur.

Kiedy wydawało się, że wielka kariera oceaniczna stoi przed nią otworem, Florence niespodziewanie wycofała się z zawodowego sportu. Na przeszkodzie do dalszych sukcesów stanął trudny charakter francuskiej żeglarki. Cechowała ją zmienność nastrojów. Niewiele sobie robiła z konwenansów – używała specyficznego języka, w którym nie brakowało grubego słowa. Była bezpośrednia i nie stroniła od używek – dla żeglarzy stała się doskonałym kompanem, ale dla sponsorów prawdziwym utrapieniem. Okazało się, że niezbyt pasuje do świata, o którym tak bardzo marzyła.

Ostatnie przygotowania przed startem.

Skipper Philippe Poupon. Fot. Marek Słodownik

Po latach Florence Arthaud zginęła tragicznie w zderzeniu śmigłowców. Do wypadku doszło w zachodniej Argentynie podczas kręcenia programu telewizyjnego typu reality show (2015). Zginęli także inni sportowcy oraz piloci i operatorzy kamer – katastrofa pochłonęła łącznie dziewięć istnień.

Drugim bohaterem tej opowieści jest Philippe Poupon, gwiazda francuskiego żeglarstwa. Szczyt jego kariery przypadał na lata 80. Philippe brał udział w pierwszych czterech edycjach Route du Rhum. W 1986 roku zwyciężył, a cztery lata później przegrał tylko z Florence Arthaud. 68-letni skipper wrócił na trasę wyścigu jesienią ubiegłego roku. Wystartował w klasie Rhum Multi na dawnym trimaranie swojej byłej rywalki. Jacht nazwany „Flo" zajął siódme miejsce. Jednak nie wynik był tu najważniejszy. Chodziło przede wszystkim o promocję fabularnego filmu o Florence Arthaud, nad którym pracuje Géraldine Danon, francuska reżyser i aktorka znana z filmu „Piano Bar", córka króla jogurtów i właściciela marki Danon, prywatnie partnerka Philippe'a Poupona. Ponad dwa lata temu Géraldine Danon sięgnęła po książkę o Florence Arthaud autorstwa Yanna Queffélec („Morze i nie tylko"). – Nie mogłam się oderwać od lektury. Od razu wiedziałam, że muszę tę opowieść zaadaptować na potrzeby filmu – mówiła podczas konferencji prasowej zorganizowanej w Saint-Malo przed startem ostatniego wyścigu Route du Rhum. – Florence była niezwykłą dziewczyną. Nie znosiła, gdy mówiono jej, że kobieta na jachcie jest w niewłaściwym miejscu. Pomysł na film narodził się już około 2013 roku, gdy Florence jeszcze była z nami. O takiej produkcji myślała także nasza bohaterka. Kilka lat później przeczytałam książkę, która stała się dla mnie prawdziwym objawieniem. Czasami wszystko, co musisz zrobić, to przewrócić kilka kartek, by przypomnieć sobie obietnice, o których zapomniałeś. W życiu Florence było wszystko, czego oczekujemy od filmo-

FOT. ALEXIS COURCOUX

Florence Arthaud na trimaranie noszącym nazwę „Pierre 1er" (listopad 1990 roku). Fot. Marcel Mochet

wej opowieści: dramaturgia, skrajne emocje i postawy, słabości oraz igranie ze śmiercią. Napisałam scenariusz i wszystko zorganizowałam – dodała Géraldine Danon. Premierę filmu zaplanowano na jesień 2023 roku.

Zdjęcia realizowano w Bretanii, nad Morzem Śródziemnym, w Kapsztadzie, Newport oraz na Gwadelupie. Ujęcia przedstawiające przebieg oraz zakończenie regat kręcono na południu Francji. Ekipa producencka zaangażowała nie tylko francuskich aktorów, ale również licznych statystów, którzy musieli wyglądać tak samo, jak kibice z lat 70. – z wąsami, brodami, przydługimi włosami, bez kolczyków i tatuaży. Film będzie opowiadać przede wszystkim o kobiecie mającej dość złożoną psychikę, walczącej o marzenia w świecie zdominowanym przez mężczyzn. Zobaczymy sceny przypominające wypadek samochodowy, któremu bohaterka uległa w wieku 17 lat i po którym dochodziła do pełnej sprawności przez prawie trzy lata. Będzie też epizod ukazujący wypadnięcie Florence za burtę podczas samotnego rejsu. Ocalił ją wówczas telefon komórkowy, który miała na szyi w wodoodpornym etui. Nie zabraknie też scen z życia prywatnego ukazujących nieudane małżeństwo, przelotne związki, życie na krawędzi i problemy z alkoholem.

Jacht „Flo", na którym Philippe Poupon wystartował w Route du Rhum, to właśnie dawny „Pierre 1er" Florence Arthaud, trimaran o długości 60 stóp. Francuska wygrała na nim regaty rumowe i ustanowiła kobiecy rekord przejścia północnego Atlantyku. Później właścicielem jachtu został Steve Fossett, amerykański milioner, podróżnik i łowca rekordów. Na łodzi nazwanej „Lakota" startował w oceanicznych regatach i ustanawiał kolejne rekordy.

W historii jachtu są także polskie wątki. Pod koniec ubiegłego wieku, kiedy Fossett wystawił go na sprzedaż, zakupem trimarana interesował się Wojtek Kaliski poszukujący odpowiedniej jednostki do swych nowych projektów. W 2005 roku jacht odwiedził Zatokę Gdańską – pływał wówczas pod nazwą „TietoEnator-L'Oréal" i uczestniczył w regatach Nokia Oops Cup.

W kolejnych latach trimaran przechodził z rąk do rąk i był wykorzystywany zarówno do sportowego marketingu, jak i do oceanicznej turystyki. Po latach trafił na Filipiny, skąd ekipa Poupona sprowadziła go do Europy. Podczas rejsu do Francji, u wybrzeży Jemenu, na łódź napadli piraci. Trafili kulą w płot, bo na pokładzie nie było żadnych wartościowych rzeczy nadających się na łup. Największą wartość stanowił sam jacht, który był najważniejszym filmowym rekwizytem – bez niego trudno byłoby dokończyć produkcję filmu. Do akcji włączyła się ambasada francuska i po krótkich negocjacjach jacht uwolniono. Przed startem w Route du Rhum na pokładzie wymieniono instalację elektryczną i urządzenia elektroniczne. Wyremontowano silnik i wymieniono łożysko steru centralnego kadłuba. Zmieniono także cały takielunek, a żagle wysłano do naprawy i wzmocnienia.

W Saint-Malo jacht budził duże zainteresowanie kibiców. Przy okazji prezentacji jednostki przypominano postać Florence Arthaud i promowano produkcję filmową. Magnesem był również sam skipper – choć Philippe Poupon dawno zakończył aktywną karierę sportową, wciąż pozostaje jednym z najbardziej znanych francuskich żeglarzy. – Sytuacja jest komfortowa, bo nie mam żadnej presji na wynik – mówił nam przed startem. – Dla mnie te regaty to domknięcie pewnego etapu w życiu. A także hołd, jaki składam mojej przyjaciółce. To była naprawdę wspaniała dziewczyna.

Marek Słodownik, Saint-Malo (Francja)

Trimaran ma już swoje lata, ale wciąż robi ogromne wrażenie. Fot. Marek Słodownik

Zespół Malizia u wybrzeży Kapsztadu – start do trzeciego etapu regat. Fot. Ricardo Pinto / Team Malizia

The Ocean Race. Morderczy etap, lawina awarii i dobowe rekordy klasy IMOCA

Trzeci etap The Ocean Race, prowadzący z Kapsztadu do Itajaí w Brazylii (najdłuższy etap w historii wyścigu), wygrał Team Malizia, w którym skipperem jest Boris Herrmann. Niemiecki zespół pokonał faworyzowaną szwajcarską ekipę Holcim PRB (Kevin Escoffier), która triumfowała w dwóch poprzednich portach. Na trzecim miejscu, z dużą stratą do lidera, dopłynęła amerykańska załoga 11th Hour Racing (Charlie Enright), natomiast czwartą pozycję zajęła francuska ekipa Biotherm (Paul Meilhat). Piąty zespół, żeglujący pod flagą UE Guyot Environnement – Team Europe (Benjamin Dutreux), po awarii kadłuba w pierwszych dniach rywalizacji dotarł do Brazylii na pokładzie statku. Kolejny etap The Ocean Race 2023, prowadzący do amerykańskiego Newport, rozpoczął się 23 kwietnia.

Choć etap z metą w Brazylii był podwójnie punktowany, w klasyfikacji generalnej nie zaszły wielkie zmiany. Zespół Holcim PRB zdobył bowiem dodatkowe pięć punktów, mijając jako pierwszy bramkę ustawioną nieopodal Nowej Zelandii. Po trzech etapach Szwajcarzy mają więc 19 punktów, Team Malizia – 14, zespół 11th Hour Racing – 13, Biotherm – 10, a Guyot Environnement – dwa. W kolejnych czterech etapach można zdobyć 25 punktów. Piąty etap, prowadzący przez Atlantyk z Newport do Aarhus, znów będzie podwójnie punktowany, więc teoretycznie każde rozstrzygnięcie jest możliwe.

Zwycięski Boris Herrmann na mecie w Brazylii.

Etap prowadzący przez Ocean Południowy miał dać odpowiedź na pytanie o przyszłość regat. Żeglarze z wiodących zespołów od lat przekonują, że wokółziemski wyścig ma za dużo etapów i jest zbyt długi. W tym roku zmniejszono liczbę etapów, ale nie wpłynęło to zbytnio na skrócenie imprezy – regaty trwają prawie pół roku (15 stycznia do 1 lipca). Wydłużenie etapów powoduje bowiem lawinowy wzrost awarii technicznych. Po przepłynięciu 12 700 mil do Brazylii, załogi wyciągnęły łodzie z wody, a ekipy techniczne rozpoczęły remonty i wyścig z czasem. Z morza docierały do nas szczątkowe informacje, dopiero na mecie okazało się, że jachty są naprawdę w kiepskim stanie. Żaden nie uniknął poważnej awarii. Najmocniej trudy żeglugi odczuł „Biotherm" dowodzony przez Paula Meilhata. Lista prac remontowych obejmowała 183 pozycje, a jednym z najpoważniejszych zadań była naprawa ułamanego foila. Na jachcie zawiodła elektronika i załoga przez kilka ostatnich dni sterowała ręcznie, bez możliwości prowadzenia pełnej nawigacji elektronicznej.

Innym także nie było łatwo. Na jachcie amerykańskim uszkodzeniu uległ grot, co zmusiło załogę do żeglugi z żaglem o zmniejszonej powierzchni. Poza tym mieli problemy z autopilotem i elementami elektroniki. Zespół Malizia zmagał się z pękniętym masztem, olinowaniem oraz awariami płetw sterowych.

FOT. SAILING ENERGY / THE OCEAN RACE

Żeglarze z „Holcim PRB" zgłaszali problemy z autopilotem. Po awarii hydraulicznych siłowników uchylnego kila na jachcie „Biotherm", załoga obsługiwała mechanizm ręcznie. Oznaczało to pompowanie w pozycji leżącej (przy każdym zwrocie) mechanizmu wychylającego płetwę balastową, około 300 pompek w uciążliwych warunkach. Na mecie wszyscy mieli dosyć żeglugi, jachtu i na krótko także siebie nawzajem.

To tylko niektóre najpoważniejsze problemy techniczne. Poza tym wszystkie ekipy skarżyły się na niedogodności wynikające z licznych drobnych, ale uciążliwych, awarii, z ciasnoty panującej pod pokładem, narzekali też na monotonię kulinarną, co w tak długim rejsie także dawało się we znaki.

Załoga Guyot Environnement – Team Europe, która przerwała rywalizację, zgłosiła delaminację podwodnej części kadłuba. To jedyna łódź w stawce zbudowana w 2015 roku, a więc jeszcze przed wprowadzeniem zakazu stosowania w części dennej poszycia typu plaster miodu. Foile wpływają na wzrost prędkości oraz zwiększenie obciążeń dynamicznych kadłuba. Konieczne jest zatem stosowanie monolitu lub pianki – kadłuby są teraz cięższe, ale bardziej wytrzymałe. Awarie skłoniły wszystkie załogi do skanowania jachtów ultradźwiękami, co jest procesem kosztownym, ale uznano, że koniecznym z uwagi na zbyt wielkie ryzyko uszkodzeń na kolejnych etapach. Na liczne awarie wpływ ma także żegluga załogowa na jachtach projektowanych dla samotników. W obawie przed awariami samotnicy żeglują bardziej zachowawczo. Z kolei załogi wyciskają z tych konstrukcji maksimum możliwości, bo wierzą, że liczniejsza ekipa poradzi sobie na morzu z uszkodzeniami. Wskazano na przykład, że wymiana listwy w grocie przez samotnego żeglarza trwa kilka godzin, a przez pełen skład – zaledwie pół godziny.

Jacht załogi 11th Hour Racing, specjalnie projektowany na te regaty, a więc przeznaczony dla wieloosobowej załogi, nie pokazał swych możliwości właśnie z powodu awarii. Przed wyścigiem ta konstrukcja stawiana była w roli faworyta, ale na razie nie spełnia oczekiwań. „Malizia", jacht który najbardziej się wyróżnia we flocie klasy IMOCA, ma nowatorską architekturę kabiny i kokpitu oraz bardzo ciekawą konfigurację części podwodnej, jest w czołówce wyścigu, ale pływa dość nierówno. Jego foile umieszczono najniżej, co powoduje, że może szybciej od innych wynurzać się z wody i skuteczniej żeglować na dużych falach, zapewniając lepszą równowagę. Gorzej jednak pływa w słabych wiatrach i tu ustępuje rywalom. Ciekawostką techniczną jest ostro zakończone dno w części rufowej, co ma powodować szybsze odrywanie strug wody od kadłuba podczas wynurzania. Najbardziej uniwersalną konstrukcją jest „Holcim PRB" żeglujący najrówniej we wszystkich warunkach i bardzo szybko na każdym kursie względem wiatru.

Team Malizia mija przylądek Horn. Fot. Antoine Auriol

Rekordy prędkości

Etap z RPA do Brazylii był okazją do bicia dobowych rekordów prędkości w klasie IMOCA. Dotychczasowy, ustanowiony w 2018 roku, należał do Alexa Thomsona i jachtu „Hugo Boss". Brytyjczyk przepłynął wówczas 539,71 mili, co dało średnią prędkość 22,49 węzła. Tym razem o nowe rekordy było łatwiej, bo rywalizowały czteroosobowe załogi. Serię rozpoczęła ekipa 11th Hour Racing, która pokonała w dobę 544,63 mili. Kilka dni później wszystkie cztery jachty przekroczyły granicę 572 mil. Odpowiedź Amerykanów była niemal natychmiastowa – 582 mile na dobę. Kolejny rekord ustanowił jacht „Holcim PRB": 588,71 mili. Później znów wszystkich zaskoczyła ekipa szwajcarska – najpierw przepływając 594 mile, a kolejnej doby 595,26 mili (1102 km, średnia prędkość 24,8 węzła). Warto przypomnieć, że rekord jachtu jednokadłubowego należy do „Comanche" i wynosi 618 mil, ale jest to jednostka dłuższa aż o 12 metrów od „Holcim PRB". 40 lat temu rekord w tej kategorii należał do polskiego jachtu: Ryszard Konkolski na „Nike II" (klasa Cetus) przepłynął podczas regat BOC Challenge 247 mil.

Marek Słodownik

Zadaszony kokpit jachtu „Holcim – PRB". Fot. Julien Champolion

Regatowy bolid N'Fun 30 na Jezioraku. Fot. Marek Wilczek

Jeziorak Yacht Club. Szkolenia i regaty ze wsparciem firmy Dom Volvo

Jeziorak Yacht Club rozpoczął realizację zapowiadanych przed sezonem dwóch cyklów regat na sportowych jachtach klasy N'Fun 30: pod koniec kwietnia przeprowadzono regaty Start Season w ramach Polskiej Ligi Sterników, a już na trzeci weekend maja zaplanowano pierwsze zawody cyklu N'Fun 30 Grand Prix.

Jeziorak Yacht Club odpowiada na rosnące zainteresowanie wodniaków aktywnym spędzaniem czasu pod żaglami. Oferuje flotę monotypowych jednostek klasy N'Fun 30, zorganizowane szkolenia pod okiem doświadczonych regatowców, a także rywalizację dla żeglarzy o różnym stopniu zaawansowania. Cykl N'Fun 30 Grand Prix przeznaczony jest dla armatorów jachtów N'Fun 30 oraz dla ekip chcących skorzystać z floty klubowej. Z kolei osoby, które nie posiadają własnych załóg, po ukończeniu akademii regatowej startują w Polskiej Lidze Sterników.

Nawet przy słabszym wietrze emocji nie brakuje.

N'Fun 30 Grand Prix

Cykl trzech imprez. Zgodnie z formułą pro-am, profesjonalni żeglarze muszą mieć w załogach amatorów (połowa składu), natomiast amatorzy i właściciele jednostek mogą korzystać z usług trenera, który może pełnić funkcję skippera lub taktyka. W tym sezonie ma wystartować aż sześć ekip. Organizatorzy liczą na stały rozwój floty, bo osób saintereso-wanych zakupen łodzi N'Fun 30 wciąż przybywa (klub oferuje doradztwo i pośrednictwo w zakupie nowych jednostek). Pierwsze regaty cyklu będą rozgrywane w Iławie (Port 110, 19-21 maja), drugie, o randze mistrzostw Polski, w Chmielówce (16-18 czerwca), a trzecie – w Siemianach (15-17 września). Lista

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

POLSKA LIGA STERNIKÓW 2023	
28-30.04	Start Season – Port 110
2-4.06	Open Season – Port 110
23-25.06	Summer Start – Chmielówka
11-13.08	White Jazz Party – Port 110
8-10.09	Autumn Party – Siemiany
6-8.10	Grand Final – Port 110

startowa: Robert Rałowicz, Stanisław Parafiniuk, Marcin Rywin, Marcin Tkaczyk, Marek Stańczyk, Karol Górski.

Polska Liga Sterników

Polska Liga Sterników to projekt dla osób, które chcą się uczyć żeglarstwa regatowego w sposób efektywny i bezpieczny. Tu nie trzeba mieć ani jachtu, ani załogi. Wystarczy ukończyć akademię regatową, na której zdobywamy podstawowe umiejętności techniczne, wyrobić klubową licencję i zarezerwować pojedyncze miejsce na pokładzie. Doświadczony trener zadba o proces nauki, a rotacyjny system sprawi, że szybko zrozumiemy niuanse związane z trymem i zarządzaniem załogą (są jeszcze wolne miejsca, w każdej chwili można dołączyć do ekipy). W połowie kwietnia na liście startowej było 15 sterników. Organizator zaplanował sześć imprez w różnych miejscach na Jezioraku. Do rankingu trafią sternicy, którzy wezmą udział przynajmniej w dwóch imprezach, ale można też wystartować raz (gościnnie).

Klub oferuje szkolenia i regaty dla żeglarzy o różnym stopniu zaawansowania. Fot. Marek Wilczek

Jeziorak Yacht Club chce także rozpocząć dyskusję oraz kampanię informacyjną na temat potencjału odnawialnych źródeł energii na Jezioraku. Kolejnym krokiem mają być działania zmierzające do elektryfikacji Jezioraka. Inspiracją jest tu współpraca z Domem Volvo, który został głównym sponsorem klubu. Już w tym roku marka Volvo będzie oferować model EX90 wyłącznie z silnikiem elektrycznym.

Więcej informacji o szkoleniach i regatach na stronie www.jeziorakyachtclub.pl. ■

Najdłuższe jezioro w Polsce sprzyja rozgrywaniu niezwykłych wyścigów typu *long-distance*. Fot. Michał Tomaszewski

W klasie 49er całe podium zajęły załogi z Nowej Zelandii i Australii. Fot. Sailing Energy

Polacy w czołówce Pucharu Świata na Majorce. Najbliżej medalu: Przybytek i Piasecki

Czwarte miejsce Łukasza Przybytka i Jacka Piaseckiego w klasie 49er to najlepszy wynik polskich żeglarzy w regatach Pucharu Świata Trofeo Princesa Sofía Mallorca. Na starcie stanęło ponad 1200 żeglarzy z 67 krajów, w tym 36 reprezentantów Polski.

Puchar Księżniczki Zofii to pierwsze w tym roku regaty PŚ klas olimpijskich i pierwsza weryfikacja formy po zimowych przygotowaniach. Łukaszowi i Jackowi, najlepszej europejskiej załodze w tych zawodach, do medalu zabrakło zaledwie dwóch punktów. Pierwsze trzy miejsca zajęły załogi z Nowej Zelandii i Australii. Wygrali Logan Beck i Oscar Gunn (Nowa Zelandia).

– Przed podwójnie punktowanym wyścigiem medalowym mieliśmy dziewięć punktów straty do podium. Musieliśmy zatem popłynąć bezbłędnie i liczyć na to, że nasi rywale będą daleko za nami. Tak też się stało. Finiszowaliśmy na miejscu trzecim, a nasi najgroźniejsi rywale dopłynęli na dziewiątym. Zabrakło niewiele, ale czwarte miejsce to też sukces. Jesteśmy zadowoleni z tego, jak pływaliśmy – widać, że dobrze przepracowaliśmy okres przygotowawczy – mówił Łukasz Przybytek.

Dla Łukasza i Jacka regaty na Majorce zwieńczyły pierwszy rok pływania w jednej załodze. Paweł Kołodziński, wieloletni załogant Łukasza, po igrzyskach w Tokio zakończył karierę. Zastąpił go Jacek Piasecki i nowa para niemal od razu zameldowała się w światowej czołówce. Co więcej, z miesiąca na miesiąc robią postępy.

– Rok temu zajęliśmy na Majorce siódme miejsce i był to wówczas nasz pierwszy wspólny start. Dzisiaj mamy za sobą rok treningów i jesteśmy czołową załogą świata. Przed nami jednak sporo pracy. Nasz główny cel w tym sezonie to walka o kwalifikację olimpijską dla kraju podczas sierpniowych mistrzostw świata klas olimpijskich w Hadze – mówi Jacek Piasecki.

Wiktoria Gołębiowska wygrała wyścig medalowy.

Przybytek i Piasecki byli blisko medali.

Maja Dziarnowska zajęła 12. miejsce w klasie iQFoil.

FOT. SAILING ENERGY (3)

Z dobrej strony pokazała się także młoda załoga Mikołaj Staniul i Jakub Sztorch, która długo liczyła się w walce o awans do wyścigu medalowego. Dwukrotni mistrzowie świata juniorów zakończyli rywalizację na 16. miejscu. Tu zabrakło trochę równego pływania – Polacy potrafili kończyć wyścigi w pierwszej trójce, ale też zaliczali starty w drugiej dziesiątce. Podobnie było w przypadku bardziej doświadczonej załogi Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki, która ukończyła regaty na miejscu 18.

W klasie 49erFX można mówić o pechu polskiej załogi. Aleksandra Melzacka i Sandra Jankowiak świetnie radziły sobie w wyścigach eliminacyjnych i pewnie awansowały do wyścigu medalowego. Niestety Sandra obudziła się z 40-stopniową gorączką i polska załoga nie była w stanie stanąć na starcie. Ostatecznie Aleksandra Melzacka i Sandra Jankowiak zostały sklasyfikowane na 9. miejscu.

W klasie Formula Kite Maks Żakowski zajął 12. miejsce. W klasie iQFoil Maja Dziarnowska była 12., a Zofia Klepacka – 14. Szansę na medal miał Paweł Tarnowski. Po nienajlepszym początku regat, wraz z trenerem dokonał trafnej analizy błędów i w kolejnych startach systematycznie piął się w górę tabeli, kończąc większość wyścigów w czołówce i pewnie awansując do wyścigów medalowych. Paweł Tarnowski dzielnie walczył w ćwierćfinale, ale do awansu trochę zabrakło – ostatecznie zajął siódme miejsce.

– W ćwierćfinale zrobiłem drobny błąd i straciłem zajmowaną drugą pozycję. Nie udało mi się już później nadrobić strat, ale ogólnie jestem zadowolony z wyniku. Najważniejsze, że na początku sezonu jest dobra prędkość, przygotowanie sprzętu też jest ok – mówi Paweł Tarnowski.

W klasie ILCA 6 dobrze rozpoczęła regaty Wiktoria Gołębiowska, która była w czołówce. Później wypadła poza pierwszą dziesiątkę, ale nie złożyła broni i awansowała do wyścigu medalowego, w którym popłynęła znakomicie i wygrała, kończąc zawody na siódmym miejscu. – To mój najlepszy wynik w Pucharze Świata. Szkoda, że bez medalu, ale wierzę, że i na niego zapracuję – mówiła Wiktoria. Agata Barwińska miała świetną pierwszą część regat, jednak później przyszedł spadek formy i nie awansowała do wyścigu medalowego – ukończyła regaty na miejscu 22. Regaty w klasie ILCA 6 wygrała Marit Bouwmeester (Holandia), która kilka tygodni wcześniej wywalczyła złoty medal mistrzostw Europy. To jedna z najwybitniejszych żeglarek na świecie, ma na koncie tytuły mistrzyni świata, jest też złotą medalistką igrzysk w Rio.

Informacja prasowa PZŻ

Rosyjska ruletka w wyścigach finałowych nowej klasy olimpijskiej iQFoil

Siedem medali zdobyli polscy żeglarze w regatach iQFoil Games rozegranych u wybrzeży Kadyksu (trzy złote, dwa srebrne i dwa brązowe). Zofia Klepacka zajęła pierwsze miejsce, Maja Dziarnowska drugie, a Aleksandra Wasiewicz i Michał Maziarka triumfowali w kategorii do lat 19. W Kadyksie wystartowało aż 20 reprezentantów Polski, zabrakło jedynie męskiej kadry seniorów, która przygotowywała się do kolejnych regat na Majorce.

W serii kwalifikacyjnej seniorki rozegrały 11 wyścigów (siedem kursowych i cztery slalomowe). Od początku ton rywalizacji nadawała Maja Dziarnowska, brązowa medalistka z mistrzostw Europy, która aż 10 startów kończyła w pierwszej trójce, a cztery wygrała. Z pierwszej pozycji awansowała bezpośrednio do wyścigu finałowego. Zofia Klepacka była wówczas trzecia i musiała się przebić przez półfinał – wygrała go w pięknym stylu i było wiadomo, że batalię o złoto rozegrają między sobą dwie Polki. Wygrała Zofia, a na drugim miejscu dopłynęła Maja.

W klasie iQFoil punkty zdobyte w eliminacjach nie liczą się w biegach finałowych – cała zabawa zaczyna się od nowa. Można więc wygrać wszystkie wyścigi w serii kwalifikacyjnej, a później nie zdobyć medalu – dla jednych to piękna dramaturgia, inni przekonują, że to niezbyt sprawiedliwe. W finałowym biegu

Maja Dziarnowska.

w Kadyksie Zofia Klepacka wystartowała w pięknym stylu, uzyskała nieznaczną przewagę, której skutecznie broniła aż do mety. Tym samym brązowa medalistka z igrzysk w Londynie wygrała swoje pierwsze regaty w nowej klasie olimpijskiej iQFoil.

– Przez całe regaty pływałam bardzo dobrze. Praca przynosi efekty – robię postępy i gonię czołówkę. W finale wyszłam pierwsza ze startu i później wystarczyło kontrolować sytuację. Jestem z siebie dumna – mówiła Zofia.

– Oczywiście czuję niedosyt. Nie może być inaczej, gdy się prowadzi przez całe regaty i przegrywa finał. Taki jednak mamy format rywalizacji w naszej klasie. Na starcie popełniłam błąd i później trudno było go naprawić na trasie krótkiego wyścigu. Cieszy dobra forma i równe stabilne pływanie. Wniosek jest taki, że czasem warto podjąć większe ryzyko na starcie – mówiła Maja Dziarnowska.

Wśród seniorek na uwagę zasługuje również ósme miejsce Mai Kuchty, która niedawno powróciła do treningów po kontuzji. Pola Wawrzyniak, która debiutuje w seniorskiej stawce, zajęła 14 miejsce. Aleksandra Wasiewicz zdominowała rywalizację w kategorii do lat 19. W serii kwalifikacyjnej wygrała dziewięć wyścigów i nie dała rywalkom szans także w ostatnim starcie. Karolina Gajdzińska zajęła w tej grupie trzecie miejsce. Z kolei Martyna Duzowska była siódma.

Wśród mężczyzn do lat 19 rywalizacja była pełna zwrotów akcji. Po kwalifikacjach pewnie prowadził Stanisław Trepczyński. W wyścigu finałowym przegrał z Michałem Maziarką, który przedzierał się do czołówki od ćwierćfinału. Michał uskrzydlony udanymi wyścigami wygrał także ten najważniejszy. Stanisław Trepczyński zajął drugie miejsce. W pierwszej dziesiątce było jeszcze trzech Polaków: Maciej Pietrzak (czwarty), Igor Lewiński (piąty) i Konrad Machura (siódmy). Gustaw Trybek był trzeci, a Maciej Dąbek siódmy w kategorii U-17. Wśród kobiet Maria Rudowicz zajęła czwarte miejsce. ■

Agata Barwińska szósta w ME klasy ILCA 6

Agata Barwińska, broniąca tytułu sprzed roku, zajęła szóste miejsce w mistrzostwach Europy olimpijskiej klasy ILCA 6. Wiktoria Gołębiowska ukończyła regaty na 16. miejscu. Zawody rozegrano na wodach Morza Liguryjskiego we Włoszech.

Agata zdobywała medale na kolejnych trzech mistrzostwach Europy. Brąz wywalczyła w Gdańsku w 2020 roku, a złote krążki w Warnie w 2021 roku oraz w Hyères w 2022 roku. We Włoszech zabrakło stabilnej formy, co przełożyło się na miejsce poza podium. Pierwsza część regat była dla Agaty znakomita. Polka wygrała trzy z pięciu wyścigów. Niestety w kolejnych startach nie było już tak dobrze. Dwa wyścigi ukończone w trzeciej dziesiątce spowodowały dużą stratę, której nie udało się odrobić. – Niestety, tym razem bez medalu. Szóste miejsce jest jednak bardzo dobre, bo pokazuje, że jestem wśród najlepszych na świecie i w każdych regatach stać mnie na walkę o podium. W pierwszych wyścigach żeglowałem dobrze, spokojnie, wiedziałam co mam robić i podejmowałam dobre decyzje. W fazie finałowej warunki się zmieniły. Była bardzo duża fala, a wiatr mocno kręcił. Zawodniczki z czołówki miały zarówno słabe, jak i dobre wyścigi. Liczę na rewanż podczas sierpniowych mistrzostw świata, gdzie będziemy dodatkowo walczyć o kwalifikację olimpijską dla naszego kraju – mówiła Agata Barwińska.

Agata Barwińska. Fot. Thom Touw Photography

Wiktoria Gołębiowska również miała bardzo dobry początek: wygrany pierwszy wyścig i trzecie miejsce w kolejnym. Niestety w kolejnych dniach, które upłynęły pod znakiem zmiennego i słabego wiatru, Wiktoria pływała poza czołówką.

Mistrzynią Europy została Marit Bouwmeester (Niderlandy). To jedna z najwybitniejszych żeglarek w klasie ILCA 6, mistrzyni olimpijska z Rio de Janeiro i wielokrotna mistrzyni świata. Srebro wywalczyła Vasileia Karachaliou (Grecja), brązowa medalistka mistrzostw Europy z 2021 roku. Na najniższym stopniu podium stanęła Mária Érdi (Węgry), triumfatorka regat Sail Melbourne i piąta zawodniczka ostatnich mistrzostw świata. W klasie ILCA 6 mężczyzn brązowego medalu wywalczonego rok temu bronił Kacper Stanisławski (YKP Gdynia). Polak ukończył regaty na 12. miejscu. Na 22. pozycji sklasyfikowano Karola Krupskiego, który mieszka i trenuje w Hiszpanii.

Informacja prasowa PZŻ

Bavaria SR33, najmniejsza łódź z linii SR, osiągi ma podobne do tych, jakie notowaliśmy podczas testów większych modeli. Fot. Peter Lühr

Bavaria SR33 skazana na sukces. Dynamika i wygoda w kompaktowej odsłonie

Jacht Bavaria SR33 zadebiutował na styczniowych targach boot Düsseldorf. Najmniejsza jednostka z linii SR, podobnie jak poprzedniczki (SR36 i SR41), została bardzo dobrze przyjęta – zarówno przez dziennikarzy, jak i potencjalnych klientów. Dwa miesiące po premierze mogłem sprawdzić, jak nowa łódź sprawuje się na wodzie. Testy przeprowadzono w Neustadt na północy Niemiec pod koniec marca. Wczesna wiosna na Bałtyku to dość ryzykowny scenariusz. Jednak przedstawicielom stoczni zależało na opiniach, by ewentualne uwagi uwzględnić jeszcze przed rozpoczęciem seryjnej produkcji. Testowana jednostka była prototypem, który wcześniej oglądaliśmy na targach. Pierwszego dnia w Neustadt mieliśmy typowo marcową pogodę: cztery pory roku w ciągu kilku godzin. Na szczęście nazajutrz pogoda się ustabilizowała i mimo niskich temperatur mogliśmy wyruszyć na wodę.

Kokpit z wygodną kanapą i stołem, na prawej burcie kambuz. Fot. Rolf Nachbar

Sprawdzone rozwiązania

Już na pierwszy rzut oka widać, że SR33 należy do tej samej rodziny, co dwie większe jednostki. Skoro jakaś koncepcja świetnie się sprawdziła, trzeba iść za ciosem i korzystać z udanych rozwiązań. Myślę, że to dobry przepis na sukces. Model SR36 uznano za najlepszy jacht w swojej klasie w licznych międzynarodowych konkursach, także w prestiżowym Best of Boats 2022 (kategoria Best for Family). Autorem wszystkich trzech modeli jest Marco Casali, projektant ściśle współpracujący z zespołem rozwojowym stoczni.

SR33 jest w rzeczywistości zaledwie dwa centymetry krótsza od większego modelu. Ta niewielka różnica wynika z tego, że platforma kąpielowa w nowej łodzi jest zintegrowana z kadłubem, podczas gdy na SR36 nie jest jego stałym elementem. Linia obu jednostek jest niemal identyczna. Gdyby łodzie stały od siebie w większej odległości, naprawdę

FOT. ROLF NACHBAR

Łódź doskonale słucha steru i manetki.

Łazienka ma osobny przedział prysznicowy.

W modelu SR33 dziobówka tworzy z mesą wspólną przestrzeń. Fot. Rolf Nachbar (2)

trudno byłoby je odróżnić. Także wyposażenie obu jachtów jest identyczne. Taki sam jest również układ kabin, chociaż oczywiście na SR33 są one nieco mniejsze. Dwie największe różnice, jakie zauważyłem w mniejszej jednostce, to brak wersji z zamkniętym kokpitem oraz otwarta kabina dziobowa (na SR36 mogliśmy mieć otwartą przestrzeń dziobową lub zamkniętą).

Pokład główny

Zabudowa SR33 zawiera wszystkie elementy służące wygodzie i bezpieczeństwu. Jest nawet taka sama rufowa strefa wypoczynku: łóżko, które można łatwo przekształcić w kącik kawowy ze stolikiem i kanapą (wyposażenie dodatkowe). To doskonałe miejsce na poranną kawę w porcie lub wypoczynek na kotwicowisku.

Wejście do kokpitu znajduje się na prawej burcie. Także wzdłuż prawej burty przechodzimy z kokpitu na pokład dziobowy, gdzie jest duży materac. Z kolei lewą burtą przejdziemy na dziób bezpośrednio z platformy rufowej. Boczne pokłady są szerokie i dobrze zabezpieczone solidnymi relingami burtowymi oraz uchwytami w dachu nadbudówki. Na lewej burcie mamy w kokpicie wygodną jadalnię z kanapą i stołem. Oparcie rufowej kanapy jest przekładane do przodu i do tyłu. Na prawej burcie znajduje się kambuz ze zlewozmywakiem, dwupalnikową kuchenką i blatem roboczym. Mamy tu także dużą lodówkę oraz przestronne szafki z solidnymi zamknięciami. Przy sterówce zamontowano szeroki fotel, a przy stanowisku nawigatora – wygodną leżankę na podwyższeniu. Dach nadbudówki może być w wersji *hard top* lub *soft top* (zamykanie wykonane z materiału).

Część mieszkalna

Układ pomieszczeń na dolnym pokładzie jest podobny, do tego, który znamy z większych modeli linii SR. Jedynie kabina dziobowa na testowanym jachcie nie miała sztywnej ścianki – przestrzeń, którą w całości zajmuje duże dwuosobowe łóżko, oddziela od salonu materiałowa kurtyna. W niewielkim saloniku mamy małą jadalnię z dwuosobową kanapą i stolikiem. Jest tu także wewnętrzny kambuz, z którego możemy korzystać podczas gorszej pogody, oraz łazienka z toaletą i osobną kabiną prysznicową. Na lewo od zejściówki jest wejście do dwuosobowej kabiny sypialnej. Poza szerokim łóżkiem, umieszczonym prostopadle do osi jachtu, zamontowano tu szafki na ubrania oraz wypoczynek ustawiony wzdłuż okna w lewej burcie. Słowem: wygodnie i przytulnie.

Wrażenia z pływania

Duże tafle okien bocznych, panoramiczna szyba przednia, wąskie słupki – wszystko to sprawia, że widoczność ze sterówki jest doskonała we wszystkich kierunkach. Także rozmieszczenie urządzeń i wskaźników jest bardzo dobre, a wszystkie monitory są doskonale czytelne. Bavaria SR33 napędzana jest dokładnie takimi samymi silnikami, jak większy model SR36. Maksymalny zestaw: dwa motory benzynowe Mercruiser 6.2L MPI 350 KM. Testowana Bavaria SR33 wyposażona była w dwa silniki D4 Volvo Penta, każdy o mocy 300 KM. Przyjemność prowadzenia bez zarzutu! Nawet w ciasnych skrętach i przy ostrych manewrach jacht reaguje znakomicie. Dzięki mniejszej masie, jest bardziej dynamiczny od modelu SR36. Manewrowanie jest wyjątkowo precyzyjne, łódź doskonale słucha steru i manetki. Dlatego z prowadzeniem tej jednostki poradzą sobie nawet mniej doświadczeni sternicy.

Przy maksymalnej prędkości 31,4 węzła (obroty: 3570 rpm) spalanie wynosiło około 118 l/h (na oba silniki). Przy prędkości cruisingowej wynoszącej 22, 24 węzły (obroty: 3000 rpm) spalanie spada do około 80 l/h. Na wejście w ślizg potrzebowaliśmy zaledwie ośmiu sekund. Są to osiągi podobne do tych, jakie notowaliśmy podczas testów większych modeli z linii SR. Najmniejszą łódź z tej rodziny wyróżnia jednak największa dynamika. Czy jacht Bavaria SR33 to konstrukcja skazana na sukces? Jest wygodny i bardzo sprawny. Mocną stroną łodzi jest też ekonomiczne spalanie. Doskonale się prowadzi i precyzyjnie manewruje. A co najważniejsze, ta łódź jest tańsza od bardzo podobnych większych modeli.

Arek Rejs

BAVARIA SR33	
Długość	11,40 m
Szerokość	3,46 m
Masa	7639 kg
Zanurzenie	0,86 m
Zbiornik paliwa	500 l
Zbiornik wody	250 l
Kategoria CE	B8 / C10
Silniki	2 x Mercruiser 6.2L MPI 350 KM
	2 x Mercruiser Diesel MD3,0L V6 270 KM
	2 x Volvo Penta V8 5.3L 350 KM
	2 x Volvo Penta D4 300 KM
Cena	od 238 500 euro netto

Mercury Marine prezentuje swój pierwszy zaburtowy silnik elektryczny

Wyświetlacz informuje o prędkości, poziomie naładowania baterii i zasięgu.

Mercury wprowadza na rynek pierwszy zaburtowy silnik elektryczny Avator 7.5e. To jednostka o wydajności i przyspieszeniu odpowiadającym silnikowi spalinowemu o mocy 3,5 KM. Avator 7.5e dostępny będzie w Polsce w punktach sieci dealerskiej Mercury Marine od przełomu lipca i sierpnia. Wodniacy zainteresowani tym produktem będą mogli się z nim zapoznać na letnich targach Polboat Yachting Festival w Gdyni.

Silnik dostarczany jest z solidną trójpłatową śrubą, manetką wbudowaną w uchylny rumpel, linką bezpieczeństwa oraz baterią litowo-jonową 1 kWh wkładaną od góry po otwarciu pokrywy. Nie ma tu żadnych zbędnych kabli, więc montaż jest niezwykle prosty, a regulacja nie wymaga żadnych narzędzi. Silnik waży 19,5 kg, bateria – 7,6 kg. W zestawie mamy też ładowarkę 110W zapewniającą efektywne i bezpieczne ładowanie. Dostępne są trzy długości kolumny: 381 mm, 508 mm i 635 mm. Solidny rumpel po złożeniu staje się wygodnym uchwytem do przenoszenia silnika. Możemy też zamawiać wersje bez rumpla przystosowane do sterowania manetką.

Kolorowy wyświetlacz, czytelny także w warunkach silnego nasłonecznienia, jest wbudowany w korpus silnika lub zamontowany w pobliżu manetki zewnętrznej (wersje bez rumpla). Informuje on o prędkości żeglugi, poziomie naładowania baterii i zasięgu. W razie potrzeby wyświetli także alerty.

Baterię możemy przechowywać i przenosić w torbie.

Silnik jest kompaktowy, łatwy w transporcie, wygodny do przechowywania w domu lub na większym jachcie. Możemy mieć na pokładzie dodatkową baterię, którą w każdej chwili wymienimy w kilka sekund. Ładowarkę podłączymy do standardowego domowego gniazda 230V, a wskaźniki LED będą nas informować o postępach ładowania. Dodatkowo możemy dokupić dopasowane torby transportowe na silnik i akumulator. Dodając moduł SmartCraft Connect, użytkownik może monitorować wszystkie funkcje w aplikacji Mercury Marine. Oprócz standardowych informacji, mamy tu na przykład wizualizację zasięgu na mapie oraz możliwość udostępniania danych.

Mercury Marine (z siedzibą w stanie Wisconsin) jest wiodącym producentem silników napędowych do jednostek rekreacyjnych. Firma jest częścią Brunswick Corporation. Portfolio marek obejmuje silniki zaburtowe i stacjonarne, śruby napędowe, pontony oraz elektronikę Mercury SmartCraft. Więcej informacji na stronie www.silnikimercury.pl. ■

Montaż baterii jest bardzo prosty.

Solidny rumpel po złożeniu pełni funkcję wygodnego uchwytu.

Fundacja Ocean Marzeń

Są dzieci, dla których dorastanie to ból i samotność.

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

oceanmarzen.org.pl

PRZEZ ŻEGLARSTWO W DOROSŁE ŻYCIE

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

Wprowadzenie młodzieży z domów dziecka w dorosłość to wielkie wyzwanie.

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

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

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

Pierwsze szkolenie na stopień Żeglarza Jachtowego.

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

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

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

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

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

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

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

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

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

nr rachunku odbiorcy
29 1240 6218 1111 0010 4356 6555

waluta PLN kwota

kwota słownie (wpłata)

nazwa zleceniodawcy

tytułem
Fundusz Stypendialny

Opłata

pieczęć, data i podpis zleceniodawcy

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

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

POMORSKIE

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

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

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

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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

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

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

MAZOWIECKIE

Parker Poland, Cząstków Polski, Firmowa 30, tel. (22) 7851111
Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep żeglarski Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 6160279
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 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 Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. 505820506
Sklep żeglarski Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 6763358
Szkoła Żeglarstwa Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663567514
Jacht Klub Elektron przy Elektrowni Bełchatów – Wioska Żeglarska Zarzęcin nad Zalewem Sulejowskim (tawerna Korsarz), tel. 607972585
Port Jachtowy Maruś – Zalew Sulejowski, Swolszewice Małe, Żeglarska 1
Piotrkowski Okręgowy Związek Żeglarski, Tomaszów Mazowiecki, Dzieci Polskich 41A, tel. 502313006
Zalew Kielce – Uczniowski Klub Sportowy, Kielce, Zagnańska 110, tel. 501458100

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

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

ŚLĄSKIE

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

PODLASKIE I LUBELSKIE

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

MAŁOPOLSKIE I PODKARPACKIE

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

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