

WIAATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ - MAJ 2024



www.sea-line.eu

Więcej
niż farby...



PUCHAR AMERYKI

Przygotowania
do gwiazdnych wojen

SZTYNORT ZAPRASZA

Multimedialne muzeum Memuak

WYPADEK „MAUI”

Akcja ewakuacja na plaży Rozewie



Czytaj e-wydania „Wiatru”

pokłady przygody



SORRENTO

PREMIERE '23



see  more

www.parkerpoland.com
parker@parker.com.pl
[f / bateauxparker](https://www.facebook.com/bateauxparker)



PARKER



DYNACOOK CAMPER & YACHT

Ciesz się komfortem
podróży w Twoim
własnym stylu.

Akcesoria

stylowe i praktyczne!

Poznaj nowe dodatki do płyt
serii Camper & Yacht.

Uchwyty zabezpieczające
przed przesuwaniem się
garnków oraz **górną osłonę**,
która po wyłączeniu płyty
może służyć jako dodatkowy
blat roboczy.



Model DYNACOOK X2 mini

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

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



@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl



e-Wydania „Wiatru”. Rozwijamy web kiosk i aplikację na urządzenia mobilne

Jak wygodnie czytać elektroniczne wydania „Wiatru”? Metoda dla tradycjonalistów: pobieramy plik PDF ze strony www.wiatr.pl (zakładka: Archiwum wydań, link: Pobierz). W tym samym miejscu można też wybrać opcję Czytaj – otworzycie wówczas pismo w web kiosku, który jest nowoczesnym i intuicyjnym narzędziem do wygodnego przeglądania i czytania „Wiatru” na laptopach i komputerach stacjonarnych. Web kiosk ma przejrzystą szatę graficzną oraz proste funkcje ułatwiające przeglądanie pisma, przewijanie stron, powiększanie czcionki oraz drukowanie poszczególnych materiałów lub nawet całego numeru. Można też łatwo wysłać znajomym linki do wybranych artykułów, korzystając z poczty e-mail lub z serwisów Facebook, LinkedIn i X. Szczególną uwagę warto zwrócić na udoskonalony zoom do powiększania czcionki – tekst możemy dowolnie powiększać bez utraty jakości wyświetlania (tzw. powiększanie wektorowe). Informatycy zadbali również o wygodę czytelników chcących odwiedzać web kiosk w miejscach, w których internet jest słabszy – dziś możemy ściągać „Wiatr” w mgnieniu oka nawet wtedy, gdy transfer jest siedem razy wolniejszy.

Z kolei na urządzeniach mobilnych (telefony i tablety) najwygodniej czytamy „Wiatr” w aplikacji – tę opcję najchętniej wybierają młodszy czytelnicy. Na urządzeniach z systemem iOS odwiedzamy sklep App Store. Wpisujemy hasło Wiatr i odnajdujemy darmową aplikację z logo magazynu. Następnie klikamy w ikonę Pobierz i czekamy aż aplikacja zainstaluje się na naszym urządzeniu (już po chwili jest widoczna na

ekranie). Teraz można sięgać po dowolne wydania „Wiatru” z ostatnich lat. Te same czynności wykonujemy na urządzeniach z systemem Android: odwiedzamy sklep Play, wpisujemy hasło Wiatr, odnajdujemy aplikację, klikamy w ikonę Pobierz i czekamy aż aplikacja zainstaluje się na urządzeniu. Czytanie w aplikacji, podobnie jak w web kiosku, jest intuicyjne i proste. Możemy przesuwać kolejne strony e-wydania lub przeskakiwać w dowolne miejsca pisma, wykorzystując suwak stron pojawiający się na dolnym pasku. Możemy też dowolnie powiększać tekst – oczywiście bez utraty jakości wyświetlania.

Materiały publikowane w web kiosku oraz w aplikacji na urządzeniach mobilnych zawierają linki do stron internetowych, galerie zdjęć oraz filmy – wystarczy kliknąć w odpowiednią animowaną ikonę wyróżnioną czerwonym kolorem, by przejść do multimediiów. Elektroniczne wydania „Wiatru”, publikowane w web kiosku oraz w aplikacji, przygotowujemy we współpracy z markami Setupo i Publuu. Zapraszamy do lektury.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



10 712 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru”.
Czytaj w aplikacji WIATR lub w WEB KIOSKU
wiatr.pl/archiwum.





Cole Brauer promienieje ze szczęścia na mecie regat Global Solo Challenge.

Fot. Teddy Weathersbe



Francuz Philippe Delamare, zwycięzca regat.



Cole Brauer i trzeci na mecie Włoch Andrea Mura.

Cole Brauer. Dziewczyna, która pokazała światu najpiękniejszą stronę żeglarstwa

Cole Brauer, 29-letnia Amerykanka z nadmorskiego Boothbay w stanie Maine, zajęła drugie miejsce w wólkziemskich regatach samotników Global Solo Challenge, które zyskały miano „Vendée Globe dla amatorów”. Dziewczyna filigranowej budowy, której zawodowcy z The Ocean Race nie chcieli przyjąć do załogi („jesteś za mała na Ocean Południowy”), zacisnęła zęby, wsiadła na łódź typu Class 40, wystartowała samotnie w wyścigu niższej rangi i podbiła serca kibiców. Cole zdobyła tysiące fanów

w internecie. Na Instagramie, gdzie zamieściła 150 krótkich filmów, zgromadziła pół miliona obserwatorów – 10 razy więcej, niż ma na tym portalu słynny brytyjski żeglarz Ben Ainslie. Jej posty zyskiwały popularność porównywalną do tych, które trafiają do sieci na oficjalnych kanałach Pucharu Ameryki. W jaki sposób sterniczka debiutująca na oceanach zrobiła takie zamieszanie?

Cole złamała niepisane zasady i zrzuciła z piedestału wizerunek samotnego skippera zmagającego się z furją bezlitosnych oce-

anów. Wnętrze jachtu przystroiła w świąteczne ozdoby. Ubięrała wełniane czapki z zabawnymi uszami. Tańczyła do rockowych przebojów. Pokazywała widzom piękno oceanu o zachodzie i o wschodzie słońca. Chwile radości przeplatała łzami. Później oglądała na laptopie wyścigi Formuły 1, malowała paznokcie oraz pokazywała, jak robi pranie w wiadrze i wiesza majtki na relingu. „Kiedy zobaczyłam pierwsze takie filmy, pomyślałam »Nie! Co robisz?«” – zdradziła na łamach „The New York Times” brytyjska żeglarka Dee Caffari. „Ale ona była w tym wszystkim autentyczna i dzięki temu zabrała na łódkę ludzi z całego świata. Reprezentuje nowe pokolenie żeglarzy. Opowiada swoją historię w inny sposób i okazuje się, że to działa” – mówiła Dee.

Caffari była w szoku, ale Brauer dopiero się rozkręcała. Przez Starlinka Elona Muska przesyłała materiały do zespołu brzegowego. Na łódzie za produkcję postów odpowiadała Lydia Mullan z portalu „Sail Magazine”. Dzięki tej współpracy Cole szybko się przebiła także do mediów głównego nurtu – trafiła na anteny telewizyjne oraz na łamy popularnych portali i czasopism: „USA Today”, „People”, „ABC News”, „CBS News”, „New York Post”, „NBC News” i „Fox News”. Agencja „The Associated Press”, wysyłając w świat obszerny materiał poświęcony amerykańskiej sterniczce, przypomniała, że pierwszą kobietą, która samotnie opłynęła świat była Polka Krystyna Chojnowska-Liskiewicz (1978), a pierwszą która dokonała tego non stop – Australijka Kay Cottee (1988). Pokonując prawie



29-letnia filigranowa dziewczyna została pierwszą Amerykanką, która opłynęła świat solo i bez postojów.

28 000 mil i spędzając na oceanach 130 dni, Cole Brauer została pierwszą Amerykanką, która opłynęła świat solo i bez postojów. Teraz chyba nikt już nie powie, że się nie nadaje, bo brak jej centymetrów i kilogramów.

Na starcie regat Global Solo Challenge stanęło 16 żeglarzy z 10 krajów. Cole była najmłodszym uczestnikiem i jedyną kobietą. Żeglarze mogli korzystać ze wsparcia lądowego, mogli też się zatrzymać w celu wykonania niezbędnych napraw (groziła za to jedynie kara czasowa). Sternicy mogli zgłosić do rywalizacji dowolną łódź, pod warunkiem, że nie powstała specjalnie na te regaty. Marco Nannini, organizator imprezy, chciał w ten sposób stworzyć wyścig „przyjazny dla budżetów”. Ponieważ rywalizowały jachty różnych typów, żeglarze wyruszyli na trasę w różnych terminach – najwolniejsze łodzie opuszczały hiszpański port A Coruña jako pierwsze, a jednostki najszybsze – nawet trzy miesiące później (ten przepis budził pewne kontrowersje z uwagi na różne warunki panujące na oceanach w poszczególnych terminach). Brauer wystartowała na łodzi „First Light” 29 października ubiegłego roku razem z kilkoma innymi skipperami. Na jachcie miała kamery, które rejestrowały codzienne życie i żeglugę, co jakiś czas zatrzymując w kadrze nieoczekiwane wydarzenia – na przykład gwałtowny upadek po nagłym uderzeniu przez fale. Sterniczka doznała kontuzji zeber. Po odwodnieniu spowodowanym wymiotami aplikowała sobie kroplówkę. Ale w mediach eksponowała przede wszystkim radość z przebywania na oceanie i codzienne czynności.

Połowa uczestników z całej floty z różnych powodów wycofała się z rywalizacji. Zwyciężył Francuz Philippe Delamare, który na trasę wyruszył niespełna miesiąc przed Brauer. Cole zameldowała się na mecie 11 dni po zwycięzcy, a Włoch Andrea Mura, zdobywca trzeciego miejsca, który rywalizację rozpoczął trzy tygodnie po Brauer – przypłynął po kolejnych 11 dniach. Na mecie dziewczynę z „First Light” witali kibice, fani z internetu, współpracownicy i rodzina. Puchar wręczył jej zwycięzca regat, który chyba szybko zrozumiał, że ma wyjątkową okazję, by przez



Philippe Delamare zwyciężył, ale to Cole Brauer skradła show.

Fot. Teddy Weathersbe

chwile ogrzać się w świetle wschodzącej gwiazdy. Lokalny klub piłkarski podarował Cole koszulkę z jej imieniem i numerem 54, który jacht „First Light” nosi na burcie. Brauer powiedziała jedynie, że nie może w to wszystko uwierzyć i z ekscytacją czeka na pierwsze rogalika i cappuccino...

Cole dorastała na Long Island w stanie Nowy Jork. Na University of Hawai’i studiowała nauki o żywieniu i była członkiem akademickiej załogi żeglarskiej. Miała zostać lekarzem, ale żeglarstwo coraz bardziej ją wciągało. Na wschodnim wybrzeżu Atlantyku pracowała przy przeprowadzaniu jachtów. Uczestniczyła też w regatach z Rhode Island na Bermudy. Na oficjalnej stronie wyścigu Global Solo Challenge (globalsolochallenge.com) napisała między innymi: „Dorastałam w rezerwacie przyrody. Wędrowałam przez wysokie trawy nad potokiem i bawiłam się w błocie. Dużo czasu spędzałam samotnie, odkrywając przyrodę. Fascynowały mnie chmury, kości zwierząt i zmieniająca się pogoda. Udawałam, że jestem wróżką lejącą nad strumieniem i obserwującą każdy ruch i każdy podmuch, który porusza trzciny. Kiedy przeprowadziłam się na Hawaje na studia, trafiłam do lokalnej żeglarskiej społeczności. Nie miałam pojęcia, że weźmie mnie pod swoje skrzydła i popchnie do realizacji najśmielszych marzeń”.

Co dalej? „Cole ogłosiła, że zamierza rozpocząć kampanię do regat Vendée Globe 2028” – napisał Marco Nannini na stronie swoich regat. Organizator Global Solo Challenge przytomnie jednak zwrócił uwagę, że oznacza to skok do zupełnie innej ligi. „Kampania do Vendée Globe, w porównaniu z przygotowaniem do naszej imprezy, to jak 10:1. Wszystko jest tam co najmniej dziesięć razy większe: organizacja, finanse, umiejętności profesjonalnych żeglarzy oraz kompetencje zespołów lądowych. Vendée Globe to po prostu inna gra. Nie można jej rozegrać, opierając się jedynie na poświęceniu i entuzjazmie. Dlatego Cole musi się teraz jak najszybciej wspiąć na poziom klasy IMOCA. Być może będzie musiała również poradzić sobie z pewnym szokiem – przejście od zasad wyznaczanych przez koleżeństwo do reguł świata zawodowców może nie być łatwe. Mam nadzieję, że wyścig Global Solo Challenge będzie dla niej dobrym drogowskazem oraz że zachowa swój uśmiech, siłę, energię i pozytywne nastawienie, gdy stanie nagle przed swoim nowym Everestem” – dodał Marco Nannini.

Start kolejnej edycji Global Solo Challenge zaplanowano na jesień 2027 roku. Wstępne zawiadomienie, regulamin, formularz zgłoszeniowy oraz informację o opłatach opublikowano na stronie internetowej www.globalsolochallenge.com.

Krzysztof Olejnik



Szkoła Żeglarstwa

Autorskie e-booki i książki
Czartery jachtów morskich
Kursy internetowe i klasyczne

**Szkolimy klasycznie od 2003 roku,
a on-line od 2006 - jako pierwsi w Polsce!**

www.morka.pl

 [YouTube/MorkaPL](https://www.youtube.com/MorkaPL)



Wenecki Arsenal. Żadne inne targi nie są organizowane w tak pięknym miejscu.

Targi jachtowe w Wenecji. Tradycja i nowoczesność w historycznym porcie

Piąta edycja Salone Nautico di Venezia będzie się odbywać w historycznym Arsenale na przełomie maja i czerwca (od środy 29 maja do niedzieli 2 czerwca, zapraszamy codziennie od 10.00 do 20.00). Arsenal, gdzie przed wiekami lokalne stocznie tworzyły potęgę floty Republiki Weneckiej, leży w słynnej dzielnicy Castello, w samym centrum Wenecji, w sąsiedztwie największych atrakcji turystycznych i popularnych przystani, w których zatrzymują się załogi zawijające do miasta z wód północnego Adriatyku. Przed rokiem wystawę odwiedziło 30 000 zwiedzających z ponad 30 państw. Zaprezentowano 300 łodzi, w tym aż 240 na wodzie. Dla wystawców przygotowano pomosty o łącznej długości około 1100 metrów, a także miejsca ekspozycyjne na lądzie oraz wewnątrz historycznych pawilonów. Udział w wydarzeniu potwierdzili już przedstawiciele takich marek, jak Ferretti, Azimut/Benetti, Solaris, Sanlorenzo, Silent Yacht, Filippetti Astondoa, Green Line, Pardo, Prestige, Absolute, FIM i Wider. Wenecka wystawa wyrosła na najważniejsze biznesowe wydarzenie inaugurujące sezon żeglarski i motorowodny na Adriatyku.

Sztuka (ręce autorstwa Lorezno Quinna) i piękne jachty.



FOT. STEFANO GATTINI

Organizatorzy duży nacisk kładą na projektowanie, nowe technologie, innowacje, rozwój systemów napędowych oraz na tradycyjny kunszt szkutniczy. Wśród wystawców znajdziecie przedstawicieli wielu znanych światowych marek oferujących jachty motorowe i jednostki żaglowe. Zaplanowano między innymi testy na wodzie, prezentacje,



Na wystawie w Wenecji nie brakuje jachtów żaglowych.

FOT. STEFANO GATTINI

panele, seminaria i wystawy artystyczne. Nie zabraknie zajęć edukacyjnych dla dzieci i rodzin oraz punktów gastronomicznych z weneckimi specjałami – pełna lista targowych wydarzeń dostępna będzie na stronie internetowej.

Wystawę poprzedzi 19. edycja prestiżowej nagrody World SuperYacht Award organizowanej przez magazyn „Boat International” (4 maja), zawody innowacyjnych jednostek Formuły E1 (11 i 12 maja) oraz Lagoon Escape, coroczna impreza gromadząca katamarany Lagoon produkowane przez grupę Beneteau (od 17 do 19 maja).

Do Wenecji możemy dotrzeć samochodem – z Warszawy to około 1200 km. Można też wybrać podróż samolotem. W serwisach oferujących noclegi znajdziecie miejsca nawet w bliskim sąsiedztwie Arsenalu. Więcej informacji o targach oraz lista wystawców na stronie www.salononautico.venezia.it. ■



Dla wystawców przygotowano pomosty o łącznej długości około 1100 metrów.

Fot. Stefano Gattini

ZDJĘCIA: SALONE NAUTICO DI VENEZIA



SALONE NAUTICO VENEZIA



THE INTERNATIONAL BOAT SHOW
Venezia Arsenale
29 May
02 June
2024

salonenautico.venezia.it



CITTA' DI
VENEZIA



1324 - 2024

Main partner



CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA ROVIGO



PROSECCO DOC
ITALIAN GEMO



Technical Sponsor



Media partner



Institutional partner



madeinitaly.gov.it



VENICE
WORLD SUSTAINABILITY
CAPITAL FOUNDATION





YACHT SALON

ZAPRASZA
mtp
GRUPA

3-6.10.2024
Poznań

**TARGI JACHTÓW, ŁODZI
I SPORTÓW WODNYCH**

www.yachtsalon.pl

Bilety dostępne na:

W tym samym czasie:



Yacht Salon 2024. Poznań zaprasza miłośników sportów wodnych, caravanningu i turystyki

Targi jachtów, łodzi i sportów wodnych Yacht Salon 2024 organizowane są jesienią przez Międzynarodowe Targi Poznańskie. Czterodniową imprezę zaplanowano na pierwszy weekend października (zapraszamy od czwartku do niedzieli, od 3 do 6 października). Razem z targami Yacht Salon będą się odbywać targi kamperów i przyczep Caravans Salon, które są największą imprezą tej branży w Polsce, a także targi turystyki i regionów Tour Salon połączone z festiwalem podróżników Śladami Marzeń (na wszystkie imprezy obowiązuje jeden bilet). Czwartek, pierwszy dzień targów Yacht Salon, zarezerwowano dla branży – Business Day to dodatkowy czas dla biznesu i mediów.

Zwiedzający poznają jachty motorowe, ciekawe konstrukcje żaglowe oraz houseboaty. Nie zabraknie firm związanych z nurkowaniem, turystyką wodną, akcesoriami i odzieżą żeglarską, a także branżą ubezpieczeń – zapowiada się ciekawa impreza dla wszystkich zainteresowanych sportami wodnymi. Wzorem ubiegłego roku, bogatą ofertę przygotowują miłośnicy desk SUP, kajaków, skuterów wodnych, skimboardingu i flyboardingu. Organizatorzy zaproszą ekspertów i znanych żeglarzy – ubiegłoroczną edycję Yacht Salon swą obecnością zaszczylicili m.in. Krzysztof Baranowski i Mateusz Kusznierevicz, którzy dzieląc się swoją wiedzą i doświadczeniem gromadzili wielu zwiedzających. Z kolei przedstawiciele branży nurkowej zorganizują strefę Dive Camp, w której zaprezentują sprzęt do nurkowania, ofertę szkoleniową oraz wyjazdy do najciekawszych miejsc nurkowych na świecie.

Wszelkie informacje dla zwiedzających oraz wystawców zainteresowanych udziałem w targach, a także bilety na wystawę znajdziecie na stronie internetowej www.yachtsalon.pl. ■



Bilety na wystawę są już dostępne na stronie internetowej www.yachtsalon.pl.



Sporty wodne i drobny sprzęt na każdą kieszeń.



Klasyka i nowoczesność – świat jachtów motorowych.



Targowa scena. Miejsce spotkań z ekspertami.

PTAK
WARSAW
EXPO

ufi
Member



Poland Boat Show

Międzynarodowe Targi Jachtowe, Osprzętu
Jachtowego i Sportów Wodnych



BOAT TECHNICA

Międzynarodowe Targi Budowy i Wyposażenia
Jachtów oraz Osprzętu Jachtowego

10-13 PAŹDZIERNIKA 2024

WEŹ UDZIAŁ



www.boattechnica.com

WEŹ UDZIAŁ



www.boatshow.pl



Światowe marki (tu na pokładzie todzi Navan)...



...oraz ciekawe nowości z krajowych stoczni (Antila Yachts).

Poland Boat Show 2024. Największe w Polsce targi jachtowe w halach

Ósma edycja targów Poland Boat Show będzie się odbywać w halach Ptak Warsaw Expo w podwarszawskim Nadarzynie od 10 do 13 października. Rejestrujcie się do grona wystawców i zwiedzających na stronie www.boatshow.pl.

Wystawcy zajmą dwie hale. Godziny otwarcia hal: codziennie od 10.00 do 17.00. Przedstawiciele firm oraz zwiedzający korzystają w Nadarzynie z darmowego parkingu, dostępne są także szatnie, punkty gastronomiczne, food trucki oraz strefy relaksu. Ubiegłoroczna edycja przyciągnęła ponad 20 tysięcy zwiedzających i ponad 150 wystawców. Zaprezentowano ponad 200 jachtów, łodzi i innych jednostek pływających. W tym roku wystawa zapowiada się równie wyjątkowo – już w kwietniu udział potwierdzili przedstawiciele 160 przedsiębiorstw z branży sportów wodnych. Nowością będzie wystawa osprzętu i akcesoriów promowana pod szyldem Boat Technica.



Merry Fisher 695 na stoisku Liberty Marine.

Podczas pierwszych dwóch dni branżowych (10 i 11 października) w targowych halach gościć będą przede wszystkim profesjonalni związani z przemysłem jachtowym i sportami wodnymi. Na stronie targów www.boatshow.pl można się błyskawicznie zarejestrować i natychmiast odebrać mailem darmową wejściówkę. Z kolei sobotę i 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 będzie na stronie internetowej.

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. Więcej o targach na www.boatshow.pl. ■



W ubiegłym roku najwięcej zwiedzających odwiedziło Nadarzyn w piątek i sobotę.

Fot. Freshfeel.pl

Parker Elite Club. Pierwszy w Europie klub miłośników łodzi Parker



Dominika Król-Waciewicz wita gości w lokalu Super Yacht Club.

Firma Opensea, dealer łodzi motorowych Parker Poland, powołała pierwszy w Europie klub miłośników i właścicieli łodzi Parker. Inauguracyjne spotkanie, z udziałem armatorów i przedstawicieli stoczni, zorganizowano w Marinie Yacht Park w Gdyni, w eleganckim lokalu Super Yacht Club. Zebranych przywitani Dominika Król-Waciewicz i Artur Waciewicz z Opensea, przedstawiciele firmy Parker w Trójmieście, głos zabrał także Christopher Scott, prezes Parker Poland.

– W gronie około 50 osób byli przedsiębiorcy z różnych branż: producenci, handlowcy, developerzy i reprezentanci rynku motoryzacyjnego. Dzięki tej inicjatywie, miłośnicy łodzi motorowych z Trójmiasta i okolic będą mogli wymieniać doświadczenia, uczestni-

Dominika i Artur z firmy Opensea. Fot. Wojtek Rojek



czyć w zorganizowanych spotkaniach i rejsach w Zatoce Gdańskiej, nawiązać nowe kontakty towarzyskie i biznesowe, opowiedzą też sobie nawzajem o sposobach użytkowania łodzi Parker na krajowych i zagranicznych akwenach – przekazując inspiracje i przy okazji rozwijając rynek wtórny. Planujemy również organizowanie akcji charytatywnych – mówi Dominika Król-Waciewicz.

Firma Opensea ma biuro w Marinie Gdynia. Łodzie Parker oferuje klientom od trzech lat. Co rok dostarcza kilka jednostek. Wśród



Słowo od Christophera Scotta, prezesa Parker Poland.

tych, które stacjonują w polskich portach, najpopularniejszy jest model Parker 800 Cruiser, jednostka z otwartym pokładem, o klasycznym sportowym designie, z toaletą, prysznicem i kabiną zapewniającą dużo przestrzeni na jednodniowe i weekendowe wycieczki (na łodzi przenoćują cztery osoby oraz dodatkowo dwie na łóżku zewnętrznym po zamontowaniu szczelnego bimini).

Z nowszych konstrukcji szczególne zainteresowanie budzi model Sorrento 100, który był jednym z najciekawszych debiutów poprzedniego sezonu i zdobył uznanie na wszystkich rynkach. Na tej jednostce możemy się cieszyć dynamiczną żegluga z prędkością ponad 40 węzłów albo pływać bardziej dostojnie, z prędkością kilkunastu węzłów – wówczas łódź staje się typowym cruiserem. Dzięki odpowiedniej konstrukcji nadbudówki Sorrento oferuje wygodne wnętrza – prawie tak obszerne, jak łodzie mające kadłuby dłuższe o 1,5 metra. Po prostu zrezygnowano z przejść burtowych



Spotkanie miłośników łodzi Parker na wodach zatoki.

Fot. Wojtek Rojek

i poszerzono nadbudówkę. Teraz przejście na dziób znajduje się na lewo od zejściówki – wystarczy uchylić lewą część owiewki, pokonać dwa niewielkie stopnie i jesteśmy na dziobowym pokładzie z ogromnym łóżkiem do opalania. Oprócz dwóch osobnych kabin (każda dla dwóch osób), na Sorrento mamy także toaletę z umywalką oraz prysznic w oddzielnym pomieszczeniu. Dodatkowe miejsca do spania znajdują się w salonie (po obniżeniu stołu). Jest też trzecie dwuosobowe łóżko w pomieszczeniu znajdującym się pod rufową kanapą – to ciekawy i dość zaskakujący pomysł. Podnosimy materac, odsuwamy na bok boczną przegrodę i oto jest – dodatkowa koja, na której może przenoćwać nawet dwóch załogantów (miejsce uwielbiane przez dzieci). Na Sorrento może więc wygodnie przenoćwać nawet osiem osób. To chyba rekord wśród łodzi tej wielkości zbudowanych na sportowym kadłubie i oferujących sportowe osiągi.

Sorrento to także rozsuwany dach – największy wśród jednostek tej wielkości oferowanych na rynku. Gdy dach jest złożony, czujemy się jak na typowej łodzi z otwartym pokładem. W chłodniejsze dni rozsuwamy



Łódź Parker Sorrento 100 przebojem zdobywa rynek.

Fot. Arek Rejs

dach i wyciągamy materiałowe osłony schowane w bocznych podporach. W ten sposób zamykamy cały kokpit mieszczący stół, kamбуz i sterówkę. Taki patent pozwala przedłużać sezon – nawet jesienna aura nie przeszkodzi w weekendowych lub nieco dłuższych wyprawach.

Parker Poland oferuje 25 modeli jachtów motorowych – od łodzi Parker 630 (sport, bow rider i day cruiser), po Sorrento 100 i Monaco 110. Właściwie każdy armator znajdzie tu łódź, która będzie odpowiadać stylowi, w jakim spędza czas na wodzie. Kontakt do firmy Opensea znajdziecie na stronie www.opensea.com.pl. ■

Polboat Yachting Festival. Zapraszamy do Mariny Yacht Park w trzeci weekend lipca

Prezentacje premierowych jednostek, pokazy ratownictwa, spotkania, rozmowy i wykłady w plenerowej scenarii – w szczycie żeglarskiego i turystycznego sezonu (od 18 do 21 lipca) zapraszamy do Mariny Yacht Park w Gdyni na piątą edycję wystawy organizowanej przez Polską Izbę Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – Polboat. Ubiegłoroczna edycja zgromadziła 80 firm, których przedstawiciele zaprezentowali 105 jednostek, a wystawę przez cztery dni odwiedziło około 23 tys. osób. Wstęp na Polboat Yachting Festival jest bezpłatny, ale przed przyjazdem do Gdyni warto się umówić na spotkanie z wybranymi wystawcami, korzystając z kontaktów mailowych udostępnionych przy zgłoszonych jednostkach (wchodzimy na stronę internetową wystawy i rozwijamy zakładkę „Dla odwiedzających”).

Polboat Yachting Festival to największe targi na wodzie w tej części Europy i wyjątkowa okazja dla producentów i dystrybutorów do prezentacji aktualnej oferty przemysłu jachtowego. Podczas tegorocznej edycji zobaczymy jachty i łodzie z polskich i zagranicznych stoczni. Na stoiskach wokół basenu jachtowego obecni będą przedstawiciele firm oferujących osprzęt pokładowy, sprzęt nawigacyjny oraz akcesoria.

Marina Yacht Park znajduje się w turystycznym i biznesowym centrum miasta, w Basenie Prezydenta (u podnóża wieżowców Sea Towers). Organizatorem Polboat Yachting Festival jest Polska Izba Przemysłu

Jachtowego i Sportów Wodnych – Polskie Jachty. Partner strategiczny: Marina Yacht Park należąca do Grupy PHN. Więcej o wystawie na stronie internetowej www.yachtingfestival.pl. ■



Czerwone dywany – zbliża się Polboat Yachting Festival.

Fot. Seweryn Czarnocki



Bavaria C42. Twórcy nowego modelu pokonali w konkursie sześciu konkurentów.

Fot. Nicola Brollo

wszystkie wymagania prywatnych armatorów. Jacht spełni też oczekiwania żeglarczy planujących rejsy w załogach wieloosobowych, a także firm czarterowych. Konstrukcja zapewnia dobre właściwości nautyczne, przestrzeń, światło i wszelkie wygody. We wnętrzu zaplanowano komfortowe stanowisko nawigacyjne oraz garderobę. Z kolei w kambuzie, poza pełnym standardowym wyposażeniem, mamy także okap nad kuchenką oraz zmywarkę.

C46 w wersji podstawowej kosztuje 315 600 euro netto (1,36 mln zł). Modele zawierające elementy tzw. pakietu oceanicz-

Kto dotrzyma kroku stoczni Bavaria?

Głośnym echem odbiło się zwycięstwo nowego rodzinnego cruisera Bavaria C46 w prestiżowym konkursie European Yacht of the Year 2024. Na stronie internetowej niemieckiej stoczni zamieszczono krótki znamieny komentarz: „Ups... znowu to zrobiliśmy”. Wcześniej, w 2021 roku, to samo trofeum przyznano

za jacht Bavaria C42. Tym razem twórcy nowego modelu pokonali aż sześciu konkurentów. „Bavaria podniosła jakość do tego stopnia, że innym dużym stoczniom trudno dotrzymać jej kroku” – napisał Toby Hodges z „Yachting World”.

C46 to już szósty model z linii C, która łączy nowoczesne konstrukcje spełniające

nego wyceniane są na 439 900 euro netto (1,9 mln zł). Do wyboru mamy aż cztery aranżacje części rufowej oraz dwie części dziobowej. W wersji przystosowanej dla licznych załóg, model C46 może mieć aż 12 koi (pięć kabin plus mesa). Dystrybutorem marki Bavaria jest firma Yachts & Yachting: www.yachtsandyachting.pl. ■

Płyty DynaCook także w kamperach

Dotąd pokazywaliśmy wam na łamach „Wiatru” przykładowe montaż płyt grzewczych DynaCook (technologia „gaz pod szkłem”) na pokładach łodzi motorowych (marki Delphia, Parker, Nimbus i Northman). Jednak modele z linii Camper & Yacht trafiają także do wnętrza samochodów kempingowych różnych typów, różnej wielkości i różnych marek. Płyta DynaCook X2 mini zdobi na przykład niewielki kambuz w modelu Falcon 2Z, który polska firma Globe Traveller buduje na bazie volkswagena craftera w długiej wersji. To klasyczny elegancki campervan przystosowany do całorocznych podróży (ma podwójną podłogę w całej części mieszkalnej oraz izolację ścian i sufitu). Płytę zamontowano na blacie z prawej strony, w centralnej części wnętrza, tuż obok bocznych drzwi przesuwaných.

Płyty DynaCook wykorzystują zamkniętą komorę spalania – brak otwartego płomienia

zapewnia bezpieczeństwo w kambuzach jachtów i małych przestrzeniach kamperów. Płyty nie kopczą, 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. Model X2 mini możemy zasilać gazem z lekkich kartuszy posiadających standardowe przyłącza kempingowe. Jeśli gotujecie częściej, za pomocą specjalnego trójnika można połączyć ze sobą dwa kartusze – wówczas płyta będzie zasilana jednocześnie z obu zasobników (najlepiej

się sprawdzają kartusze z czystym propanem lub mieszkanką izobutan/propan). Razem z płytą można zamówić solidne i eleganckie uchwyty zabezpieczające przed przesuwaniem się garnków oraz górną osłonę, która po wyłączeniu płyty powiększy blat roboczy i osłoni stygnącą powierzchnię.

Płyt szukajcie w sklepach żeglarskich oraz w sklepie producenta www.sklep.dynacook.pl (zakładka: Produkty → Camper & Yacht). Pełną listę wszystkich sklepów znajdziecie na www.dynacook.pl (zakładka: Gdzie kupić → Camper & Yacht). W wybranych sklepach stacjonarnych płytę można na miejscu obejrzeć, zapoznając się z instrukcją montażu i obsługi.

Aktualny cennik: DynaCook X2 mini – 2750 netto, DynaCook X2 – 2900 zł netto, DynaCook X3 – 3300 zł netto. Pytania można kierować do serwisu producenta: 606 649 549, serwis@dynaxo.pl. ■

Falcon 2Z powstaje w polskiej firmie Globe Traveller...



...a jego kambuz zdobi polska płyta DynaCook X2 mini.





BAVARIA YACHTS



NOWA BAVARIA C46

Europejski Jacht Roku 2024.



Wejdź na pokład wyjątkowego jachtu:
bavariayachts.com



YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE | NAVAL ARCHITECTS

YACHTS & YACHTING
M: +48.601.897.779
E: info@yachtsandyachting.pl

Memuak, czyli Multimedialne Centrum Środowiska i Żeglarstwa



Spichlerz (na drugim planie) i oficyna połączone nowoczesnym łącznikiem.

Grafika: Karolina Makowska



i przekonają się, jak długo trzeba czekać na rozkład odpadów pozostawianych na Mazurach przez turystów.

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

Obserwujcie Memuak na FB i Instagramie. Odwiedzajcie stronę www.memuak.pl i piszcie na adres hello@memuak.pl.

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

Magazyn różności, przechowania, skarbiec z zapomnianymi rzeczami, a w dawnym sztyrnockim slangu po prostu memuak, czyli graciarnia, gdzie wszystko się ze sobą „memuło” – tak przed laty mieszkańcy i pracownicy pałacowego gospodarstwa Lehndorffów nazywali spichlerz. Właśnie w tym zabytkowym obiekcie, oraz w sąsiedniej oficynie, otwarto Multimedialne Centrum Środowiska i Żeglarstwa Memuak. W spichlerzu, na parterze, mamy restaurację z widokiem na pałac. Na pierwszej kondygnacji jest eMuzeum środowiska, a na drugiej – eMuzeum żeglarstwa. Przez nowoczesny łącznik przechodzimy do oficyny, gdzie na kolejnych piętrach zlokalizowano kuchnię i przestrzeń warsztatową, przestrzeń do pracy zdalnej oraz biura do wynajęcia. Są także sale konferencyjne oraz miejsca do spotkań mniej formalnych.

Na piętrze żeglarskim zwiedzający zgłębią podstawy teorii żeglowania, poznają zasady

projektowania i budowy jachtów, nauczą się wiązać najważniejsze węzły i wezmą udział w wirtualnych regatach na odtworzonej w 3D mapie jeziora Kisajno. Zapoznamy się z regułami prawa drogi, by móc bezpiecznie przepłynąć wirtualną żagłówką przez Niegocin. Na stanowiskach z kołami sterowymi i szotami grota, będziemy zdobywać punkty za prawidłowo wykonane manewry o różnym poziomie trudności. Z kolei na piętrze poświęconym środowisku goście zagrają w quiz, zobaczą Sztynort z lotu ptaka w goglach VR

eMuzeum żeglarstwa.



Sala konferencyjna w Multimedialnym Centrum Środowiska i Żeglarstwa Memuak. Grafika: Karolina Makowska



Sztynort w nowej odsłonie: z lewej keja z domami na wodzie do wynajęcia, nowe pomosty z mooringami oraz liczna flota nowych jachtów czarterowych.
Fot. Marek Makowski

Czartery w Sztynorcie. Wygoda, bogate wyposażenie i dodatkowe opcje

Sztynort rozpoczął sezon czarterowy – rezerwujcie jachty żaglowe i motorowe na stronie www.sztynort.pl. Przed nami majówka, weekend ze świętem Bożego Ciała na przelomie maja i czerwca, a później już szczyt letniego sezonu w lipcu i sierpniu. Na żeglarzy czeka flota aż 18 jachtów Maxus 34 o długości 11,34 metra – to obecnie najliczniejsza na Mazurach flota tak nowoczesnych i bogato wyposażonych jednostek, zapewniających pod pokładem wręcz hotelowe wygody. Na majówkę te jachty są dostępne w promocyjnej cenie 840 zł za dobę, natomiast w lipcu i sierpniu – 1200 zł za dobę. Jeśli zmontujecie liczną załogę (w trzykabinowym maxusie może przenocować nawet 10 osób) – nocleg od osoby za dobę wyniesie 120 zł. Maxus 34 to jednostka podobna do tych, jakie możecie spotkać w Chorwacji. Ma dwa koła sterowe, echosondę, oświetlenie na-

wigacyjne oraz dziobowy ster strumieniowy ułatwiający portowe manewry i cumowanie. Łodzie wyposażono w kuchnie gazowe, mikrofalówki, TV, ogrzewanie, łazienki z morskimi toaletami oraz dwa prysznice z ciepłą wodą: w toalecie i na rufie.

Flota jednostek żaglowych uzupełnia pięć jachtów Maxus 33.1 RS, sześć egzemplarzy modelu Maxus 28, cztery jednostki Maxus 26 i sześć Maxus Evo 24. W ofercie znajdziecie także pięć łodzi motorowych Revo 870, dwie luksusowe jednostki typu Northman 1200 z górnym pokładem i silnikiem 110 KM oraz łódź Courier 970. Łącznie Sztynort ma aż 50 łodzi czarterowych, z których większość to jednostki nowe.

W Sztynorcie na jacht możecie wypożyczyć deskę SUP, która uprzyjemni cumowanie w ustronnych zatokach w bezwietrzne dni (80 zł za dobę lub gratis przy czarterach dwutygo-

dniowych). Mamy też trzy darmowe postoje w porcie macierzystym plus korzystanie z infrastruktury i bezpłatnych sanitariatów. Przed rejsem lub tuż po jego zakończeniu możemy wynająć rower – w Sztynorcie mają już 50 rowerów, w tym także modele z elektrycznym wspomaganiami.

Jeśli chcecie poczuć dzikość Mazur, polecamy krótki rejs na pobliskie Jezioro Dobskie objęte strefą ciszy. Jeśli zafęskicie za wakacyjnym zgiełkiem – obierzcie kurs na południe w kierunku Giżycka, w jedną stronę koniecznie przez uroczy Łabędzi Szlak, czyli przesmykiem na zachód od wysp Duży Ostrów i Górny Ostrów. Jeśli wiatry poprowadzą was na północ, szybko traficie na Kirsajty i Mamry – koniecznie odwiedźcie Kietlice, Trygort, Węgorzewo i Skłodowo – w północnych zakątkach Mazur to nasze ulubione miejscówki. ■

Nowe jachty Maxus 34: trzy kabiny i aż 10 koi.



Maxusy dostojnie suną przez Dargin. Fot. Bartko Dębowski / Kreatyw! Media (2)



Marina Peenemünde. Wygodna przystań na zachodnim krańcu wyspy Uznam



Apartamenty przy północnej kei Yachthafen Peenemünde.

Fot. Michał Majewski

Pierwszy morski port jachtowy na zachód od Świnoujścia, czyli niemiecka przystań Yachthafen Peenemünde, zajmuje prostokątny basen na wschodnim brzegu Zatoki Greifswaldzkiej (trzy mile na południe od wyspy Ruden). Niecałe dwa kilometry od portu jest niewielkie lotnisko, które w latach 30. XX wieku oraz podczas II wojny światowej było ważnym elementem niemieckiego ośrodka prowadzącego badania nad rozwojem technologii rakietowej. Inżynierowie opracowywali tu między innymi rakiety V-1 i V-2, które miały przechylić szalę zwycięstwa na stronę III Rzeszy. Dlatego właśnie podczas działań wojennych lotnisko w Peenemünde było celem alianckich nalo-

tów. Po wojnie korzystali z niego piloci armii NRD i armii radzieckiej – aż do upadku muru berlińskiego. Dziś lądują tu jedynie małe samoloty sportowe, ale na tyle rzadko, że turyści wypoczywający w marnie często nawet nie zdają sobie sprawy z takiego sąsiedztwa.

Do Yachthafen Peenemünde mamy ze Świnoujścia 29 mil morskich. Ostatnie sześć mil pokonujemy torem wodnym wcinającym się między Ruden i Uznam, a później skręcającym na południe w kierunku ujścia cieśniny Piana. Z oddali wejście do mariny jest niewidoczne – ukrywa się za szerokim pasem trzcin. Dostrzec można jedynie maszty jachtów cumujących przy czterech pirsach. Dopiero gdy jesteśmy niecałe 400 metrów przed



Restauracja Ankerplatz...



...staje się pod wieczór centrum portowego życia.

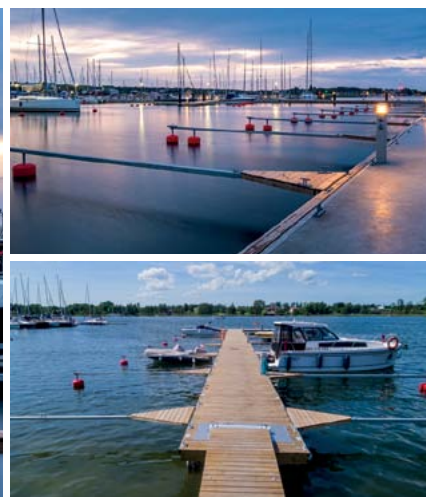
mariną, na wschodnim brzegu wylania się niezbyt szeroka, ale wystarczająco bezpieczna i głęboka, przecinka (klimat iście mazurski). Miejsc gościnnych, oznaczonych zielonymi tabliczkami, najlepiej szukać przy pierwszym pirsie od wejścia (cumujemy między dalbami).

Choć przystań jest raczej kameralna, stanowi idealny przykład pokazujący, w jaki sposób można dziś wykorzystywać potencjał takich

karos
pomosty pływające



Budujemy pomosty dla najlepszych



+48 89 762 66 91

11-200 Bartoszyce, Sędławki 9

www.karos.com.pl

projektowanie

produkcja

budowa

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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



Wejście do portu między trzcinami. W oddali wody Zatoki Greifswaldzkiej.

Fot. Michał Majewski

miejs. Na północnym brzegu postawiono 20 wakacyjnych domów na wynajem (dostępne są między innymi w serwisie Booking). Tuż obok, przy głównej kei, zacumowały domy na wodzie. Na południowym brzegu są domki typu holenderskiego, a na wschodnim – plac dla kamperów, hangary i zaplecze techniczne. W bezpośrednim sąsiedztwie basenu portowego działa duży budynek z sanitariatami. Wszystko to powstało systematycznie przez kilka ostatnich lat. Gdy byliśmy w Peenemünde w 2020 roku, miejscowy bosman, który jest współtwórcą mariny i duszą towarzystwa, zapraszał wieczorem żeglarzy na grilla pod namiot. W ubiegłym roku w tym samym miejscu stała już okazała restauracja Ankerplatz (mieszcząca także biuro bosmana), która stała się centrum portowego życia.

Yachthafen Peenemünde ma 166 miejsc cumowniczych dla łodzi o długościach od sześciu do 14 metrów. Minimalna głębokość:

3 metry. Gdy w sezonie brakuje miejsc między dalbami, można stanąć burtą do południowego brzegu. Tuż przy wejściu do mariny znajduje się stacjonarny dźwиг obrotowy o nośności 16 ton. Opłaty za postój, jak w większości niemieckich portów w tym regionie, wynoszą około 20 euro za dobę.

Z portu można pójść na spacer do centrum Peenemünde (25 minut), by odwiedzić miejscowe muzeum techniki wojskowej i stojący w starym porcie radziecki okręt podwodny U-461. Można też wypożyczyć rower i pojechać do miejscowości Karlshagen – szlakiem wzdłuż cieśniny Piana albo drogą rowerową przez las wzdłuż linii kolejowej. Pociągi Uznamskiej Kolei Nadmorskiej kursują na trasie Świnoujście – Peenemünde. Podróż z przesiadką w nadmorskiej miejscowości Zinnowitz trwa godzinę i 11 minut.

Więcej informacji o marinie znajdziesz na stronie www.yachthafen-peenemuende.de. ■



W marinie stacjonuje „FanFan”, na którym Joanna Pajkowska opłynęła samotnie świat w rejsie non stop.

www.wiatr.pl

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976 r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu

(od wszystkich ryzyk)

OC jachtu

NNW

ubezpieczenie czarteru

OC skippera

NNW skippera i załogi

ubezpieczenie kaucji

utrata następnych czarterów
i inne

ważne przez cały rok!

dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

NOWA OFERTA na sezon 2024

ubezpieczenie czarterów
na wodach śródlądowych RP

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski

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

Basen Barkowy. Żeglarze czekają na nową marinę w Świnoujściu



Do Basenu Barkowego będziemy zawijać tuż po minięciu przeprawy promowej Karsibór.

W Basenie Barkowym, dawnym niemieckim porcie u-bootów łączącym na zachodnim krańcu wyspy Karsibór, ma powstać marina dla 250 jachtów. Zaplanowano też budowę trzech pięciokondygnacyjnych budynków (I etap) – pomieszczą apartamenty hotelowe sieci Möven-

pick (obok tradycyjnego hotelu będą też lokale na sprzedaż oraz na wynajem długoterminowy). W sąsiedztwie przystani zaplanowano plac postojowy do zimowania jachtów i przeprowadzania remontów. Żeglarze czekają na tę przystań od lat, gdyż w sezonie miejska marina w Basenie Północnym pęka w szwach.

Poza tym przy wielu stanowiskach nie gwarantuje ona spokojnego postoju (z uwagi na konstrukcje pomostów oraz w wyniku wchodzenia do portu fal wytwarzanych przez duże promy wpływające do Świnoujścia).

W ostatnich dwóch dekadach XIX wieku w Basenie Barkowym była przystań dla promów obsługujących przeprawę Uznam – Karsibór. Później zorganizowano tam bazę u-bootów Krigsmarine – podczas II wojny światowej w basenie stacjonowały nowoczesne okręty podwodne. Obok portu planowano budowę potężnego schronu i nawet rozpoczęto prace. Później basen stał się złomowiskiem dla wraków. Przy nabrzeżach cięto na złom wysłużone lub uszkodzone okręty, między innymi jednostki wydobyte z dna. Wreszcie basen zaczął pełnić funkcję przystani dla barek.

Prawo użytkowania wieczystego terenu o powierzchni trzech hektarów należy do firmy Andrzeja Lebdowicza, lokalnego przedsiębiorcy działającego w branży nieruchomości, właściciela pobliskiej Rybaczówki leżącej nad Starą Świną (pensjonat, restauracja i przystań). – Przez kilka ostatnich lat wykonano koncepcję zagospodarowania terenu, badania geodezyjne i inwentaryzację zieleni. Wystąpiliśmy też o pozwolenia środowiskowe, przedkładając w urzędzie niezbędne dokumentacje. Na wszystkie działania przygotowawcze wydaliśmy dotąd około pół miliona złotych. Ostatnio sprawa ugrzęzła w Urzędzie



W nowej marinie zaplanowano 250 miejsc postojowych.

Grafika: 3G Tech

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



reklama

Morskim, który się zastanawia, jaki wpływ może mieć nowa marina na ruch jednostek komercyjnych przemierzających Kanał Piastowski. Mam nadzieję, że to jedynie chwilowy przestój – mówi Andrzej Lebdowicz.

Wyspa Karsibór, mająca powierzchnię 14 km kwadratowych, powstała po przekopaniu Kanału Piastowskiego, który skrócił i poszerzył drogę wodną z Zalewu Szczecińskiego do Świnoujścia. To niezwykle urokliwe miejsce i zarazem najspokojniejsza dzielnica Świnoujścia. Karsibór przyciąga spacerowiczów, rowerzystów, ornitologów i moto-

rowodniaków korzystających z okolicznych wód tworzących liczne meandry i rozlewiska. Zachodnia część wyspy porośnięta jest lasem. W północnej i wschodniej mamy łąki i trzcinowiska. Centrum zajmuje wiejska osada Karsibór, a wzdłuż Starej Świny rozciąga się rezerwat ptaków Karsiborska Kępa zamieszkiwany przez ponad 140 rzadkich gatunków. Południowy fałochron Kanału Piastowskiego sięga 430 metrów w głąb Zalewu Szczecińskiego. Warto też odwiedzać Kościół Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Marii Panny z XV wieku – wraz z niezwykle ciekawymi elemen-

tami wnętrza jest uznawany za najcenniejszy zabytek Świnoujścia (drewniana karawela to dar żeglarzy, którzy przeżyli sztorm w XVII wieku).

Wyspę Karsibór łączy z lądem Most Piastowski, którego południowy kraniec niemal sąsiaduje z Basenem Barkowym. Z przyszłej przystani do przeprawy promowej i tunelu pod Świną mamy zaledwie kilometr, a do dworca PKP Świnoujście – niecałe siedem kilometrów. Wszystko to sprawia, że basen przyszłej mariny ma doskonałe strategiczne położenie. ■

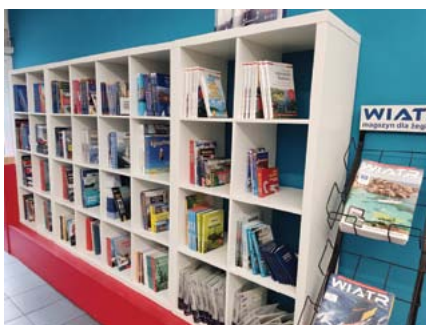
Szpring. Nowy sklep żeglarski w Szczecinie przy ul. Przestrzennej

Nowoczesny sklep żeglarski Szpring powstał w Szczecinie przy ul. Przestrzennej 23 (budynek dawnego sklepu Bakista). Duży lokal, bogaty asortyment, wygodny parking tuż przed samym

wejściem, przystanki autobusowe w bezpośrednim sąsiedztwie po obu stronach ulicy oraz strategiczne położenie między Centrum Żeglarskim a Mariną PTTK – oto najważniejsze atuty Szpringa. Na razie sklep działa w formule stacjonarnej, ale trwają prace przy budowie strony internetowej, która umożliwi zakupy online. Szefowie Szpringa stawiają na zaspokajanie potrzeb wszystkich wodniaków – nie tylko armatorów i szkutników, ale także pozostałych żeglarzy i motorowodni-

ków poszukujących odzieży, obuwia, sprzętu osobistego oraz akcesoriów zapewniających bezpieczeństwo. W Szpringu znajdziecie też liny, kompas, lornetki, szkle oraz inne elementy ze stali nierdzewnej. Na uwagę zasługuje również dział księgarski z mapami i przewodnikami po wodach morskich i śródlądowych.

Wpadajcie do Szpringa na ul. Przestrzennej 23. Dzwońcie na numer 91 880 8080 lub piszcie na adres sklep@szpring.pl. ■



Nowa księgarnia w sklepie Szpring



Bezpieczeństwo przede wszystkim, jest w czym wybierać.



Szpring zamocował między Centrum Żeglarskim a Mariną PTTK.

Wypadek jachtu „Maui”. Sprawna ewakuacja w wyjątkowo trudnym terenie



Jacht „Maui” na plaży w Rozewiu. Sytuacja trudna, a na dodatek zbliża się pogorszenie pogody...

Jacht czarterowy „Maui” (Elan 45 z 2016 roku), należący do sopockiej firmy Premium Yachting, zakończył wiosenny rejs na plaży w Rozewiu, na wschód od Jastrzębiej Góry. Dwuosobowa załoga wyruszyła z Helu i po opłynięciu cypla rozpoczęła żeglugę wzdłuż mierzei w kierunku północno-zachodnim. Żeglarze halsowali pod wiatr, którego siła sięgała tego dnia 30 węzłów, a w trakcie zdarzenia wynosiła od 15 do 21 węzłów. Lewym halsem w morze, prawym w kierunku lądu. Później znów lewym w morze i ponownie prawym w pobliżu plaży. Gdy robili już ostatni zwrot przez sztąg, po którym mieli wyjść za przylądek, by obrać kurs na zachód w kierunku Ustki, coś poszło nie tak. Przyczyny zdarzenia

wyjaśni zapewne Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Na razie wiadomo, że załoga miała za mało czasu i za mało miejsca, by z powodzeniem przeprowadzić procedury awaryjne i ewentualnie wezwać pomoc, na przykład z pobliskiego Władysława. Inspektorzy operacyjni z Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni odebrali zgłoszenie od Polish Rescue Radio. Na miejsce skierowano śmigłowiec ratowniczy, statek „Bryza” oraz służby lądowe. Przybojowa fala wyrzuciła jacht na brzeg. Żeglarze znaleźli się w wodzie, ale na szczęście nie odnieśli obrażeń. Uszkodzeniu uległa pletwa sterowa, a kil, który do końca trzymał się mocno, niemal całkowicie zakopał się w piasku.

Nocne przygotowania do ściągnięcia masztu i zdemontowania kila.



...60 godzin później łódź była już w stoczni.

Armator i ubezpieczyciel niezwłocznie rozpoczęli działania, których celem było uratowanie jachtu i ograniczenie dalszych zniszczeń. Sytuacja była szczególnie trudna, bo wiatr miał się wzmacniać, kadłub leżał na burcie, a okoliczne płycizny usiane są większymi i mniejszymi kamieniami. Na dodatek dookoła wznoszą się dość wysokie klify – jak wydobyć łódź z takiej pułapki? Do zdarzenia doszło w pobliżu wejścia na plażę numer 18, gdzie na górę widać się wśród drzew drewniane schody. Do wejścia numer 32, gdzie jest już bardziej sprzyjający teren, trzeba pokonać pięć kilometrów na zachód. Kto bezpiecznie przetransportuje po pochylonej i nierównej plaży, usianej licznymi przeszkodami, kilowy jacht ważący prawie 11 ton? Czy to w ogóle może się udać?

Z Hamburga przylecieli specjaliści z firmy Marine Claims Service, którzy ściśle współpracują z firmą Pantaenius (ubezpiaczyciel uszkodzonej jednostki). Dokonali oględzin na miejscu wypadku i odpowiedzieli, w jaki sposób należy przeprowadzić próbę ściągnięcia jachtu na wodę i holowanie, sporządzili nawet schemat bezpiecznego mocowania lin uwzględniający najmocniejsze elementy konstrukcyjne kadłuba. MCS zatrudnia techników i rzeczoznawców, ma oddziały w Niemczech, Hiszpanii, Chorwacji, Monako i w Skandynawii. Na swej stronie internetowej prowadzą także rejestr skradzionych jachtów i motorówek.

Później, po inspekcji wykonanej przez nurków, okazało się, że ściągnięcie „Maui” na wodę nie jest najlepszym rozwiązaniem z uwagi na

KIEDY ZŁY SEN STAJE SIĘ RZECZYWISTOŚCIĄ

kamieniste płycizny otaczające plażę. Po licznych poszukiwaniach i konsultacjach przeprowadzonych przez gdański zespół firmy Pantaenius, podjęto decyzję o zleceniu transportu lądowego. Wybrano firmę Albatros z Gdańska, która wcześniej przeprowadziła między innymi wydobycie zatopionego dźwigu z dna Bałtyku, czy też podniesienie wraku „Betty Mariel”, klasycznego jachtu, który zatonął pięć kilometrów od Redłowa.

Do akcji wkroczył operator gąsienicowej koparki Hitachi Zaxis 350 LCN. Najpierw, przy wsparciu ekipy armatorskiej z Premium Yachting, przeprowadzono operację odpięcia want i ściągnięcia masztu. Później przesunięto kadłub dalej od linii brzegowej, która zmieniała swój przebieg zależnie od kierunku i siły wiatru. Następnie odkręcono szpilki balastu i zdemontowano trzytonowy kil – zadanie okazało się dość trudne, bo kil był bardzo solidnie osadzony i zabezpieczony w dnie kadłuba. Później koparka odbyła dwa kursy w kierunku wyjścia numer 38. Za pierwszym razem przetransportowano kadłub, za drugim – maszt z kilem. Przejazd koparki w jedną stronę trwał około trzy godziny. Po położeniu łodzi na łożu i naczepie, jacht wyruszył

w drogę do stoczni Yacht Finishing, w której będzie przeprowadzany remont. Operacja demontażu poszczególnych elementów wraz z transportem kosztowała ponad 53 tys. zł.

– Akcja ratowania „Maui” przebiegła wyjątkowo sprawnie dzięki doskonałej współpracy i koordynacji działań między armatorem, ubezpieczycielem oraz ekipą specjalizującą się w ratownictwie sprzętowym – mówi Piotr Lubowski z Pantaenius Polska. – Należało ocenić, czy jacht nie zagraża środowisku. Uzyskać niezbędne zgody i pozwolenia. Wybrać wykonawców oraz najbezpieczniejszą i najszybszą drogę ewakuacji. Wszystko to zajęło dwie i pół doby – prace prowadzono w dzień i w nocy niezależnie od warunków pogodowych panujących na plaży.

– Ponad 10 osób pracowało bez przerwy przez 60 godzin – dodaje Kasper Orkisz z Premium Yachting. – Poza kosztami związanymi z ratowaniem jachtu, transportem i remontem, który może trwać wiele tygodni, straciłszy cenną jednostkę z naszej floty na samym początku sezonu czarterowego, w najgorętszym okresie. Wiąże się to między innymi z anulacją już zarezerwowanych i opłaconych tygodni rejsowych.

Niezależnie od tego, co ustalą członkowie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, już dziś można z tego zdarzenia wyciągnąć lekcję. Potwierdza się stara zasada, że na morzu im dalej od brzegu, tym bezpieczniej, szczególnie w trudniejszych warunkach. Żeglując i manewrując blisko brzegu, w silnym wietrze i przy sporym zafalowaniu, możemy nie mieć czasu i miejsca, by skutecznie zareagować w kryzysowej sytuacji. Gdyby jacht stracił sterowność kilka mil od brzegu, być może przebieg kolejnych zdarzeń byłby inny. Na szczęście tym razem nikomu nic się nie stało. ■



Plażą do dogodnego wyjścia (5 km w jedną stronę).



Kadłub, maszt i kil wreszcie na łożu i zestawie transportowym.

Energa Nord Cup Gdańsk. Zlot regatowców w Górkach na powitanie lata



Regaty Energa Nord Cup Gdańsk łączą pokolenia i żeglarzy z różnych klas.

Regaty Energa Nord Cup Gdańsk, organizowane przez Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego AZS i Yacht Club Gdańsk, będą w tym roku rozgrywane przez ponad dwa tygodnie – od piątku 21 czerwca do niedzieli 7 lipca. To już 19. edycja największej krajowej imprezy skupiającej żeglarzy z ponad 20 konkurencji, reprezentujących całe środowisko oraz wszystkie pokolenia aktywnie spędzające czas na wo-

dzie. W zatoce wakacyjny sezon regatowy otworzy około tysięcy zawodników, wśród nich także goście z zagranicy. Dla najmłodszych impreza będzie okazją do zmierzenia się z morskimi warunkami i podpatrywania starszych kolegów. Z kolei doświadczeni docenią solidny trening i możliwość rywalizacji na wysokim poziomie.

Pierwszą edycję regat Nord Cup rozegrało w Jastarni w 2006 roku. Rywalizowało

wówczas zaledwie 17 jachtów. Później stałym portem macierzystym zostały Górk Zachodnie, a impreza co rok zyskiwała popularność wśród kolejnych grup żeglarzy i pozyskiwała coraz silniejszych partnerów. Obecnie sponsorem tytularnym jest Energa z Grupy Orlen.

Regaty otworzy wyścig jachtów morskich Orvaldi B8 Race. W ten sam weekend do rywalizacji dołączą żeglarze z klas RS21, Finn, FD, Hobie Cat 16, Nacra 15, Europa i L'Equipe. Później akwen opanują sternicy z klasy ILCA – zapraszamy na zawody z cyklu Puchar Europy. Kolejne wydarzenia to Pantaenius Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski ORC oraz Pantaenius Nord Cup Classic w grupach ORC, KWR i open. Zobaczymy też rywalizację załóg z klas Omega, Nautica 450, Micro i Delphia 24. Jak co rok w Górkach Zachodnich pojawiają się liczne ekipy reprezentujące klasę Optimist. Na finiszu do rywalizacji przystąpią załogi z klas 420, 49er, Słonka i Korsarz.

Trasy wyścigów ustawiane będą w pobliżu gdańskich plaż Stogi, Górk Zachodnie i Brzeźno, więc kibice będą mogli obserwować (najlepiej z lornetką) zmagania żeglarzy nie tylko z wody, ale także z lądu. Bazą regat tradycyjnie będzie malowniczo położona Marina Galion w Górkach Zachodnich, gdzie żeglarze będą się przygotowywać do startów.

Więcej na www.nordcup.pl. Formularz zgłoszeniowy na www.upwind24.pl. ■

**BO NAJLEPSZYCH WSPOMNIENI
NIE ZŁOWISZ W HOTELOWYM
BASENIE**

**TYSIĄC POWODÓW,
JEDEN PARTNER**

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW



**Kupiłeś
już coś
u nas?**



www.shop.issa.com.pl

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

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

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

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

- Sklep żeglarski SailStore.pl** – firma Skaut, instalacje, elektronika, obsługa jachtów, Szczecin, Przechodnia 3, tel. (91) 4613531
- Sklep żeglarski Nautical Szczecin** – nautical24.pl, Wyspa Grodzka 1, tel. 798140100
- Marina Pogoró – bosmanat**, Szczecin, Przechodnia 3, tel. 793 808 551
- Sklep Farbyjachtowe.pl**, Szczecin, ul. Przechodnia 11, tel. (91) 4314300
- Marina Club, Szczecin**, Przechodnia 7, tel. 601984897
- Sklep żeglarski Smart**, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
- Sklep żeglarski Aura**, Szczecin, Przechodnia 13, tel. (91) 4613992
- Sklep żeglarski Bakista**, Szczecin, Przechodnia 23, tel. (91) 4692324
- Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90** Walcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
- ZMKŚ Orle** Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
- Sklep żeglarski Yacht Paradise**, Szczecin, ul. Przechodnia 11, tel. 609113055
- Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku**, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
- Dom Żeglarski Miła** – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Wyspa Grodzka 1, tel. 798140100
- M-Service Centrum Webasto** – instalacje do jachtów, Szczecin, Przechodnia 3j, tel. 506090609
- Marina Solna Kołobrzeg**, Warzelnicza 1, tel. 785882842
- Przystań Żeglarska Papaj**, Mieleno, Chrobrego 32, tel. 665106607
- Sklep żeglarski Neptun**, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
- Tawerna U Pirata**, Marina Pogoró, Przechodnia 3, tel. (91) 608269185
- Centrum Żeglarskie**, Szczecin, Przechodnia 19, tel. (91) 4600844
- Jacht Klub AZS Szczecin**, Przechodnia 9, tel. (91) 4612734
- Marina Kamień Pomorski**, al. Mistrzów Żeglarstwa 2, tel. 661213391
- Jach Klub Marynarki Wojennej Kotwica** Swinoujście, Włodzimierza Steyera 6, tel. 608626080
- Ośrodek Sportów Wodnych w Czaplunku**, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
- Marina Swinoujście**, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
- Klub Szkuner Myślubórz**, 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 Przelom**, Gdańsk Górki Zachodnie, Przelom 24, tel. 668 868 228
- Sklep Code Zero** – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
- Marina Gdynia** – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
- 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) 5552000
- 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, Przelom 9, tel. (58) 3073115
- Szkoła Żeglarska Adkonis**, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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



- Sklep żeglarski Raksa**, Gronity koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918
- Nauticus Yacht Club Olsztyn**, OSIR, Sielska 38, tel. 605100043
- Stanica Wodna w Nadbrzeżu**, Obręb Suchacz, Tolkmicko, tel. 509457254
- Jachtklub Elbląg** – recepcja hotelu i przystani nad rzeką Elbląg, Radomska 29, tel. (55) 2326720
- Sklep i serwis motorowodny WiZuS** w Elblągu – baza nad rzeką Elbląg, Stawidłowa 12, tel. (55) 2354193
- Sailing Machine Store**, Mikołajki, Plac Wolności 8, tel. 791970224
- Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki**, Mikołajki, al. Spacerowa 11, tel. 723183180, (87) 4206000
- Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami**, Kietlice 1, tel. 578265416
- Port Wrota Mazur**, Pisz, Imionek 7, tel. 605614979
- Centrum Promocji i Informacji Turystycznej**, Giżycko, Generała Józefa Zajączka 2, tel. (87) 4285265
- Marina i Hotel Roś**, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 4234960
- Sklep żeglarski Kopi**, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 4216309
- Sklep żeglarski Szekla**, Mikołajki, Michała Kajki 20A, tel. (87) 4215703
- Sklep żeglarski Szołt**, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 7415715
- Port LOK – Niegocin Center**, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408
- Sklep żeglarski Mazurka**, Galiny 2, tel. 575065050
- Przystań Pod Dębem**, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 4236621
- Port U Faryja**, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 4231006
- Port Keja**, Węgorzewo, Braci Ejsmontów 2, tel. 603846199
- Port Sailor**, Giżycko, Piękna Góra 2A, tel. 501690256
- Ekomarina Giżycko** – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Giżycko, Dąbrowskiego 14, tel. (87) 4209430
- Stanica Żeglarska Korektywa**, Ruciane Nida, Piaski 2, tel. 609499969
- Port Wierzba** – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzba 7, tel. (87) 4231619
- Sklep żeglarski Żeglaz – Ryszard Falski**, Giżycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 4282142
- Stanica Wodna Stranda**, Giżycko, Pierkunowo 36, tel. 501122610
- Hotel Amax SPA & Marina**, Mikołajki, al. Spacerowa 7, tel. (87) 4219000
- Hotel Robert's Port**, Mikołajki, Stare Sady 4, tel. (87) 4298400
- Bar Restauracyjny Bart**, Mikołajki, Kowalska 2A, tel. (87) 4216511
- Hotel Ognisty Ptak**, Ogonki, Sztynorka 6, tel. (87) 4272879

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

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

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

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

CZYTAJ



POBIERZ



UŻYJ APLIKACJI



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

MAZOWIECKIE

Parker Poland, Częstoków 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 Jaskor – żywyce i produkty jachtowe, Warszawa, Wólczyńska 133 budynek 4, tel. (22) 621 30 07
Sklep L&N – farby do jachtów, Warszawa, Dzielnia 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, Warszawa 1, tel. 608341646
Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, Warszawa, Kopernika 30, pokój 406, tel. (22) 8264364
Port SWOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 7822183
Klub Sportowy Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdynińskie 2, tel. (22) 8395989

Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdynińskie 2, tel. (22) 8395353
Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608
Klub Miła Zegrynek, 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 Jachty i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509288201
Port TKKF Wodnik, Nieporęt, Zegryńska 10, tel. (22) 7748760
Ka jak kawiarnia – restauracja nad rzeką Narew, Nowy Dwór Mazowiecki, Tadeusza Kościuszki 13, tel. 572734720
Płocki Okręgowy Związek Żeglarski – przystań rzeczna nad Wisłą, Płock, Rybaki 10, pokój 3, tel. 603291061

KUJAWSKO-POMORSKIE

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

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Wrocław, Budziszynska 68 (Nowy Dwór), tel. (71) 3390374
Decathlon Wrocław, Bielany Wrocławskie, Francuska 2, tel. (71) 7384675
Yacht Club Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 12, tel. 609542255
Sklep sportowy Hejzowina, Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 33, tel. (74) 8670253
Przystań Żeglarska Witka – zbiornik Niedów
Klub Sportowy Turów – sekcja żeglarska, Zgorzelec, Maratońska 2
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604109715
Sklep sportowo-turystyczny Szpej, Brzeg, Rynek 13, tel. 605744483

ŚLĄSKIE

Przystań Siewierz Jeziorna, Siewierz, Chmielowski 1
Przystań Champion Aktywny Wypoczynek, Boguchwałowice, Kormoranów 1, tel. 602 66 99 22
ActiveGames.pl – sklep dla wodniaków i żeglarzy, Radzionków, Orzechowska 104, tel. 796 521 697
Sklep żeglarski Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Harcerska 20, tel. (32) 2295046
Sklep Spłot – 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 – stacja żeglarska Rzęczyce nad jeziorem Dzierżno Duże, ul. Piaskowa, tel. 737494424
Klub Żeglarski Halny, Bielsko-Biała, 1 Maja 45-47, tel. 668844746
Przystań Zarzeczce nad Jeziorem Żywieckim, Zarzeczce koło Żywca, Plażowa, tel. 600302826
Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dzieńkowice, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. 603580206
Klub Wodny LOK Garland Gliwice – przystań nad jeziorem Dzierżno Małe, Pyskowiec, Nad Kanałem 7
Jacht Klub Pogoria III – ośrodek żeglarski nad zbiornikiem Pogoria III, Dąbrowa Górnicza, Zakładowa, tel. (32) 2612511
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605282169

PODLASKIE I LUBELSKIE

Salon Jaguar Land Rover Nord Auto, Białystok, al. Jana Pawła II 85, tel. (85) 6671122
Port Szebla – 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 Czorszyńskim – Tawerna Kapitańska, Kluszkowce-Plaża, Przedzskolaków 3, tel. 609264633
Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie w Nowym Targu – przystań nad Jeziorem Czorszyńskim, Czorszyń, Stylchyn 36, tel. 530523433
Szkoła Żeglarstwa i Sportów Motorowodnych Easy Sailing, Tarnów, Generała Michała Tokarzewskiego 4, tel. 575573444
Tarnowski Yacht Club Azoty, Tarnów, Eugeniusza Kwiatkowskiego 18, tel. 794121287
Przystań żeglarska Tabaszowa – Jezioro Rożnowskie, Witkowska
Yacht Club Stalowa Wola, Jerzego 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

ABC unikania uszkodzeń na jachtach (część III)

Jak uniknąć problemów podczas rejsu? Przede wszystkim na jachcie czarterowym, który musimy starannie poznać i sprawdzić, a zwykle mamy na to nie więcej niż dwie, trzy godziny? Co należy skontrolować przed wyruszeniem na morze, by żeglować bezpiecznie? Specjaliści z firmy Yacht-Pool zauważyli, że co sezon na pokładach powtarzają się te same awarie. Postanowili więc opracować katalog dobrych praktyk i wskazówek dla sterników, dzięki którym możemy uniknąć uszkodzeń, obrażeń, kłopotów i niepotrzebnych kosztów – przedstawiamy trzecią i ostatnią część poradnika. W poprzednich dwóch wydaniach „Wiatru” omawialiśmy między innymi zagadnienia związane z przejmowaniem i zdawaniem jachtu, obsługą silnika, uszkodzeniami przekładni lub śruby, czy też z żeglowaniem z pracującym silnikiem. Dziś kolejna porcja praktycznych wskazówek.

Refowanie

Dostosuj powierzchnie żagli do warunków pogodowych – przede wszystkim do siły i kierunku wiatru oraz do zafalowania. Większy żagiel nie oznacza większej prędkości – często jest wręcz odwrotnie. Poza tym zbyt duża powierzchnia żagli może prowadzić do ich uszkodzenia. Skracaj żagle na czas – niezwłocznie, gdy zauważysz, że pogoda się zmienia. Stara żeglarska zasada: „Jeśli pierwszy raz pomyślisz o refowaniu, zrób to niezwłocznie”.



Klasyczne refowanie jedną linią. Niebieska – pierwszy ref. Czerwona – drugi.



Plotery. Warto zerkać, ale to tylko pomoc w nawigacji.

Kabestany

Zawsze owijaj szot co najmniej cztery razy, aby zapewnić odpowiednie trzymanie na bębnie. Uważaj na palce! Zawsze trzymaj ręce z dala od używanego kabestana. Do kontuzji często dochodzi wtedy, gdy kabestan zaczyna obsługiwać inny członek załogi lub ktoś obok rozpoczyna luzowanie szota. Często szot samoczynnie się luzuje pod naporem dużej siły lub gdy lina jest zużyta. Zwróćcie na to uwagę swoim załogantom.

Autopilot

Nie oczekuj zbyt wiele od autopilota. Jest on przydatny przede wszystkim wtedy, gdy utrzymujesz kurs przez dłuższy czas z pracującym silnikiem (na przykład podczas flauty).

- Uwaga! Na zafalowanym akwenie i przy dużym nacisku na ster, autopilot będzie mieć problemy z utrzymaniem kursu, może nawet ulec uszkodzeniu.
- Autopilot potrzebuje dużo energii – trzeba o tym pamiętać szczególnie wtedy, gdy planujemy spędzić noc na kotwiczowisku. Kontrolujcie zatem stan naładowania baterii.

Mapy

Plotery, tablety i smartfony z aplikacjami nawigacyjnymi są jedynie narzędziami pomocniczymi – ich wskazania mogą być niedokładne, więc należy zachować ostrożność i prowadzić równoległe tradycyjną nawigację. Wypadek, do którego doszło do skutecznego zaniechania nawigacji z użyciem map papierowych, może być uznany przez ubezpieczyciela jako naruszenie obowiązku staranności lub nawet rażące zaniechanie. Przynajmniej od czasu do czasu należy nanosić pozycję na mapę tradycyjną.

Okna i luki dachowe

Nie stawiaj stóp na oknach dachowych. Nawet niewielkie obciążenie może je uszkodzić i spowodować przecieki. Większe luki mogą się nawet złamać lub zgąć – do takich sytuacji dochodzi wtedy, gdy o krawędź pokrywy zahaczają szoty lub inne liny pokładowe. Nie należy przymykać okien na zamkniętych klamkach, ani domykać pokrywy do ramy okiennej bez pełnego zablokowania od zewnątrz lub od środka.

Toaleta

Dokładnie sprawdzaj działanie toalet podczas przejmowania jachtu. Należy poprosić o zademonstrowanie prawidłowego korzystania z systemu spłukiwania i przepompowania każdą toaletę co najmniej raz. Zatkana toaleta to jedna z najczęściej spotykanych usterek na jachtach czarterowych.

- Zapytaj o działanie zbiornika na nieczystości. W portach i zatokach powinien być zamknięty, a opróżniany tylko na otwartym morzu.
- Po użyciu toalety, dokładnie przepompuj cały układ kilka lub kilkanaście razy, aby upewnić się, że w instalacji nie pozostały żadne nieczystości.
- Nigdy nie wyrzucaj papieru ani innych przedmiotów do toalety morskiej.



Uwaga na kabestany, szczególnie w silniejszym wietrze i podczas manewrów.

Kalibracja echosondy

Podczas przejmowania jednostki zapytaj, w jaki sposób skalibrowano echosondę.

- Sonda może mierzyć głębokość od powierzchni wody. Wyświetlana głębokość odpowiada prawdziwej głębokości i powinna być równa tej wskazanej na mapie (pamiętajcie też o pływach).
- Sonda może mierzyć głębokość od kila lub stępki łodzi motorowej – to częsta praktyka na jednostkach czarterowych. Wyświetlana jest głębokość pod kilem, co może być mylące w zatokach i portach, gdy podchodzimy do nabrzeża lub kei. Szczególną ostrożność należy zachować podczas żeglugi na biegu wstecznym. Czujnik echo-

sondy jest zamontowany w części dziobowej kadłuba, więc gdy podchodzimy do płytkiego brzegu rufą, jego wskazania mogą być mylące.

- Uwaga! Nigdy nie cumuj z otwartą platformą kąpielową – uszkodzenia mechaniczne mogą być uznane za powstałe w wyniku rażącego zaniedbania.

Zbiorniki wody i paliwa

Uważaj, by nie pomylić zbiorników wody i paliwa podczas tankowania. Zawsze się upewnij, czy wybrano odpowiedni zawór. Pomyłki zdarzają się często w wyniku pośpiechu lub wtedy, gdy skipperowi pomagają mniej doświadczeni członkowie załogi.

Za szkodę, która powstała w wyniku takiej pomyłki, ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania. Jeśli doszło do nalania wody do zbiornika z paliwem, nie uruchamiaj silnika. Natychmiast zgłoś sprawę do bazy czarterowej i poproś o dalsze instrukcje.

Ponton i silnik zaburtowy

Nigdy nie holuj pontonu za rufą. Siła działająca na linę może oderwać uchwyt w pontonie. Uszkodzenie lub zgubienie pontonu może być uznane za rażące zaniedbanie.

- Uwaga! Nigdy nie holuj łodzi pneumatycznej z zamontowanym silnikiem zaburtowym, nawet z niewielką prędkością (na przykład w marinie).
- Nigdy nie przeciągaj łodzi pneumatycznej przez skalisty brzeg lub kamienistą plażę.
- Nigdy nie trać pontonu z oczu, gdy schodzisz na ląd, szczególnie w nocy – ryzyko kradzieży jest realne.

Ochrona burt

Podczas manewrów portowych nie odpychaj się od kei lub innych jednostek rękoma albo nogami. Zawsze używaj do tego odbijaczy. Kontuzje powstałe w wyniku przygniecenia mogą być bardzo poważne. Uważaj także na relingi na swoich burtach oraz na jachtach sąsiadujących.

Obuwie

Na pokładzie korzystaj z odpowiedniego obuwia: podeszwa jasna i miękka, z delikatnym bieżnikowaniem. Podeszwy z ciemnej gumy pozostawiają ślady, a w szczelinach grubszych bieżników wniesiecie na pokład kamyki, które będą kaleczyć żelkot, elementy z drewna tekowego oraz podłogi w mesie i kabinach. ■

Yacht-Pool świętuje w tym roku 10-lecie działalności w Polsce

Głównym celem założonej w Warszawie firmy Yacht-Pool Polska jest świadczenie kompleksowych usług ubezpieczeniowych dla armatorów i skipperów. Ubezpieczenia OC, casco, od następstw nieszczęśliwych wypadków, a także ubezpieczenia kosztów rezygnacji z podróży – gama produktów jest szeroka i zaspokaja wszelkie potrzeby klientów. Zespół profesjonalistów działa w taki sposób, by żeglarze i motorowodniacy mogli się cieszyć każdym dniem na wodzie, bez obaw o ewentualne

komplikacje spowodowane nieprzewidywanymi zdarzeniami. Wykorzystują bogate doświadczenia oraz zrozumienie charakteru rynku jachtowego, by opracowywać rozwiązania dostosowane do konkretnych potrzeb. – Nasza działalność w Polsce rozwijała się dynamicznie, umacniając nas na pozycji wiodącego dostawcy ubezpieczeń w segmencie jachtowym. Sukces Yacht-Pool w Polsce wynika z naszego zaangażowania, innowacyjnych rozwiązań i kompleksowej ochrony ubezpieczeniowej klientów, niezależnie od tego, gdzie się znaj-

dują i gdzie realizują swoje wodniackie pasje – mówi Daniel Prusiński z Yacht-Pool.

– Świętując 10-lecie na polskim rynku, z niecierpliwością czekamy na kolejne lata udanej działalności. Dzięki naszym silnym fundamentom i zebranym doświadczeniom, jesteśmy gotowi do kolejnych wyzwań w branży jachtowej. W Yacht-Pool wierzymy, że bezpieczeństwo podróży jest tak samo ważne, jak jej cel. Nasi klienci mogą żeglować ze spokojem, bo ich bezpieczeństwo jest w kompetentnych rękach – dodaje Daniel Prusiński. ■

Sygnalizator pozycji. Cztery kroki do własnej radioboi awaryjnej EPIRB



Każdy EPIRB możemy uruchomić ręcznie.

Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) to awaryjny radiowy sygnalizator pozycji, który w sytuacji zagrożenia wysyła wiadomość do odpowiednich służb ratunkowych. Urządzenie podaje pozycję jachtu oraz datę i godzinę aktywacji, rozpoczyna również emisję światła. Jak zdobyć i zaprogramować EPIRB dla naszej jednostki?

Świadectwo

Po pierwsze, musimy mieć odpowiednie świadectwo potwierdzające nasze kompetencje. Jeśli jeszcze nie mamy, zapisujemy się na egzamin organizowany przez Urząd Komunikacji Elektronicznej lub uprawniony organ zagraniczny, na przykład RYA. Po pozytywnym zaliczeniu egzaminu otrzymujemy świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC) lub świadectwo operatora łączności dalekiego zasięgu (LRC). Terminy egzaminów organizowanych przez UKE można sprawdzić na stronie www.uk.gov.pl. W odpowiedniej zakładce możemy się również zapisać na egzamin. Wcześniej warto przejść krótkie szkolenie, po którym zaliczenie egzaminu będzie naszym bułką z masłem.

Pozwolenie radiowe i numer MMSI

Na stronie internetowej UKE składamy wniosek o wydanie pozwolenia radiowego. Wniosek można też złożyć osobiście w Gdyni, Szczecinie i Warszawie. Do wniosku na-



Model Ocean Signal RescueME EPIRB2.

leży dołączyć kopię dowodu rejestracyjnego jednostki, świadectwa SRC lub LRC, a także oznaczenie CE wybranej radiopławy. Po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku o pozwolenie radiowe otrzymujemy numer MMSI (dziewięć cyfr, z których pierwsze trzy są kodem kraju – dla Polski to 261).

Urządzenie

W ofercie firmy Sail Service i sklepu Wind najbardziej podstawowym modelem jest RescueME EPIRB1 (2964 zł). Bardziej zaawansowany to RescueME EPIRB2 (3828 zł) – tu po zainstalowaniu aplikacji w smartfonie możemy monitorować stan baterii urządzenia i sprawdzać, czy działa prawidłowo. EPIRB ACR (4196 zł) to model ze zwalniakiem hydrostatycznym. Z kolei SeaSafe EPIRB3 PRO (5306 zł) to najbardziej zaawansowana wersja – to urządzenie oferuje dodatkowo łączność z systemem AIS. W sytuacji zagrożenia może to mieć wpływ na przyspieszenie akcji ratunkowej – kapitanowie jednostek znajdujących się w rejonie urządzenia zobaczą jego lokalizację na swoich ekranach. Również ratownicy z jednostek SAR łatwiej namierzą miejsce wypadku. Praktycznym wyposażeniem radiopław EPIRB są także światła stroboskopowe, które uruchamiają się wraz z aktywacją, czy usługa RLS informująca użytkownika o odebraniu sygnału przez stację lądową.

Po dostarczeniu pozwolenia radiowego z numerem MMSI, sklep zakoduje urządzenie zgodnie z wytycznymi UKE. Kodowanie polega na wpisaniu do urządzenia numeru MMSI, na podstawie którego służby ratunkowe będą mogły uzyskać informacje o jednostce.

Rejestracja w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

Wypełniony formularz rejestracji przesyłamy razem z kopią ważnego pozwolenia radiowego na adres Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie, wiadomością email lub poprzez skrzynkę ePUAP. Wszystkie adresy oraz druk formularza dostępne są na stronie www.ulc.gov.pl (kolejne zakładki: Żegluga powietrzna, Poszukiwanie i ratownictwo, Rejestracja beaconów).

Jak się uruchamia EPIRB?

Radiopława włącza się za pomocą zwalnika hydrostatycznego po zanurzeniu na odpowiednią głębokość lub przez kontakt z wodą po wyjęciu z uchwytu. Dodatkowo każdy EPIRB możemy uruchomić manualnie. Sposoby aktywacji mogą się różnić w zależności od marki i modelu, dlatego przed pierwszym rejssem należy się zapoznać z instrukcją.

Agnieszka Opatowicz

Materiał powstał we współpracy ze sklepem żeglarskim Wind. Więcej o ofercie firmy na stronie www.sklepwind.pl.

Marine Mat. Sposób na pokrycie pokładu



Maty naklejamy szybko i bez narzędzi.

Bardzo łatwo można zaprojektować, zamówić i zamontować piankowe maty na pokłady łodzi wytwarzane przez amerykańską firmę Marine Mat – lidera w tym segmencie rynku, który doświadczenia zbierał przez ostatnie 10 lat. Teraz można także zostać certyfikowanym instalatorem w Polsce, korzystając ze wsparcia słowackiego oddziału producenta (piszcie maile na adres: europa@marinemat.net). Wykorzystując przezroczystą folię, w dość prosty sposób możemy zaprojektować maty na pokład naszej łódki. Wybieramy kolor, teksturę, grubość, wzór, a także dokładamy logo własnej firmy lub nazwę łódki. Później wysyłamy szablon do producenta, składamy zamówienie, odbieramy gotowe elementy i samodzielnie naklejamy maty, wykorzystując samoprzylepną powierzchnię zabezpieczoną folią. Nie są do tego potrzebne żadne narzędzia.



Wystarczy kilka arkuszy, by odmienić łódź.

Koniecznacie musicie zobaczyć instruktażowe filmy opublikowane na YouTube (kanał: Marine Mat Inc.) oraz na stronie producenta (www.marinemat.net). Można również zamówić maty oferowane do kilkudziesięciu popularnych konstrukcji (listę łodzi także znajdziecie na www). Oczywiście marka ma również dealerów współpracujących z producentami jachtów.



Maty z miarą do wędkarskich pomiarów.

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

ZDJEŃCIA: MARINE MAT (3)

europa@marinemat.net

www.marinemat.net

Lider w produkcji piankowych pokładów do łodzi.




MARINEMAT

Kamizelki automatyczne. Podstawowe informacje – krótki poradnik przed zakupem



Kamizelki marki Mercury dostarcza firma Parker Poland.

Kamizelki automatyczne są proste w obsłudze i wygodne – nie przeszkadzają w zwykłych czynnościach i pracach pokładowych, więc dla bezpieczeństwa można je nosić nawet podczas łagodnej pogody, po prostu zawsze, gdy wyruszamy na wodę. Najtańsze kupimy już za około 400 zł. Najdroższe – za ponad 2000 zł. Poszczególne modele różnią się krojem, systemem aktywacji oraz elementami wyposażenia dodatkowego. Kamizelki mają regulowany pas biodrowy, stalową lub plastikową klamrę, linkę do uruchamiania ręcznego, taśmy odblaskowe, gwizdek, a także ustnik do awaryjnego nadmuchiwania i wypuszczenia powietrza przed ponownym złożeniem. Żeglarze chętnie wybierają kamizelki ze zin-

tegowaną uprzężą i uchem do wpięcia liny asekuracyjnej. Wszystkie modele wyposażone są w nabój z tlenkiem węgla CO₂, którego zadaniem jest wypełnienie komory wypornościowej. Różne są natomiast mechanizmy zwalnijące, które uruchamiają system z iglicą przebijającą nabój i tym samym aktywującą kamizelkę.

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



Baltic Winner 150N (około 690 zł).

błyskawicznie nasiąkają i uruchamiają prosty mechanizm przebijający nabój CO₂. Na rynku najczęściej spotkacie mechanizmy zwalnijące dwóch marek: UML (United Moulders – www.uml.co.uk) oraz HR (Halkey Roberts – www.halkeyroberts.com). Druga metoda aktywacji wykorzystuje działanie hydrostatycznych zwalniaków Hammar MA1 (www.cmhammar.com). Mechanizm ten aktywuje przebite naboju CO₂ pod wpływem ciśnienia – wystarczy zanurzyć go w wodzie na głębokość ponad 10 cm. Kamizelki wyposażone w zwalniak hydrostatyczny Hammar MA1 nie uruchomią się przez zawilgocenie w bałkiście czy też zalanie wodą podczas żeglugi w trudnych warunkach. Dlatego ten system aktywacji wykorzystują między innymi żeglarze oceaniczni uczestniczący w regatach.

Droższe modele kamizelek renomowanych marek mają dziś sporo dodatkowych elementów. Na przykład kaptur chroniący przed falami, ratunkowe światło błyskowe, kieszeń na radiopławek osobistą, dwie długie taśmy



Kamizelka Spinlock Deckvest Lite+ 170N (około 900 zł).



Besto Automatic Harness 165N (około 600 zł).



Kamizelka Secumar Ultra 170N (około 850 zł).

KLASY WYPORNOŚCI

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

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

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

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



Mechanizmy zwalnijące Hammar MA1 i UML5.

udowe (zastępują pas kroczy), okienko do szybkiej inspekcji mechanizmu aktywującego, zintegrowany uchwyt do podjęcia załoganta z wody, nożyk bezpieczeństwa, a nawet uchwyt, który odpowiada za błyskawiczne zwolnienie linki bezpieczeństwa.

Kamizelki automatyczne trzeba regularnie i starannie serwisować, a także wymieniać niezbędne elementy eksploatacyjne. Najlepiej

wykona to pracownik specjalistycznego serwisu, który odbył kursy u producentów, ma niezbędne narzędzia, doświadczenie, wsparcie techniczne oraz autoryzację Urzędu Morskiego. Podczas serwisu sprawdzane są szwy i klejenia, testowana jest szczelność komory wypornościowej oraz wentyla. Wymieniane są wszystkie elementy systemu, które zostały zużyte lub utraciły termin ważności. Ostatnie

zadanie polega na umiejętnym złożeniu kamizelki. Serwis kosztuje 70 zł netto. Do tego należy doliczyć koszty elementów, które trzeba wymienić – w przypadku podstawowych kamizelek automatycznych użytkowanych na jachtach żaglowych i motorowych to wydatek od 160 do 170 zł. Takie usługi wykonuje na przykład firma Sea Light. Kontakt znajdziecie na stronie www.sealight.pl. ■

UBEZPIECZENIA ŁODZI I JACHTÓW

BEZPIECZNEGO ŻEGLOWANIA!

EIS
European
Insurance Services
EIS Insurance Polska

REKOMENDOWANY PARTNER

EIS EUROPEAN INSURANCE & SERVICES

Aleje Jerozolimskie 181b | 02-222 Warszawa

www.eis-insurance.com

+48 22 245 43 00 +48 698 990 998 polska@eis-insurance.com

Ogrzewanie jachtowe. Jak poprawić warunki pracy i sprawność systemu Webasto



Radość z żeglowania rośnie...

Czy kontrolujecie bakistę w której zamontowano piec do ogrzewania jachtowego? Czy regularnie sprawdzacie drożność nawiewu powietrza przeznaczonego do ogrzania, a także wentylację bakisty? Na naszej jednostce piec niby działał sprawnie, ale fachowcy ze szczecińskiej firmy M-Service Centrum Klimatu, których poprosiliśmy o standardowy coroczny serwis, zwrócili uwagę, że nie wszystkie elementy zamontowano zgodnie ze sztuką i zaleceniami producenta. Brakowało odpowiedniej wentylacji bakisty (powietrze z zewnątrz jest niezbędne do procesu spalania) oraz instalacji doprowadzającej powietrze przeznaczone do ogrzania i późniejszego rozprowadzenia do pomieszczeń.

Piec wykorzystywał do spalania jedynie powietrze znajdujące się wewnątrz bakisty. Świeże powietrze z zewnątrz docierało jedynie przez nieszczelności (przede wszystkim na krawędziach obszernej pokrywy). Także powietrze do ogrzania pochodziło z bakisty.

Agregat grzewczy z rurą wydechową w izolacji i rozprowadzeniem ciepłego powietrza.



Co w tym złego? W obszernym rufowym przedziale zwykle przechowujemy liny, cumy i odbijacze, więc z pewnością nie jest to przestrzeń czysta i pachnąca (wiecie o co chodzi – na żadnym jachcie bakista kokpitowa nie jest miejscem sterylnym). Po zamontowaniu dodatkowej rury, która przez nawiew dostarcza świeże powietrze z zewnątrz, możemy być pewni, że do instalacji ciepłego powietrza nie trafią niepożądane zapachy, nieczystości, kurz, czy wilgoć, która często się gromadzi w jachtowych zakamarkach. Takie rozwiązanie gwarantuje także bezpieczeństwo na wypadek ewentualnej awarii urządzenia, na przykład rozszczelnienia układu wydechowego. Rurę nawiewową poprowadzono w taki sposób, by nie zabierała przestrzeni ładunkowej i nie uległa uszkodzeniu.

Cyklicznie przeprowadzany serwis jachtowego ogrzewania powinien obejmować także pomiar spalin, test CO₂, diagnozę komputerową, sprawdzenie elektryki, układu wydechowego (pamiętajmy, że temperatu-



...gdy pod pokładem działa sprawne ogrzewanie.

ra spalin może sięgać 400 stopni Celsjusza), sprawdzenie układu paliwowego oraz układu rozprowadzającego ogrzane powietrze. Analiza spalin pokazuje serwisantom, czy piec działa prawidłowo oraz czy w procesie spalania nie pojawiają się nieprawidłowości. Podczas diagnozy komputerowej serwisant łączy się z kasetą sterującą (w zależności od modelu pieca przez końcówkę diagnostyczną lub przez regulator Multicontrol). W ten sposób pozyskuje kolejne informacje – może nawet sprawdzić ile godzin pracowało urządzenie, ile razy było włączane oraz jakie zarejestrowało błędy. Sprawdzane jest napięcie, jakie otrzymuje piec oraz jak duży jest spadek napięcia podczas uruchamiania ogrzewania (przyczyną mogą być złe połączenia lub poluzowane przewody).

Prace realizowane przez załogę M-Service Centrum Klimatu możecie śledzić na Facebooku. Zaglądajcie też na stronę internetową Webasto www.webasto-comfort.com. ■

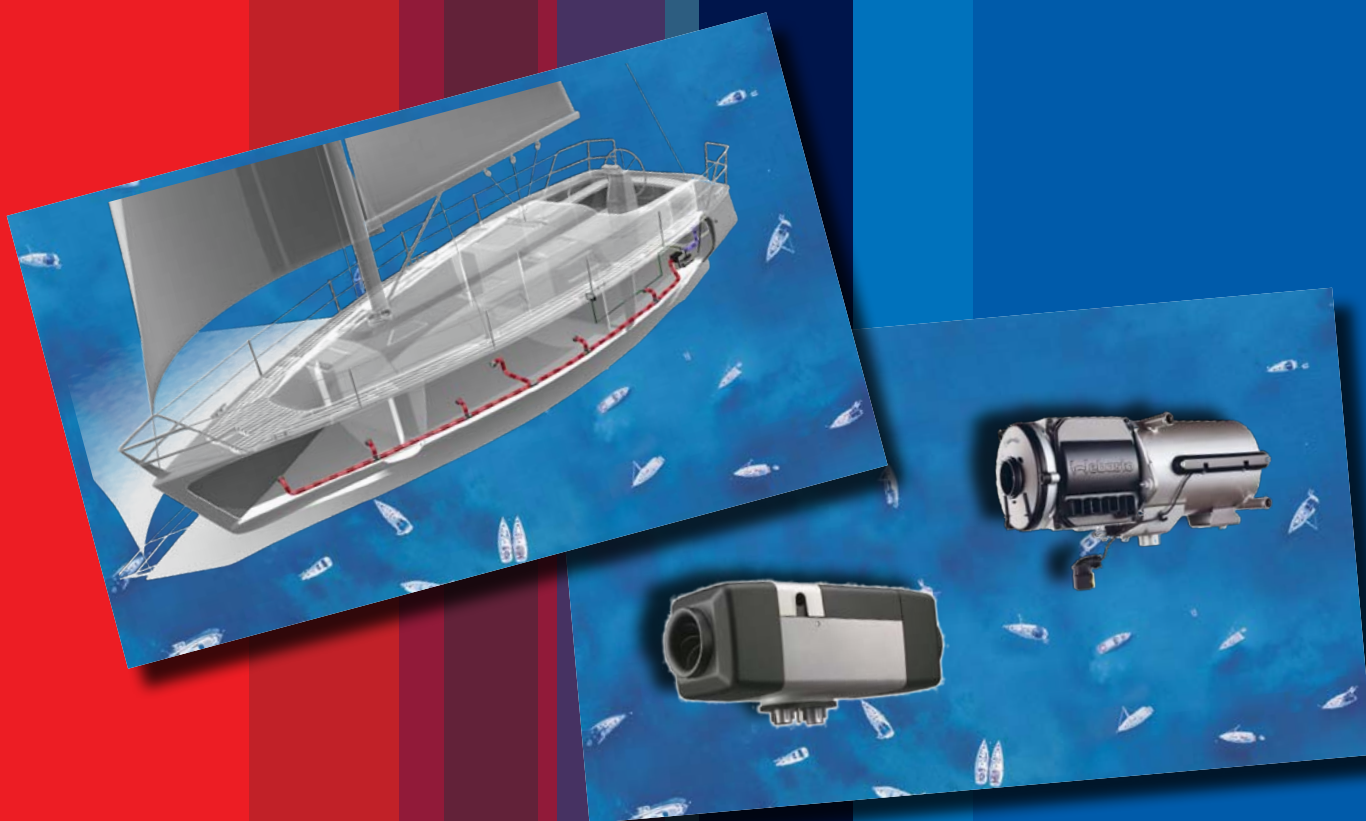


Nowa rura wydechowa Webasto z tłumikiem.



Wentylacja bakisty.

**Wiosna zimą się przeplata,
ogrzewania przybliżą Cię do lata!
Wilgoć i chłód? Uruchom Webasto!**



webasto-comfort.com

- ▶ Moc grzewcza od 2 do 15 kW
- ▶ Krótki czas ogrzania dzięki dużej mocy grzewczej
- ▶ Szybki i prosty montaż
- ▶ Niska emisja hałasu
- ▶ Doskonale dla łodzi żaglowych i motorowych
- ▶ Niewielka, lekka i smukła konstrukcja
- ▶ Osuszanie powietrza w kabinach



Pobierz broszurę

Samoster wiatrowy. Jak działa i czy warto mieć go na morskim jachcie?



Kolejny długi rejs – samoster Karol spisuje się doskonale.



Płetwa samosteru pracująca za rufą.



Łańcuszek (przedłużenie linek) zapięty na rumplu.

Zacznijmy od końca. Nie musicie czytać całego artykułu, żeby się dowiedzieć, że samoster wiatrowy na jachcie morskim to naszym zdaniem urządzenie niezbędne. A przynajmniej wysoce przydatne. Jeśli jesteście ciekawi dlaczego i jak się u nas sprawdza taki mechanizm – zapraszamy do dalszej lektury.

Żeglarstwo, czy może galery?

Sierpień 2017 roku. Wracamy z naszego pierwszego rejsu na Wyspy Alandzkie i postanawiamy odwiedzić Sztokholm. Po całym dniu żelowania przez otwarte wody Bałtyku, w nocy wchodzimy w szkiery na północ od szwedzkiej stolicy, a następnego dnia koło południa cumujemy. Kiedy Darek podaje mi dodatkową linę i prosi o założenie szpringa, stoję zdezorientowana. „Co mam zrobić?”. Po wymagającym przelocie i wielu godzinach pracy przy rumplu, zmęczenie daje o sobie znać. Mózg uznaje, że w porcie jest bezpiecznie i sytuacja nie wymaga już skupienia. Zaczyna więc odcinać poszczególne systemy – na pierwszy ogień idą umiejętności koncentracji i logicznego myślenia. Po prostu nie mam pojęcia, jak założyć szpring!

szym żeglarskim upodobaniom (długie przeloty). Samoster, zasilany wyłącznie energią wiatru i wody, powinien utrzymać łódkę na właściwym kursie względem wiatru, nie wpływając negatywnie na bilans energetyczny jednostki. Pozwoli też lepiej zaplanować wachty, zapewniając odpowiednią regenerację podczas żeglugi i więcej czasu na codzienne zajęcia.

Poznajcie Karola

Domyślcie się zapewne, że istnieje wiele rodzajów samosterów. Są samostery mające własną płetwę sterową (którą można też wykorzystać jako ster awaryjny) oraz takie, które mają płetwę pomocniczą powodującą wychylenie steru głównego. Są również takie, które posiadają tylko lotkę (bez płetwy sterowej). Oczywiście, nie opiszemy tu działania wszystkich konstrukcji. Jeśli macie ochotę sięgnąć głębiej – polecamy lekturę anglojęzycznej książki „Self-Steering Under Sail: Autopilot and Wind Steering Systems”, której autorem jest Peter Christian Förthmann.

My skupimy się na urządzeniu, które dobrze się sprawdza na małych jednostkach żaglowych, czyli samosterze z mechanizmem wahadłowym, o poziomej osi obrotu lotki, gdzie wychylenie lotki przenoszone jest na ster główny jachtu. Taki właśnie samoster mamy na pokładzie. A ponieważ od kilku lat niezawodnie służy nam pomocą, otrzymaliśmy również swoje imię: Karol.

Jak to działa?

Samoster składa się z trzech części: lotki (płat wiatrowy), zespołu połączeń i przeloczeń oraz płetwy. Dopelnienie konstrukcji to rama, kolumna z tarczą kursową i rączką nastawną, wahacz z przeciwwagą, elementy mocujące, a także system przeloczeń oraz linki i bloki, za pomocą których siła samosteru przekładana jest na rumpl.

Największy wróg żeglarza

Uwielbiamy długie morskie etapy. Mają swój niezaprzeczalny urok. Jednak zmęczenie spowodowane ręcznym sterowaniem może nie tylko zepsuć piękne doznania, ale też wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo. Co zrobić, aby nasze żeglowanie wynieść na nowy, bardziej wypoczęty, poziom?

Decydujemy się wyposażyć „Dionkę” w nieco egzotyczną dla nas konstrukcję: samoster wiatrowy. Rozwiązanie takie wydaje się najlepiej odpowiadać zarówno charakterystyce łódki (klasyczna linia kadłuba), jaki i na-

Gdy samoster pomaga na wachcie, kapitan może odpocząć.



Zasadę działania samosteru wiatrowego z mechanizmem wahadłowym można streścić w kilku słowach: impulsem początkowym jest wiatr, siłą sterującą – woda, a elementem sterującym – ster główny. Jak to się dzieje, że ten sprytny mechanizm potrafi utrzymać „Dionkę” na właściwym kursie?

Tylko wiatr i woda

Napierający wiatr odchyła lotkę, która za pomocą popychacza jest połączona z przekładnią zębatą – obraca ona płetwę samosteru wokół osi pionowej (ruch skrętny). Kiedy wychylenie lotki przekłada się na rotację płetwy, siła przepływającej wody napiera na płetwę i powoduje jej wychylenie. Zespół płetwy samosteru jest połączony z rumplem za pomocą linek i bloków. Tym sposobem wychylenie płetwy przenosi siłę wywołaną przepływem wody na rumpel (lub koło sterowe) i ster główny.

Gdy jacht płynie pożądanym kursem, wiatr przestaje działać na lotkę. Lotka nie powoduje już rotacji płetwy samosteru, a ta nie wychyla rumpela. Jeśli jacht zbacza z założonego kursu względem wiatru, lotka ponownie się wychyla i cały proces zaczyna się od nowa. Samoster reaguje tak długo, aż jacht powróci na kurs.

Jak uruchomić samoster?

Niepracujący samoster podróżuje na rufie „Dionki” złożony. Trzeba opuścić płetwę samosteru i zamocować lotkę. Następnie odblokować wahacz z przeciwwagą. Ustawiamy jacht na kursie i trzymujemy żagle. Za pomocą rączki nastawnej ustawiamy lotkę tak, aby była w pionie (gdy wiatr nie oddziałuje na lotkę, ustawia się ona w pozycji pionowej). Łańcuszek (przedłużenie linek sterujących) zapinamy na rumpel i gotowe.

Jeśli niezbyt dokładnie ustawimy kurs lub na fali nie uda się ustawić lotki idealnie w pionie, możemy to poprawić, korygując kurs na tarczy kursowej (za pomocą rączki nastawnej) lub zmieniając położenie łańcuszka na rumpelu. Następnie poprawiamy ustawienie żagli i cieszymy się żegluga.

Dwie ery żeglowania

Karol, tak samo jak wszystko inne na pokładzie „Dione”, musiał udowodnić swoją przydatność. Dlatego nie czekaliśmy długo, by sprawdzić, czy sprostą naszym oczekiwaniom. Jak pokazały kolejne rejsy, wygoda długich przelotów wzrosła tak bardzo, że nasze żeglowanie dzielimy teraz na dwie ery – przed i po Karolu. Jak się żegluje z samosterem możecie sprawdzić na naszym kanale na YouTube (@sailingdione). Zaczynajcie od filmu zatytułowanego „5 dni na Bałtyku”.

Samoster wniósł do naszego żeglowania zupełnie nową jakość. Wypracowaliśmy sys-



Sposób mocowania samosteru do kadłuba.

tem sześciogodzinnych wacht (wcześniej były czterogodzinne), podczas których jedna osoba wypoczywa, a druga, nie będąc zmuszona do ręcznego sterowania, może się zająć nadzorem, obserwacją, nawigacją i innymi codziennymi czynnościami. Karol nie je, nie śpi i rzadko marudzi. Steruje zaskakująco precyzyjnie – nieuzasadnione okazały się obawy dotyczące zbytniego myśzkowania łódki. Mimo, że obecnie „Dionka” jest już dużo lepiej wyposażona pod względem niezależności energetycznej, wciąż ogromnie doceniamy to, że Karol nie potrzebuje żadnych źródeł energii elektrycznej.

Samoster, czy autopilot?

Skoro jesteśmy tak zadowoleni z samosteru, można by pomyśleć, że będziemy dowodzić wyższości tego mechanizmu nad elektrycznym autopilotem. Nic z tego. Naszym zdaniem na pokładzie warto mieć i jedno, i drugie. Sami bardzo często korzystamy z autopilota (na „Dionce” mamy rumpelowy), kiedy wiatru jest, jak na lekarstwo. Poza tym zdubowanie systemu sterowania to zawsze dobry pomysł, szczególnie w dalekich i samotnych rejsach.

Można oczywiście dyskutować nad awaryjnością urządzeń elektrycznych. I rzeczywiście, z naszego doświadczenia wynika, że częściej wariuje autopilot. Jednak jest to raczej

kwestia wieku tego mechanizmu, niż sam fakt, że jest to urządzenie elektryczne. Poza tym, awarię samosteru też mamy już za sobą (powodem był błąd w użytkowaniu, a nie wadliwa konstrukcja).

Dla kogo samoster wiatrowy

Jeśli zastanawiacie się, czy samoster wiatrowy to dobre rozwiązanie na waszą łódkę, warto wziąć pod uwagę kilka aspektów. Po jakim akwencie pływacie najczęściej i jakie rejsy macie w planach? Czy na pokładzie będzie liczna załoga, czy może zamierzacie spróbować żegluga solo? Jak się sprawdza wasz elektryczny autopilot w dalszych rejsach? Warto też wziąć pod uwagę własne upodobania. Choć my używamy Karola tylko w pełnomorskich przelotach, nie ma powodu, by odmawiać sobie przyjemności przybrzeżnej żegluga z samosterem.

Zakończmy praktycznie. Skąd wziąć samoster wiatrowy? W internetowej przeglądarce wystarczy wpisać frazę „windvane self steering”, a zasypią was nazwy mniej i bardziej znanych producentów tych urządzeń. Dostępne są konstrukcje o różnych charakterystykach, na jachty różnej wielkości, sprzedawane w różnych zakresach cenowych. Z pewnością warto się rozejrzeć po własnej marinie i zapytać żeglarzy, którzy mają już to wspaniałe urządzenie. Zapewne odpowiedzą, gdzie kupili swój samoster i jak u nich sprawdza się dana konstrukcja. Doświadczony żeglarz, który przetestował rozwiązanie na morzu, to zawsze najcenniejsze źródło informacji.

Tekst i zdjęcia:

*Ola i Darek Goluńscy, s/y „Dione”
youtube.com/SailingDione*

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 adiacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

I nstytut
M onitorowania
M ediów

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



Hydrogeneratory. Nowe urządzenia przeznaczone na jachty cruisingowe



Wiatr rozpędza jacht, a zanurzony hydrogenerator ładuje akumulatory. Cena kompletu w SailStore.pl: 12 850 zł brutto.

Pierwsza partia generatorów wodnych Wave 3 fińskiej marki Remoran dotarła do sklepu SailStore.pl prowadzonego przez szczecińską firmę Skaut. Armatorzy jachtów cruisingowych od dawna pytali o generatory wodne, bo takie urządzenia doskonale się sprawdzają podczas dłuższych rejsów non stop. Jednak produkty oferowane dotąd na rynku były drogie i na dodatek przeznaczone do jachtów żeglujących z prędkością kilkunastu węzłów. Te ograniczenia sprawiały, że generatory wodne widywaliśmy prawie wyłącznie na oceanicznych jednostkach regatowych. Nowe fińskie urządzenia są proste w montażu i łatwe w obsłudze, na dodatek przeznaczone są do jednostek żeglujących z prędkością do 12 lub do 20 węzłów. Już przy prędkości pięciu węzłów



Wave 3 mocujemy i ustawiamy na rufowej szynie.

(najczęściej notowana średnia prędkość na jachtach turystycznych) generator zauważalnie poprawia bilans energetyczny jednostki.

W komplecie otrzymujemy wszystkie niezbędne elementy: generator, uchwyt do montażu na pawęży, regulator ładowania i oka-



Długość kolumny można regulować.

blowanie. Dostępne są także długie szyny montażowe na jachty o nietypowych liniach części rufowej. Po zamontowaniu szyn z lewej i prawej strony, możemy przekładać generator z jednej burty na drugą – zależnie od kursu jakim żeglujemy. Po osadzeniu generatora na rufie możemy w prosty sposób ustawić kąt pod jakim kolumna wchodzi do wody. Dodatkowo możemy regulować długość kolumny: od okucia montażowego do śruby może mieć od 41 do 71 cm. Generator jest dość lekki – waży 7,5 kg. Oferuje napięcie wyjściowe 12V/24V. Model GS gwarantuje ładowanie przy prędkościach od 3 do 10 węzłów (maksymalna prędkość: 12 węzłów), z kolei model GD zapewnia optymalne ładowanie przy prędkościach od 5 do 15 węzłów (maksymalna prędkość: 20 węzłów). Jeśli ktoś się spodziewa, że na swoim jachcie może czasem przekroczyć dopuszczalną prędkość maksymalną, warto rozważyć montaż przełącznika zabezpieczającego PR-01, który także oferuje marka Remoran. O ładowaniu i ewentualnych błędach informuje wskaźnik LED. Informacje o procesie ładowania dostępne są także w aplikacji na urządzenia mobilne RemoranAPP (smartfon łączy się z systemem generatora przez bluetooth). Więcej na: www.SailStore.pl.

raksa
sklep żeglarski
www.raksa.com.pl
(89)527-19-18

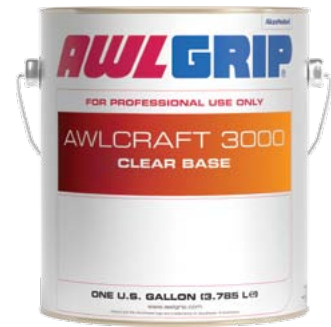
układy sterowania

odzież żeglarska

ratunkowe

Nowa generacja farb i lakierów Awlcraft

Marka Awlgrip firmy AkzoNobel wprowadza na rynek powłoki jachtowe Awlcraft 3000 (następca serii Awlcraft 2000, która od ponad 25 lat przewodzi w segmencie farb jachtowych premium). Serię opracowano z myślą o spójnej, łatwej i szybkoschnącej aplikacji. Charakteryzuje się ulepszoną technologią pigmentowania, zapewniając prawdziwsze i głębsze kolory. Paleta marki Awlgrip to ponad 17 000 kolorów – dzięki takiej ofercie możemy pokryć naszą łódź unikatową barwą. Źródło: www.jachting.troton.pl.



Żelkot plus parafina do drobnych napraw

W sklepach żeglarskich pojawiły się dwa nowe produkty w poręcznych opakowaniach: żelkot i korektor parafinowy. Żelkot to zewnętrzna powłoka łodzi wykonanej z włókna szklanego. Zapewnia gładkie i błyszczące wykończenie, działa też jako bariera chroniąca przed promieniami UV i wodą. Aby żelkot utwardził się do pyłosuchości musi mieć odcięty dostęp powietrza. W celu uzyskania pyłosuchości można dodać korektora parafinowego – staje się wtedy topkotem i może służyć do drobnych napraw. Oba te produkty, dostępne teraz w niewielkich opakowaniach, tworzą idealny zestaw do zastosowań hobbystycznych. Żelkot jest dostępny w opakowaniach 250 g i 1 kg, natomiast parafina w butelce 60 ml. Źródło: www.sea-line.eu.

Srodek Portino polskiej produkcji usuwa z pokładów stare zabrudzenia i przebarwienia, ślady po butach oraz ptasie odchody, które są zmartwieniem armatorów o każdej porze roku. Wystarczy popisać zabrudzone miejsca, poczekać minutę lub dwie, a następnie użyć szczotki lub szmatki. Na koniec silny strumień wody z węża i po kłopotcie (produkt ma niezbędne certyfikaty, jest ekologiczny i bezpieczny dla środowiska). Nawet uporczywe zabrudzenia rozpuszczają się i spływają razem z płynem. W razie potrzeby, całą operację można powtórzyć, a jeśli zabrudzenia nie są zbyt duże, Portino możemy rozcieńczyć z wodą (na przykład w proporcji 200 ml płynu na osiem litrów wody). Środek dostępny jest w butelce o pojemności 0,5 litra ze zraszaczem oraz w poręcznych opakowaniach (1 litr i 5 litrów). Portino można kupić w internetowym sklepie producenta www.htl-systems.pl lub w szczecińskim warsztacie www.arp.szczecin.pl (przez internet albo stacjonarnie przy ul. Przestrzennej 10, budynek na terenie lotniska sportowego). Producentem preparatu jest polska firma HTL Systems, która ma w ofercie także inne produkty dla armatorów. Na przykład Nauteako – profesjonalny środek do pielęgnacji i konserwacji drewna jachtowego. Wytwarzany jest z naturalnych składników.



Nauteako pielęgnuje i konserwuje drewno.

Czyścimy i zabezpieczamy laminat i drewno

Proces produkcji, polegający na wielokrotnym podgrzewaniu i schładzaniu komponentów, sprawia, że Nauteako ma doskonałe właściwości konserwujące drewno i jednocześnie nadaje mu świeży wygląd. Zabezpiecza powierzchnie drewniane na zewnątrz przed działaniem słońca i wody morskiej. Skutecznie zabezpiecza mikropęknięcia na powierzchni oraz nieszczelności na granicy drewna i laminatu, bądź drewna i sikaflexu. Może również zabezpieczyć drewnianą zabudowę wnętrza jachtu, doskonale się nadaje także do tapicerki ze skóry naturalnej. Nakładamy preparat na oczyszczoną powierzchnię, a następnie wcieramy szmatką lub twardą szczotką – tak, by powstała jednolita cienka warstwa. Po kilku minutach wycieramy do sucha i gotowe.



Portino usuwa z pokładów wszelkie zabrudzenia i przebarwienia.

Operacja Meksyk, czyli jak wyleczyłem kadłub z zaawansowanej osmozy



Właśnie kończę usuwanie żelkotu.

Osmoza to przypadłość, na którą cierpi sporo jachtów z laminatu. Ponoć aż sześć z dziesięciu, mających więcej niż 10 lat, zachoruje na osmozę (takie dane udostępnił producent urządzeń Gelplane służących do usuwania żelkotu). Im starszy jacht, tym większe prawdopodobieństwo, że właściciel będzie się musiał zmierzyć z tym problemem. Ale spokojnie. Osmoza to nie koniec świata – są sposoby na skuteczne terapie. Dobra wiadomość jest taka, że jeszcze żaden jacht nie utonął z powodu osmozy. Mamy też złe informacje: osmoza powoduje spadek wartości łodzi, a usunięcie ognisk osmotycznych to mnóstwo pracy i spore koszty. Zmierzyliśmy się z tym tematem w Meksyku podczas ubiegłorocznego remontu.

Czym jest osmoza?

Jachty z laminatu powstają na bazie żywicy poliestrowych. Zewnętrzną barierą dla wody jest żelkot, jednak nie jest on całkowicie nieprzepuszczalny. Po zwodowaniu nowej jednostki zegar zaczyna tykać – woda bardzo powoli wnika w głąb kadłuba. Laminat to przesączone żywicą warstwy maty i tkaniny szklanej. Sąsiadujące warstwy powinny tworzyć monolit, jednak czasami tu i ówdzie pojawiają się puste miejsca (im niższe standardy laminowania, tym większa szansa na osmozę). Cząsteczki wody wnikają w kadłub, gromadzą się w tych pustych miejscach i zaczynają rozpuszczać niektóre składniki laminatu. Tworzy się roztwór, który przyciąga jeszcze więcej cząstek wody. W trakcie hydrolizy powstaje ciśnienie, które w końcu

wypycha zewnętrzne warstwy laminatu z żelkotem – tak powstają charakterystyczne bąble. Może ich być kilkanaście albo tysiące. Na naszym jachcie były wielkości groszku, ale mogą mieć nawet rozmiar piłki do golfa. Atak osmozy poznamy także po zwiększonej wadze kadłuba, można również sprawdzić wilgotność laminatu za pomocą specjalnego miernika. Osmoza pojawia się szybciej i częściej na jednostkach użytkowanych w wodach słonych i ciepłych.

Co możemy zrobić?

W zależności od stadium zaawansowania choroby i finansowych możliwości armatora, wyjścia są trzy. Najprostsze: nic nie robimy. Kadłub trudniej będzie nam zmatowić i przygotować do malowania, a jacht stanie się trochę wolniejszy. Na pewno jednak nie zatoni.

Jeśli ilość lub wielkość bąbli nas niepokoi, możemy zastosować wariant drugi, czyli kurację miejscową. Otwieramy każdy pęcherz. Szlifujemy, by usunąć cały luźny laminat. Później myjemy, bardzo dokładnie suszymy, a następnie wypełniamy zagłębienia szpachlą epoksydową. Ciecz w bąblu ma zapach octowy i często jest pod ciśnieniem – trzeba uważać, by nie prysnąć sobie w oko. Jeśli zdecydujecie się iść tą drogą, to zaraz po wyjęciu jachtu z wody należy zaznaczyć miejsca z pęcherzami, które chcemy naprawić. Po kilku godzinach na lądzie część z nich zacznie się wchłaniać i znikać. Nie znaczy to jednak, że problem się rozwiązał – nierówności kadłuba wrócą, gdy tylko jacht wylądzuje z powrotem w wodzie.

Usuwanie zewnętrznych warstw

Co robić jeśli bąble pokrywają prawie całe dno? W takim przypadku kuracja będzie czasochłonna i dość droga. Na początek usuwamy wszystkie warstwy farb, cały żelkot oraz



Wycinanie laminatu golarką Gelplane.



Czas na szpachlowanie.

niewielką warstwę chorego laminatu. To najbardziej czasochłonny etap. O ile farby można usunąć specjalnymi rozpuszczalnikami, to żelkot usuniemy tylko mechanicznie. Możemy to zrobić na trzy sposoby:

1. Szlifierka oscylacyjna lub kątowna. Szlifierka oscylacyjna pozwoli łatwiej odprowadzać pył i zostawi równiejszą powierzchnię. Ale jeśli jacht ma 12 metrów, oznacza to tygodnie szlifowania. Mało kto jest w stanie wytrzymać taką robotę. Z kolei praca ze szlifierką kątowną będzie przebiegać szybciej, ale za to w tumanach pyłu z drobinami farby i laminatu. Poza tym powierzchnia będzie nierówna. Jak dla mnie – szlifierki odpadają.
2. Piaskowanie załatwi sprawę szybciej. Jednak nawet doświadczony operator pozostawi w laminacie mnóstwo kraterów i nierówności, które później będziemy musieli szpachlować. Im więcej nierówności, tym więcej poświęćmy materiału i czasu. No i oczywiście, piaskowanie trzeba komuś zlecić.
3. Użycie maszyny, która wycina laminat na zadaną głębokość. Tu mamy do wyboru urządzenia Gelplane oraz Marine Shaver Pro. Mam doświadczenie z tym pierwszym i mogę napisać, że jest niesamowite. Ustawiamy głębokość cięcia do maksymalnie 1,5 mm i po prostu golimy jacht. Jeden przejazd wycina od razu zadaną głębokość. Jacht o długości 15 metrów ogolimy w dwa dni (pracując w normalnej temperaturze). Zaletą jest brak pyłu – ścinki są grube i nie unoszą się w powietrzu, łatwo się je odsysa przemysłowym odkurzaczem. Minusem jest cena. Gelplane kosztuje około 1500 euro. W Europie oraz w USA można takie urządzenia wypożyczyć – zapłacimy wtedy kilkaset euro.

Ze wszystkich trzech sposobów usuwania żelkotu i laminatu, Gelplane zostawia najrówniejszą powierzchnię. Dodatkowo jest to jedyne urządzenie, z którym możemy kontrolować grubość wycinanego laminatu. Jeśli kiedykolwiek w przyszłości będę ponownie usuwać osmozę, to na pewno wypożyczę lub kupię taką golarkę.

Suszenie

Gdy już usuniemy cały żelkot i trochę laminatu, kadłub trzeba bardzo dobrze wysuszyć. W zależności od temperatury i wilgotności powietrza, może to zająć miesiące. W wilgotniejszych i chłodniejszych rejonach wykorzystuje się kurtyny i nagrzewnice – w ten sposób przyspieszamy proces. Ponoć najlepsze efekty przynoszą podgrzewane maty próżniowe (Hotvac). Co ciekawe, aby przyspieszyć proces schnięcia, kadłub należy regularnie myć. Z laminatu wydzielają się różne związki, które zatykają pory na powierzchni i spowalniają cały proces – na bieżąco trzeba je usuwać.

Raz na tydzień lub dwa sprawdzamy zawartość wody miernikiem wilgotności. Zawsze



Druga warstwa bariery epoksydowej.

w tych samych miejscach, kolejne wyniki zapisując ołówkiem w punkcie pomiaru. Kiedy odczyty spadną poniżej 15 proc. lub najlepiej poniżej 10 proc., nasze dno będzie wystarczająco suche.

Szpachlowanie

Szpachlujemy na równo szpachlą epoksydową. Im równiejsza powierzchnia po wcześniejszym goleniu, tym mniej wydamy na szpachlę i mniej czasu zajmie nam cały proces. Szpachlujemy i równamy szlifierką z papierem 80. Ponownie szpachlujemy i znów równamy – aż do uzyskania satysfakcjonujących rezultatów. Do większych jachtów warto użyć szlifierki, która dopasowuje się do krzywizny kadłuba (przy standardowej łatwo jest zeszlifować za dużo w danym miejscu i zrobić zagłębienie).

Malowanie

Wreszcie, po tygodniach żmudnej pracy, mamy równe dno. Przed nami ostatnie najłatwiejsze zadanie: malowanie dna epoksydową barierą nieprzepuszczającą wody. Będzie ona dużo lepsza niż żelkot, który wcześniej usunęliśmy. Na rynku jest w czym wybierać. Na deser nakładamy farbę antyporostową i mamy nadzieję, że już nigdy nie będziemy musieli zmagać się z osmozą.

Lepiej zapobiegać niż leczyć

Nowy jacht najlepiej od razu zabezpieczyć barierą epoksydową. Kiedyś myślałem, że to zwykły marketing, jednak doświadczenie nauczyło mnie, że to ma sens. Reperacja osmozy jest tak droga i czasochłonna, że warto wydać parę złotych więcej i zabezpieczyć nowy i suchy jacht. Choć farby te nie należą do tanich, w porównaniu z potencjalną naprawą kadłuba nie kosztują aż tak wiele.

Moje doświadczenia

Nasza „Crystal” to grecki jacht typu Triton 48 o długości 14,5 metra (rocznik 1994). Kiedy kupowałem łódź w 2008 roku kadłub był suchy, bez żadnych oznak osmozy. Choć zabezpieczyłem jacht przed osmozą w 2010 roku, po paru latach zaczęły się pojawiać pierwsze bąble wielkości groszku. Najwięcej w okolicy linii wodnej. Raz było ich więcej, raz mniej – niezbyt się tym martwiłem. Jednak kiedy wyciągnęliśmy jacht z wody w Meksyku, bąbli (nadad wielkości groszku) było mnóstwo. Meksykańska stocznia znajduje się na pustyni, gdzie jest bardzo sucho – idealne warunki do suszenia laminatu w sposób naturalny. Była to doskonała okazja, by zmierzyć się z remontem. Zlecone w stoczni piaskowanie okazało się za płytkie i musiałem cały jacht ogolić jeszcze golarką. Zadanie wykonałem w lutym i później kadłub schnął aż do sierpnia. Kolejne etapy prac zajęły mi dwa miesiące, z czego przy szpachlowaniu działaliśmy razem z Olą przez trzy tygodnie. To były naprawdę długie tygodnie ciężkiej roboty, zdarzało mi się szlifować nawet we śnie.

Ile to kosztowało?

Zlecone piaskowanie: 1500 dolarów. Szpachla epoksydowa: około 3000 USD. Bariera epoksydowa: kolejne 1000 USD. W sumie: 5500 USD. Do tego oczywiście farba antyporostowa. Gdybym to robił drugi raz, pewnie wyszłoby sporo taniej – niestety za pierwszym razem nie da się uniknąć różnych kosztownych potknięć. Mam nadzieję, że drugiego razu nie będzie.

Michał Palczyński

Michał Palczyński mieszka na jachcie „Crystal” od 2008 roku. Opłynął świat w latach 2013-2016. Obecnie, wraz ze swoją partnerką Olą, jest w drugim wokółziemskim rejsie. W tym roku żeglują po wodach Indonezji i Filipin. Michał dzieli się swoim doświadczeniem i wiedzą żeglarską na blogu www.skiff.pl, na kanale YouTube Sailing Crystal oraz w ramach indywidualnych konsultacji.

Antifouling nie tylko na śruby.

Jak zabezpieczać osprzęt zanurzony w wodzie



W łodziach motorowych warto zabezpieczyć śruby, stopy silników i kłapy trymowe.



Ślady pozostawione przez podwodnych osadników.



Skorupki mogą zatykać otwory do wody chłodzącej.

W sprawie zabezpieczania dna przed porastaniem wielu z nas ma już wyrobione zdanie. Bierzemy pod uwagę takie czynniki, jak akwen, typ jednostki, częstotliwość i prędkość z jaką pływamy, no i jakie fundusze zamierzamy przeznaczyć na pomalowanie dna. W tej sprawie powiedziano i napisano wiele, także na łamach „Wiatru”. Co natomiast zrobić z osprzętem, który także jest zanurzony w wodzie i niestety również porasta? Śruby z aluminium, brązu lub mosiądzu, przekładnie s-drive i z-drive, wały, stopy silników zaburtowych, kłapy trymowe, czujniki echosondy oraz logu – wszystkie te elementy często nie są zabezpieczane z obawy przed ich uszkodzeniem przez antifouling. Dlatego nie raz widzimy łodzie, które po wyjęciu z wody mają czyste kadłuby i zarośnięte elementy osprzętu. A niekiedy nawet uszkodzenia i wżery na skutek źle dobranej farby przeciwporostowej. Co zatem zrobić, by ochrona dna była kompleksowa? Na co zwrócić uwagę?

Zacznijmy od śruby. To element trudny do zabezpieczenia zarówno ze względu na materiał, z jakiego jest wykonany, jaki i z uwagi na prędkość z jaką się porusza w wodzie. Czy w ogóle trzeba zabezpieczać śrubę? Te wykonane ze stopów zawierających duże ilości miedzi (brąz) oraz o gładkich powierzchniach, na akwenach o umiarkowanym porastaniu raczej nie będą zasiedlane przez naszych małych przyjaciół. Jednak w obszarach o silnym porastaniu będzie problem. Dlaczego warto



Marlin Velox Plus na elementy metalowe (0,25 l – 157 zł).

chronić śrubę przed porastaniem? Po pierwsze, płyty działają na zasadzie przepływu laminarnego, a porosty na śrubie zmieniają ten przepływ w turbulentny – znacznie zmniejsza to skuteczność śruby. Dodatkowo porosty uszkadzają śrubę. Wżery w śrubach składanych mogą nawet powodować ich blokowanie.

Ogólnie rzecz biorąc, zwykły antifouling nie nadaje się do zabezpieczania śrub. Większość farb przeciwporostowych zawiera związki miedzi, które uruchamiają proces korozji elektrolitycznej z uwagi na różnice potencjałów miedzi i aluminium. Sprawy pogarsza fakt, że najczęściej minus instalacji elektrycznej podłączony jest do bloku silnika, a więc elementy przenoszące napęd i sama śruba odprowadzają ładunki elektryczne do wody. Ponadto większość obecnie produkowanych farb przeciwporostowych to farby samopolepujące, co ułatwia uwalnianie substancji ak-



Seajet PellerClean chroni elementy w wodzie słodkiej i stonej (0,315 l – 378 zł).

tywnych przy prędkościach z jakimi poruszają się nasze jednostki. Prędkość z jaką obraca się śruba spowoduje bardzo szybkie zużycie farby. Dodatkowo będzie na nią działać zjawisko kawitacji. Powinniśmy zatem zastosować środki specjalnie przeznaczone do śrub.

Mamy tu dwa możliwe rozwiązania. Bardziej tradycyjne bazuje na odpowiednio dobranym biocydzie, który nie podlega opisanym wyżej zjawiskom i jednocześnie skutecznie chroni śrubę przed porastaniem. Przykładem może być jedna z najbardziej popularnych farb tego typu: Marlin Velox Plus. Na przygotowaną powierzchnię nakładamy primer, a następnie dwie, trzy cienkie warstwy farby. Innym rozwiązaniem jest użycie farby typu foul release, która nie zawiera biocydów. Jej działanie opiera się na tworzeniu gładkiej silikonowej powłoki, do której nie przywierają porosty. Przykładem może być produkt firmy Seajet: Peller Clean, który do-

staniecie w zestawie z gotowym primerem. Zasada aplikacji jest podobna: na przygotowane podłoże nakładamy primer, który tym razem jest dwuskładnikowy, a następnie powłokę silikonową. Oba rozwiązania są skuteczne.

Zjawisko korozji elektrolitycznej dotyczy także przekładni s-drive i z-drive, których korpusy to także odlewy aluminiowe. Na dodatek znajdują się w nich otwory do poboru wody chłodzącej silnik. Ciemność i intensywny przepływ wody to idealne warunki dla omułków (czarne muszle), które uwielbiają zasiedlać takie zakamarki – mogą skutecznie ograniczyć przepływ wody chłodzącej. Do zabezpieczenia przekładni można użyć wymienionych wyżej produktów, ale w przypadku przekładni z-drive, z uwagi na jej skomplikowany kształt, można wybrać farbę przeciwporostową w sprayu. Schemat działania jest ten sam: na dobrze przygotowaną powierzchnię nakładamy primer, a następnie

dwie, trzy warstwy farby przeciwporostowej. Tak samo możemy zabezpieczyć spodziny silników zaburtowych (o ile stale są zanurzone w wodzie i porastają). Odpowiednim produktem będzie Antifouling Spry marki TK Line wraz z podkładem Metal Primer. Kłapy trymowe malujemy tak samo, jak przekładnię.

Na koniec zostały nam elementy elektroniki: czujniki i wirniki logu. Producenci nie dopuszczają malowania tych elementów zwykłymi farbami przeciwporostowymi, dlatego firma Marlin opracowała specjalny preparat Eco dostępny w małych pojemnikach (70 ml), które wystarczą nam na kilka sezonów. Farba jest czarna i doskonale przywiera do plastiku bez żadnego primeru.

Mam nadzieję, że powyższe wskazówki pomogą wam lepiej zadbać o swoje jednostki i uchronić się przed kosztownymi pomyłkami. Udanego sezonu!

Paweł Ryżewski

Sternik motorowodny i licencja na holowanie oraz łączność w żegludze śródlądowej

Nakładem Fundacji Akademia Zdrowia ukazał się podręcznik zatytułowany „Sternik motorowodny i licencja do holowania” autorstwa Piotra Lewandowskiego i Radosława Markiewicza, instruktorów ze szkoły Morka. Sternik motorowodny to podstawowy i zarazem najpopularniejszy patent motorowodny w Polsce. Uprawnia do prowadzenia jachtów motorowych po wodach śródlądowych oraz do prowadzenia jachtów motorowych o długości do 12 metrów po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do dwóch mil od brzegu (w porze dziennej). Licencja na holowanie jest z kolei niezbędna, gdy chcemy kogoś rekreacyjnie holować za motorówką – na nartach lub z wykorzystaniem innego sprzętu do wodnych zabaw (chcąc podejść do egzaminu na licencję musimy już posiadać patent sternika motorowodnego).

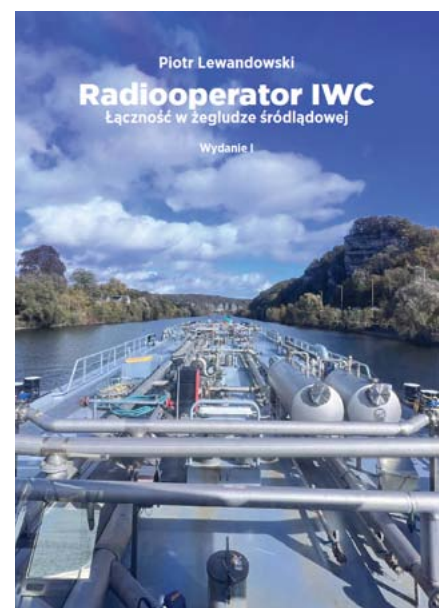
Treść podręcznika ograniczono do niezbędnego minimum i zarazem do informacji najbardziej przydatnych w praktyce. Na kartach znajdziecie rozdziały o silnikach, bezpieczeństwie i ratownictwie, a także o przepisach, nawigacji i meteorologii. W wielu miejscach są odnośniki do filmów, które ułatwiają naukę. Poszczególne zagadnienia zaprezentowano w przystępnej i czytelnej formie – podręcznik z pewnością się przyda także sternikom chcącym odświeżyć wiedzę.

Publikację możecie nabyć w wersji tradycyjnej (57 zł) lub elektronicznej (37 zł) w sklepie dostępnym na stronie www.morka.pl (zakładka: Sklep).

Nowością na rynku wydawniczym jest także pozycja zatytułowana „Radiooperator IWC – łączność w żegludze śródlądowej” autorstwa Piotra Lewandowskiego. IWC (od Inland Waterways Certificate) to świadectwo wymagane do prowadzenia łączności na jednostce wyposażonej w radiotelefon korzystający z częstotliwości morskich i śródlądowych VHF (156-174 MHz) oraz UHF (457,525-467,575 MHz). Egzamin przeprowadza Urząd Komunikacji Elektronicznej. Zasady łączności śródlądowej są zbliżone do tych obowiązujących na morzu – w podręczniku autor prezentuje najważniejsze

zagadnienia i wskazuje na niewielkie różnice. Redagując poszczególne działy, Piotr wykorzystał doświadczenia zdobyte na różnych jednostkach rekreacyjnych w różnych rejonach świata. Przedstawia wiele przykładów korespondencji oraz zdjęcia i rysunki ułatwiające zrozumienie oraz zapamiętanie informacji. Odsyła też do filmów instruktażowych, na których posługuje się radiem ICOM IC M-323 – takim samym, jaki spotkacie na egzaminie w UKE.

Podręcznik jest dostępny w wersji drukowanej (57 zł) oraz elektronicznej (37 zł). Strona sklepu: www.morka.pl (zakładka: Sklep). ■





Paweł Tarnowski w regatach o Puchar Księżniczki Zofii triumfował po raz trzeci.

Fot. Sailing Energy

Ostatnia prosta. Pasma sukcesów w drodze na igrzyska olimpijskie



Łukasz Przybytek i Jacek Piasecki zajęli trzecie miejsce w klasie 49er.

Fot. Sailing Energy

Sukcesy Polaków na Majorce w regatach Pucharu Świata o Puchar Księżniczki Zofii. Paweł Tarnowski wywalczył złoty medal w klasie iQFoil, a Łukasz Przybytek i Jacek Piasecki zdobyli brązowe medale w klasie 49er. W dziesięciu konkurencjach olimpijskich rywalizowało ponad tysiąc żeglarzy z 75 krajów.

Paweł Tarnowski, lider po serii eliminacyjnej, bezpośrednio awansował do wyścigu finałowego i czekał na wyłonienie dwóch rywali, z którymi miał się zmierzyć w walce o medale. Ale się nie doczekał, bo z powodu braku wiatru sędziowie odwołali całą serię medalową. Tarnowski zwyciężył zdecydowanie – wygrał aż sześć z dziesięciu rozegranych wyścigów i potwierdził znakomitą formę. Wcześniej wywalczył tytuł wicemistrza świata na Lanzarote i zajął drugie miejsce w regatach iQFoil Games. W regatach o Puchar Księżniczki Zofii triumfował po raz trzeci, poprzednio wygrywał w 2017 i 2018 roku (jeszcze w klasie RS:X). – Cieszę się nie tylko z wyniku, ale też z tego, że potra-

filem utrzymać pozycję lidera od pierwszego do ostatniego startu. Cieszy też liczba wygranych wyścigów. Na tym poziomie rywalizacji ma to duże znaczenie. Forma jest. Wierzę, że utrzymam ją do końca sezonu, a szczyt złapię na początku sierpnia na igrzyskach – mówił Paweł.

Paweł Tarnowski już przed regatami na Majorce uzyskał rekomendację Zespołu ds. Przygotowań Olimpijskich Polskiego Związku Żeglarskiego do reprezentowania Polski w igrzyskach w Paryżu. Regaty olimpijskie będą rozgrywane u wybrzeży Marsylii – żeglarze z klasy iQFoil rozpoczynają rywalizację najszybciej, już 28 lipca. W przygotowaniach do igrzysk Pawłowi pomagają rywale z kadry: Michał Polak i Radosław Furmański.

W klasie 49er od początku regat świetnie spisywały się trzy polskie załogi. Łukasz Przybytek i Jacek Piasecki, Mikołaj Staniul i Jakub Sztorch oraz Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki awansowali do podwójnie punktowanego wyścigu medalowego z udziałem dziesięciu najlepszych załóg. Najrówniej pływali Przybytek i Piasecki, którzy do finałowej rozgrywki przystąpili z drugiego miejsca. Wiatr był zmienny i niestabilny, ale wyścig udało się przeprowadzić. Łukasz Przybytek i Jacek Piasecki popłynęli dobrze, zajęli czwarte miejsce. Niestety najgroźniejsi rywale spisali się jeszcze lepiej. Wyścig wy-



Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki ukończyli regaty na piątym miejscu.

Fot. Sailing Energy

grali Hernan Umpierre Odini i Fernando Diz Becerra z Urugwaju, którzy wyprzedzili naszych w klasyfikacji i zdobyli srebrny medal. Złoto wywalczyli Diego Botin le Chever i Florian Trittel Paul, utytułowana załoga z Hiszpanii, byli mistrzowie Europy i medalisci mistrzostw świata. – Jesteśmy zadowoleni, bo żeglowaliśmy stabilnie i popełnialiśmy mało błędów. Wiatr był nieprzewidywalny, każda decyzja na wodzie miał ogromne znaczenie. Najbardziej jesteśmy zadowoleni ze startów – to element, nad którym ostatnio dużo pracowaliśmy – mówił Łukasz Przybytek.

Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki ukończyli regaty na piątym miejscu, a Mikołaj Staniul i Jakub Sztorch – na ósmym. Trzy polskie załogi w czołowej dziesiątce regat

Pucharu Świata to potwierdzenie siły polskiej ekipy z klasy 49er i zarazem ból głowy dla zespołu, który będzie typować załogę do regat olimpijskich.

Wiktoria Gołębiowska sprawiła niespodziankę w klasie ILCA 6. Przez całe regaty walczyła o awans do czołowej dziesiątki, a gdy się już w niej znalazła, nie opuściła czołówki do końca. W wyścigu medalowym finiszowała na dziesiątym miejscu i na takiej pozycji ukończyła regaty. Dobry występ Wiktorii wprowadził emocje do wewnętrznej rywalizacji o imienną nominację na igrzyska. Utytułowana Agata Barwińska zajęła na Majorce 24. miejsce.

*Informacja prasowa
Polskiego Związku Żeglarskiego*

Plotery ONWA serii KP-25 i KP-27

SEA Light

**Dostępne
w 8 modelach**



- szybszy procesor
- elegancki wygląd
- jasność wyświetlania zwiększona do 1000 nitów
- kompatybilna z mapami: C-MAP, NAVIONICS
- wbudowana mapa K-CHART
- interface: NMEA0183/NMEA2000
- opcjonalnie wbudowany AIS klasy B+



Jacht obrońców Pucharu Ameryki z zespołu z Emirates Team New Zealand.

Fot. Hamish Hooper

America's Cup. Gwiezdne wojny, czyli Puchar Ameryki wszechczasów



Pierwsze testy u wybrzeży Nowej Zelandii.

Fot. Hamish Hooper

Trwają intensywne przygotowania do 37. edycji Pucharu Ameryki, która w drugiej połowie sierpnia rozpocznie się w Barcelonie. Czterodniowe regaty wstępne, z udziałem wszystkich sześciu ekip, rozpoczną się 22 sierpnia. Trwające ponad miesiąc regaty Louis Vuitton Cup (Challenger Selections Series), które spośród pięciu pretendentów wyłonią jedną załogę, rozpoczną się 29 sierpnia. Będą podzielone na trzy kilkudniowe zmagania: round robin, półfinały i finał z udziałem dwóch najlepszych ekip. Louis Vuitton Cup zakończy się 7 października. Na wrzesień zaplanowano dodatkowo młodzieżową edycję Pucharu Ameryki (17-26.09), a na październik – kobiecą (5-13.10). Te zawody będą rozgrywane na mniejszych jachtach klasy AC40. Louis Vuitton 37th America's Cup Match, czyli wielki finał o najcenniejsze trofeum, z udziałem obrońców z Emirates Team New Zealand oraz zwycięzców regat pretendentów, rozpocznie się 12 października i będzie trwać aż do 27 października. Zwycięży drużyna, która pierwsza wygra siedem wyścigów. Zapowiada się najbardziej intensywny Puchar Ameryki w 174-letniej historii imprezy.

W kwietniu zespoły pokazywały, wodowały i testowały nowe jachty klasy AC73. Już na początku miesiąca Brytyjczycy z zespołu INEOS Britannia przeprowadzili skomplikowaną czterodniową operację przetrans-

portowania jachtu do Barcelony. Najpierw przewieziono łódź samolotem z Turweston do Portsmouth. Następnie promem do Bilbao w Hiszpanii. Później znów drogą lądową do Barcelony. Gdy wszystko zakończyło się szczęśliwie, Ben Ainslie, dyrektor i kapitan zespołu, powiedział, że poczuł prawdziwą ulgę. Prace projektowe z udziałem inżynierów z Formuły 1 (zespół Mercedes-AMG Petronas), budowa oraz wyposażanie brytyjskiej łodzi trwały dwa i pół roku.

Szwajcarski zespół Alinghi Red Bull Racing jako pierwszy zaprezentował swój jacht w Barcelonie, zadziwiając zebranych liniami niezwykle futurystycznej, wręcz agresywnej konstrukcji. Obrońcy z Emirates Team New Zealand pokazali swą łódź w bazie w Wynyard Point i później przetransportowali do Auckland. „Wciąż mamy przed sobą górę do pokonania, by za kilka miesięcy skutecznie obronić puchar” – powiedział Kevin Shoebidge, dyrektor Emirates Team New Zealand.

Wielkim wydarzeniem była prezentacja jachtu „Luna Rossa” włoskiego zespołu Luna Rossa Prada Pirelli. Łódź zwodowano w Cagliari i od razu nazwano arcydziełem technologii, wzornictwa i estetyki. Kadłub powstał w stoczni Persico Marine w Nembo. Przy projektowaniu i budowie współpracowało 40 inżynierów i projektantów. Do budowy kadłu-



Wodowanie jachtu „Luna Rossa” w Cagliari.

Fot. Americascup.com

ba i elementów kompozytowych wykorzystano około 3500 metrów kwadratowych włókna węglowego. Po próbach morskich przeprowadzonych na włoskich wodach jacht zostanie przetransportowany do Barcelony. „To dziesiąty kadłub do Pucharu Ameryki, który ochrzciliśmy „Luna Rossa” – mówił Patrizio

Bertelli, prezes włoskiego teamu. „Przez 25 lat zrealizowałem cel, którym było stworzenie zespołu techników i żeglarzy zdolnych kształtować przyszłość sportu w naszym kraju. Teraz, dzięki nowej łodzi, mam nadzieję spełnić także ambicje regatowe i zdobyć Puchar Ameryki”.



Szwajcarski zespół Alinghi Red Bull Racing zaprezentował jacht o futurystycznych kształtach.

Fot. Ugo Fonollá / America's Cup



Kadłub Merry Fisher 895 Serie 2 ma teraz powiększone drzwiczki w prawej burcie.

Fot. Jerome Kelagopian

Merry Fisher 895 Serie 2. Idealny balans między jakością, osiąganiami i ceną

Najnowszy Jeanneau Merry Fisher 895 Serie 2 (druga generacja modelu MF 895) to kolejna jednostka francuskiej marki zaprojektowana przez polskie biuro Centkowski & Denert Design i zbudowana w Ostródzie. Zespół Jeanneau znów znalazł idealny balans między funkcjonalnością, dzielnością i ceną. Pływałem wieloma modelami marki Merry Fisher. O niektórych szybko zapomniałem, inne zapadały mi w pamięć na długo. Jak będzie tym razem?

W nowej wersji tej jednostki wprowadzono kilka zmian, które wpływają na poprawę komfortu wypoczynku. Pierwszą widocz-

ną zmianą jest rozmiar drzwiczek w prawej burcie. W poprzedniej wersji były one małe. Obecnie są znacznie szersze i głębsze – właściwie dopiero teraz naprawdę ułatwiają wejście z pomostu lub skoki do wody.

W kokpicie mamy dużą kanapę wzdłuż rufy, składane siedzisko ukryte w lewej burcie i niewielkie siedzisko wzdłuż ściany między kokpitem a salonem. Przy stole może tu wygodnie siedzieć cała załoga. Rufowa kanapa jest przesuwana. Jeżeli potrzebujemy więcej miejsca na rufie, na przykład podczas kąpieli, lub chcemy podnieść silniki, wystarczy odbezpieczyć dwie blokady i kanapa lekko

sunie do przodu. Także siedzisko w przedniej części kokpitu możemy zdemontować, na przykład jeżeli potrzebujemy więcej miejsca do wędkowania.

Na dziób najwygodniej przejdziemy szerokim, głębokim i zabezpieczonym półpokładem na prawej burcie (przejście lewą stroną również jest bezpieczne, ale już nie tak wygodne). Nadbudówkę lekko przesunięto na lewą burtę właśnie po to, by z prawej zapewnić maksymalny komfort poruszania się po pokładzie. Na dziób przejdziemy także wprost ze sterówki, przez szeroko rozsuwane drzwi (obok fotela sternika).



Na dziobie jest materac z zagłówkami i kanapa z wgłębieniem na nogi.

Fot. Jerome Kelagopian (3)



W kokpicie pomieści się cała załoga.



Na prawo od sterówki jest wyjście na półpokład.

MERRY FISHER 895 SERIE 2

Długość	8,94 m
Szerokość	3 m
Zanurzenie	0,68 m
Waga (bez silników)	3680 kg
Zbiornik paliwa	600 l
Zbiornik wody	160 l
Silniki	do 2 x 250 KM
Kategoria CE	C-10 / B-6
Cena bez silników	od 103 850 euro netto

Na pokładzie dziobowym mamy szeroki materac z podwyższonymi zagłówkami i uchwytami na napoje. Jest także dodatkowa dwuosobowa kanapa na dziobie, z wygodnym wgłębieniem na nogi. Możemy tu rozstawić niewielki stolik. Dodatkowo cały pokład można przykryć ogromnym bimini chroniącym przed słońcem, a jeżeli potrzebujemy jeszcze więcej miejsca do leżakowania – przeszczerzyć między materacami i dziobową kanapą możemy wypełnić dodatkowym materacem.

Z kokpitu do kabiny wchodzimy przez szeroko rozsuwane przeszklone drzwi. Po lewej stronie salonu mamy składany stolik z dwoma przeciwstawnymi szerokimi kanapami. W razie potrzeby stolik można obniżyć i zamienić w dodatkowe łóżko. Myślę jednak, że na tej jednostce ta opcja nie będzie wykorzystywana zbyt często. Dobrym rozwiązaniem jest przekładane oparcie przedniej kanapy – przesuwamy je do tyłu i mamy wygodny fotel nawigatora zwrócony przodem do kierunku żeglugi. Na prawej burcie zbudowano kambuz i sterówkę z regulowanym fotelem sternika. W kambuzie znajdziecie lodówkę, zlewomywak i dwupalnikową kuchenkę gazową. Całe wnętrze otaczają ogromne tafle szkła, a w suficie są dwa duże otwierane okna. Salon jest więc doskonale oświetlony naturalnym światłem, a przy tym skutecznie wietrzony dzięki świetlikom, otwieranym drzwiom przy stanowisku sternika i dużemu oknu na lewej burcie.

Do części mieszkalnej schodzimy zejściówką na lewo od panelu sterowania. Drzwi po prawej prowadzą do toalety z prysznicem. Drzwi po lewej – do kabiny gościnnej. Przy wejściu jest też niewielkie siedzisko i szafka ubraniowa. Dwuosobowe łóżko ustawiono prostopadłe do osi łodzi i znajduje się pod podłogą salonu. Oczywiście jest tu znacznie niżej, ale przytulnie i jasno dzięki oknom z otwieranymi bulajami. Za przesuwanymi drzwiami na wprost znajduje się kabina armatorska z dwuosobowym łóżkiem w formie wyspy, dużymi oknami i szafą na ubrania. Obie kabiny są przestronne, wygodne i co ważne – zamykane.

Test przeprowadziłem w Cannes. Pogoda nie rozpieszczała, a wybrzeże nie było ani trochę lazurowe – w takich warunkach najłatwiej znaleźć ewentualne wady w nowej łodzi. Na rufie miałem dwa silnikami Yamaha, każdy o mocy 250 KM – to najmocniejszy dopuszczalny zestaw dla tej jednostki. Dodat-



Wnętrze otaczają ogromne tafle szkła, a w suficie są dwa duże otwierane okna.

Fot. Jerome Kelagopian (2)



Dziobowa kabina armatorska.

kowo mieliśmy najnowszy system Yamaha Helm Master z joystickiem, który doskonale sprawuje się podczas manewrów portowych.

W ślizg łódź weszła bez wielkiego wysiłku po zaledwie pięciu sekundach. Prędkość podróżna: od 26 do 28 węzłów przy obrotach 4000 rpm i spalaniu 180 l/h. Prędkość maksymalna, jaką udało mi się osiągnąć, wyniosła 40 węzłów – obroty 6000 rpm, a spalanie 390 l/h. Niezależnie od prędkości, łódź była bardzo zwrotna – wcale się nie zachowywała, jak typowy kabinowy cruiser rodzinny. Niezależnie od tego,

jak ciasno skręcałem, ani razu nie pojawiła się kawitacja, a po zwrocie szybko wracaliśmy na odpowiednie obroty i osiągnęliśmy wcześniejszą prędkość. Naprawdę byłem pozytywnie zaskoczony manewrowością tego modelu.

Jachty z linii Merry Fisher przez wiele lat były postrzegane jako łodzie dla pasjonatów wędkarstwa. Później stały się bardziej jednostkami rodzinnymi, z możliwością przystosowania ich do wędkowania. Nowy model 895 Serie 2 to nadal łódź z której oczywiście można wygodnie wędkować, ale to jednak bardziej rodzinny cruiser z dobrymi osiągnięciami, zwłaszcza, gdy na rufie mamy dwa tak mocne silniki.

Arek Rejs

Dystrybutorem marki Jeanneau jest firma Liberty Marine: www.libertymarine.pl.



Liberty Marine. Ponad 10 lat na polskim rynku

Firma Liberty Marine wyrosła z branży motocykli klasy premium, gdzie jako Liberty Motors osiągnęła pozycję lidera. Dobre praktyki przeniesione z biznesu motocyklowego przełożyły się na sukcesy w branży jachtowej. W 2023 roku firma Liberty Marine została oficjalnym dystrybutorem Jeanneau. W portfolio mają także marki Marex, Cranchi, Yamaha oraz Seabob. Szeroka oferta pozwala na dotarcie do dużej grupy odbiorców (od pontonów za 2,6 tys. zł, po luksusowe jachty warte 30 mln zł). W Liberty Marine znajdziecie jachty i łodzie motorowe, skutery wodne, silniki zaburtowe oraz pontony. A także szeroką gamę usług: serwis, zimowanie oraz finansowanie zakupów. Firma stawia na bezpośredni kontakt z klientem, budując partnerskie relacje i aktywnie uczestnicząc w najważniejszych eventach branżowych (Düsseldorf, Gdynia, Cannes, Warszawa). Oferują również finansowanie zakupów dopasowane do indywidualnych potrzeb. Przedsiębiorcy mogą skorzystać z korzystnych warunków i odliczyć do 100 proc. podatku VAT. Za sterem Liberty Marine stoi wizjoner branży: Rafał Kwiatkowski. Od 20 lat zarządza gigantem w branży motocyklowej, odnosi też sukcesy na rynku deweloperskim. – Sukces w biznesie to przede wszystkim ludzie. Dlatego nasz zespół ma wiedzę i doświadczenie – oferujemy kompleksową obsługę na każdym etapie sprzedaży – mówi Rafał Kwiatkowski.

Na stronie www.libertymarine.pl znajdziecie więcej informacji o ofercie firmy. Szczególną uwagę warto zwrócić na zakładkę „Dostępne od ręki” – w tym miejscu prezentowane są łodzie, które armatorzy mogą odbierać niezwłocznie po zawarciu umowy i dopełnieniu formalności. ■



Marka Quicksilver to kilkadziesiąt różnych modeli...



...część z nich dostępna jest od ręki w salonie Moto-X.

Fot. Dobrochna Nowak



Stolica łodzi motorowych w samym centrum Mazur...



...jadąc obwodnicą Giżycka nie sposób przeoczyć.

Fot. Dobrochna Nowak

Moto-X z Giżycka. Jak powstawał i jak działa największy salon łodzi w Polsce

Sprzedają ponad 100 jachtów motorowych rocznie i ponad 300 silników. Przede wszystkim na Mazury, ale także do innych regionów Polski, łącznie z wybrzeżem i południem kraju. Ostatnio dostarczyli prawie 50 quicksilverów wyposażonych w silniki elektryczne Mercury Avator – pojechały do dwóch marin w Polańczyku nad Soliną. Zatrudniają ekipy serwisowe, szkoleniowe, sprzątające i transportowe. Mają miejsca rezydencje w Ekomarlinie i kilku innych okolicznych portach, egzemplarze do testów, bazę ponad trzech tysięcy kontaktów do klientów oraz największy w Europie wschodniej salon sprzedaży łodzi z serwisem o łącznej powierzchni ponad 2500 m². A wszystko się zaczęło od motorynki, pasji do silników i małego serwisu w centrum miasta. Poznajcie firmę Moto-X, największego sprzedawcę łodzi motorowych w Polsce, która od 23 lat rośnie razem z polską branżą sportów wodnych. Rozmawiamy z jej twórcą i szefem – Jarosławem Narwojszem.

Magazyn „Wiatr”: W jakim miejscu jest dziś branża motorowodna po zawirowaniach związanych z pandemią i inflacją? Czy na rynku obserwujemy spowolnienie?

Jarosław Narwojsz: Pandemia rozchwieła rynek – sprzedawało się dosłownie wszystko, a producenci nie nadążali z produkcją. Wiedzieliśmy jednak, że to szaleństwo szybko minie i sytuacja wróci do względnej normalności – już wtedy staraliśmy się przygotować do kolejnych sezonów, między innymi negocjując z bankami i tworząc autorski system finansowania zakupów w formie leasingu. Inflacja i niepokoje na wschodzie nie wpłynęły negatywnie na nasz biznes. Pamiętajmy, że jachty to dobra luksusowa – ten segment produkcji i handlu najlepiej znosi szturmy. W od-

powiednim momencie postawiliśmy na łódzie większe i droższe, takie za kilka milionów złotych, co pozwoliło nam rozwijać firmę bez zakłóceń. Co rok rośniemy o około 30 proc., a ostatni trudny sezon inflacyjny był naszym rekordowym.

Zatem jak dokładnie wygląda wasza recepta na sukces?

Nie pokazujemy klientom katalogów i nie sprzedajemy nowości ze zdjęć, które dotrą do odbiorcy za kilka miesięcy lub za rok. Sprzedajemy łódzie. Tu i teraz. Wchodzisz, oglądasz, testujesz, podpisujesz umowę i odpły-

łodzie marki Navan (klasa premium od Brunswick Corporation) aż się rwą na wodę.

Fot. Dobrochna Nowak



wasz. Dlatego cały czas mamy w salonie od 30 do 40 jednostek. Na bieżąco uzupełniamy flotę o kolejne modele i z wyprzedzeniem uzupełniamy magazyn silnikami różnych marek. Potrafimy wyczuć, jakie modele łodzi będą się cieszyć największym wzięciem, więc zamawiamy je z wyprzedzeniem. To polityka daleka od ostrożności, ale kto nie ryzykuje, ten nie pije szampana. Na szczęście trafiamy w gusta i oczekiwania wodniaków, gdyż od dwóch dekad stale śledzimy trendy, nowości konstrukcyjne i technologie.

Można też powiedzieć, że nasza działalność opiera się na kilku filarach: dostępność towaru, kompleksowa obsługa, atrakcyjna cena, finansowanie i serwis posprzedażowy. Niby nic odkrywczego, bo te elementy działają podobnie w wielu innych branżach, jednak dopiero jak wszystkie klocki są porządnie poukładane – efekt robi różnicę i pozwala wyprzedzać konkurencję. Właśnie dlatego wspólnie z Alior Leasing opracowaliśmy system finansowania, z którym chyba żadna inna oferta bankowa nie może się równać. Jeśli wartość jachtu nie przekracza milion złotych, wystarczy mieć dowód osobisty, by uzyskać leasing. Procedura jest uproszczona, nie trzeba przedstawiać mnóstwa dokumentów i potwierżeń, ani gwarantować dodatkowych zabezpieczeń.



Witajcie na pokładzie legendy – tak się prezentuje kokpit łodzi Boston Whaler.

Fot. Dobrochna Nowak

Ktoś może zapytać: „Co w tym odkrywczego? W salonach samochodowych jest tak samo”. Otóż łódź to zupełnie coś innego, niż nowe auto. Pracownicy banków twierdzą, że jacht to dobro ekskluzywne – trudno z tym polemizować. Jednocześnie jednak zakładają, że

łódź jest dobrem luksusowym trudnozbywalnym – z tą opinią kompletnie się nie zgadzam. Właśnie dlatego tak często wodniacy napotykają na trudności w uzyskaniu atrakcyjnego i szybkiego finansowania. Naszym zadaniem jest upraszczać i skracać procedury. ▶



Navan w wersji S30. Elegancja, charakter i mnóstwo pomysłów na spędzenie czasu na wodzie.

Fot. www.navan-boats.com



Sportowy i dynamiczny Quicksilver Activ 675 Bowrider w salonie Moto-X.

Fot. Dobrochna Nowak

Finansowanie, rejestrację łodzi oraz ubezpieczenie potrafimy załatwić w dwa dni, a niekiedy wystarczy nawet doba. Klient nie może czekać, bo przecież wiosna nadeszła, słońce coraz wyżej, a sezon jest krótki.

Warto też zwrócić uwagę, że niektórzy klienci w ogóle rezygnują z finansowania i kupują łodzie

za gotówkę. Nie są to wcale odosobnione przypadki. Jachty dobrej klasy, nieźle wyposażone i kupione w atrakcyjnej cenie, stały się ciekawym sposobem lokowania kapitału. Jeśli markowa łódź jest dziś wyceniana na milion złotych, to można założyć, że za trzy lata ten sam egzemplarz będzie wyceniany na 1,2 mln lub 1,3 mln zł.



Silniki na każdą łódź i na każdą kieszeń...



...a na dokładkę coś dla ucha, czyli systemy audio.



Na pierwszym planie Quicksilver 905 Weekend – największy i najbardziej elegancki z rodziny.

Fot. Dobrochna Nowak

Jak się zaczęła wasza przygoda z łodziami i biznesem?

Właściwie nie wiem od czego zacząć... Choć urodziłem się i wychowałem na Mazurach, moja droga nad wodę była dość nietypowa i bardzo długa. Wcześniej straciłem tatę. Gdy miałem zaledwie pięć lat, mama wsadziła mnie do autobusu i wysłała na wakacje do wujka z Warszawy. W stolicy wsłuchiwałem się w rozmowy wujka mechanika i starszego kuzyna kartingowca, który startował w wodach. Później jeszcze nie raz wracałem do Warszawy, gdzie zgłębiałem tajniki motosportu. Gdy pewnego dnia udało mi się uruchomić małą motorynkę, zakochałem się w silnikach bez reszty. Z pomocą wujka i książek wyremontowałem starego gokarta, którym jeździłem po lotnisku wojskowym w Giżycku. Trafiłem do klubu z Bydgoszczy, gdzie zacząłem trenować i startować w zawodach, sięgając nawet po medale mistrzostw kraju. Później przyszła kolej na motokros – znów treningi i starty. Oczywiście cały czas grzebałem przy silnikach. Swoich i kolegów. To serwisowanie stało się nawet ważniejsze niż rywalizacja sportowa. Wreszcie nastąpiły kolejne życiowe etapy: studia na Politechnice Warszawskiej, rodzina, pierwsza praca – zaczęło się nietypowo, bo wyłądownąłem w hurtowni mięsa. Jednak popołudniami i wieczorami cały czas serwisowałem silniki, a w weekendy jeździłem na zawody. Proszę zobaczyć, w kilku słowach opowiedziałem prawie pół życia, a jeszcze nie dotarłem nad wodę...

Mazury jednak czekały i w końcu pozwoliły się odkryć.

Najpierw otworzyłem pierwszy profesjonalny warsztat, w którym oferowaliśmy serwis motocykli i quadów. Z czasem pojawiły się skutery i silniki zaburtowe – okazało się, że motorowodniacy mieli w tamtych latach trudności ze znalezieniem fachowej pomocy. Firma rozwijała się dzięki poczcie pantoflowej. Bez marketingu, nawet bez strony internetowej. Tak naprawdę dopiero wtedy zrozumiałem gdzie się urodziłem. Zacząłem poznawać Mazury od strony wody. Motocykle i motosport powoli ustępowały miejsca

Firma Moto-X Jarosław Narwojsz prowadzi największy w Europie wschodniej salon sprzedaży łodzi i serwis o łącznej powierzchni ponad 2500 m², ze stałą ekspozycją i pełną gamą modeli do prezentacji i testów na wodzie. Jest wyłącznym dystrybutorem marek z floty Brunswick Corporation: Quicksilver, Heyday, Navan i Boston Whaler. Więcej na: www.moto-x.pl, www.quicksilver-boats.pl, www.navan-boats.com.

MOTO-X
MOTO-X JAROSŁAW NARWOJSZ

łodziom. W 2015 roku zaczęliśmy budować dzisiejszą siedzibę Moto-X przy ul. Obwodowej (obwodnica Giżycka), niecałe 2,5 km od Ekomariny. Najpierw powstała hala namiotowa o powierzchni 350 metrów kwadratowych. Gdy w niej stanąłem, to chwyciłem się za głowę – co ja tu będę robić, chyba rozstawię bramki i zaproszę znajomych na piłkę. Ale rok później hala była już pełna łodzi i silników. W kolejnych latach powstawały następne budynki, już bardziej nowoczesne. Systematycznie też poszerzaliśmy naszą ofertę o nowe marki. Dziś jesteśmy wyłącznym dystrybutorem marek z floty Brunswick Corporation, potentata z rynku marine. Chyba nie ma motorowodniaka, który mógłby wyjść z naszego salonu bez wymarzonej jednostki. Sama marka Quicksilver to około 80 modeli. Do tego Heyday, Navan, czy absolutnie wyjątkowy i ekskluzywny Boston Whaler. To oczywiście nie jest nasze ostatnie słowo, mamy pewne plany i prowadzimy kolejne rozmowy.

Jakie łodzie, jeśli chodzi o konstrukcję, sprzedają się dziś najlepiej? Czego oczekują klienci?

Przede wszystkim ergonomii, najnowszych rozwiązań technicznych i prostoty w obsłudze. Zawsze staramy się poznać klienta i wsłuchać w jego oczekiwania. Gdzie chce pływać – po jeziorach, czy po wodach morskich? Ile osób będzie przebywać na pokładzie? W jakim wieku będą załoganci i jaki styl wypoczynku preferują? No i oczywiście jak szybko lubią pływać. Na nieduże jeziora zamknięte oraz objęte strefami ciszy proponujemy napędy elektryczne – na Solinę właśnie dostarczyliśmy 49 łodzi marki



Bliźniaki marki Navan w salonie Moto-X. Z lewej otwarty S30, z prawej z nadbudówką C30. Fot. Dobrochna Nowak

Quicksilver (pięć różnych modeli) wyposażonych w systemy napędowe z silnikami Mercury Avator 35e i ładowaniem solarnym. Zaczęły w hotelowych przystaniach i zapewne całkowicie odmienią czartermowy krajobraz tego akwenu (projekt startuje w majówkę).

Jaką przyszłość mają przed sobą silniki spalinowe? Czy elektryfikacja napędów będzie się rozwijać także w naszej branży?

Tradycyjne silniki spalinowe jeszcze długo będą nam towarzyszyć. Kłopoty z ładowaniem baterii są dość powszechne w ruchu lądowym i raczej nie będą się zmniejszać, więc tym bardziej trudno sobie wyobrazić, by ten problem nie pojawił się także na wodach śródlądowych

i morskich. Poza tym uważam, że elektryfikacja w silnikach to jedynie etap przejściowy. Prawdziwa przyszłość to silniki spalinowe zasilane wodorem, ewentualnie wspomagane przez układ elektryczny. Tego typu napędy najpierw się pojawią na drogach, a dopiero po latach zapewne w branży motorowodnej. Pod względem technicznym nie powinno być z tym wielkich problemów, bardziej będzie chodzić o rozgrywkę między lobbystami reprezentującymi grupy wielkich interesów. Ale tu wkraczamy już w zupełnie inne zagadnienia, odległe od naszych codziennych przyjemności związanych z wypoczynkiem na wodzie.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Navan w wersji C30 w akcji. Rodzinny cruiser na Mazury, zatokę i na otwarte morze.

Fot. www.navan-boats.com



Mercury Avator 35e z dwoma bateriami.



Avator 35e zastąpi silnik spalinowy o mocy 9,9 KM.

Mercury Avator. Nowe modele elektrycznych silników zaburtowych

Różnie gama silników elektrycznych marki Mercury. W ubiegłym roku zadebiutował model Avator 7.5e o wydajności i przyspieszeniu odpowiadającym silnikowi spalinowemu 3,5 KM. W Polsce zaprezentowano go na lipcowych targach Polboat Yachting Festival w Gdyni. Dziś dostępne są także modele Avator 20e i Avator 35e. Pierwszy może zastąpić tradycyjny silnik o mocy 5 KM, a drugi – jednostkę mocy 9,9 KM. Silniki dostarczane są z solidną trójplątową śrubą, manetką wbudowaną w uchylny rumpel, linką bezpieczeństwa oraz baterią litowo-jonową. W słabszym modelu 7.5e mamy zintegrowaną baterię 1 kWh wkładaną od góry w korpus. Silnik waży 19,5 kg, a bateria – 7,6 kg. W zestawie mamy też ładowarkę 110W zapewniającą efektywne i bezpieczne ładowanie. W opcji jest ładowarka 210W, która znacząco skraca czas operacji. Ładowarkę podłączymy do standardowego domowego gniazda 230V, a wskaźniki LED będą nas informować o postępach ładowania. Nie ma tu

Montaż baterii w modelu 7.5e jest bardzo prosty.

żadnych kabli, więc montaż jest prosty, a regulacja nie wymaga narzędzi. Solidny rumpel po złożeniu staje się wygodnym uchwytem do przenoszenia silnika. Możemy też zamawiać wersje bez rumpla przystosowane do sterowania manetką.

Mocniejsze silniki mają zewnętrzną baterie 2300 Wh, które po całym dniu żeglugi możemy w prosty sposób zdemontować, a nawet zabrać do domu (bateria waży 21,7 kg). Można oczywiście zamontować także zestaw dwóch lub czterech baterii. We wszystkich modelach dostępne są trzy długości kolumny: 381 mm, 508 mm i 635 mm.

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. Silniki są kompaktowe, łatwe w transporcie, wygodne do przechowywania w domu lub na

większym jachcie. Możemy mieć na pokładzie zapasową baterię, którą w każdej chwili wymienimy w kilka sekund.

Dodając moduł SmartCraft Connect do modelu 7.5e, (w wersjach 20e i 35e jest w standardzie) użytkownik może monitorować wszystkie funkcje w aplikacji Mercury Marine. Oprócz standardowych informacji, mamy tu na przykład wizualizację zasięgu na mapie oraz możliwość udostępniania danych. Na tegorocznych targach w Düsseldorfie zadebiutowały dwa kolejne modele elektrycznych silników Mercury: Avator 75e i Avator 110e. W Polsce będą dostępne w drugiej połowie tego roku.

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. ■

Solidny rumpel po złożeniu pełni funkcję wygodnego uchwyty.

