

WIOŚLARSTWO. POLSKIE ŻŁOTKA SPORTÓW WODNYCH

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych CZERWIEC - LIPIEC 2019

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.



**JOANNA
PAJKOWSKA**

**Pierwsza Polka z rejssem solo,
non stop, dookoła świata**

POLSKI JACHT N'FUN 30

Piękny daysailer dla wymagających

WYSPY LIPARYJSKIE

Wulkany Morza Tyrreńskiego

PĘTLA ŻUŁAWSKA

Przez Wisłę, Szkarpawę i Nogat



Zużycie paliwa: 7,2-8,6 l/100 km (cykl mieszany); emisja CO₂: 188-226 g/km (cykl mieszany).

Podane wartości ustalono zgodnie z przewidzianą przepisami procedurą pomiarową. Są to „wartości CO₂ WLTP” w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Wartości zużycia paliwa obliczono na bazie tych danych. Dane nie dotyczą konkretnego pojazdu i nie są częścią oferty, lecz służą jedynie porównaniu różnych typów pojazdów. Wartości te są zmienne w zależności od wyposażenia dodatkowego.



Nowa Klasa V. Czas na Twój ruch.

Twoja przestrzeń i komfort wnętrza. Luksusowe wyposażenie i nowy silnik o mocy 239 KM z przyspieszeniem do 100 km/h nawet w 7,8 s. Dla rodziny na wakacjach i do pracy aż do wieczora. Twoja decyzja?

Nowa Klasa V

za 1% ceny miesięcznie*

*Promocja Lease&Drive 1% – rata miesięczna netto wynosi 1% ceny katalogowej brutto pojazdu.

Warunki przykładowej kalkulacji: wpłata wstępna 5% wartości pojazdu, okres umowy 48 miesięcy, średnioroczny przebieg 25 000 km, możliwość zwrotu pojazdu na koniec umowy.

Produkt Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. dostępny dla przedsiębiorstw.

Liczba pojazdów dostępnych w promocji jest ograniczona.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



N'FUN YACHTING

Z połączenia pasji pływania i budowania jachtów.

N'Fun 30 został zbudowany, aby zapewnić niezapomniane żeglarskie przeżycia. Wpływ na dobre osiągi mają:

NISKA WAGA

Dzięki wykorzystaniu infuzji podciśnieniowej i lekkich piankowych materiałów

STATECZNOŚĆ

Mała waga jachtu w połączeniu z użyciem 550kg bulby pod dnem

DOBRY DESIGN

Nowoczesny kształt kadłuba i żagli

DOPRACOWANY TRYM

Testy przeprowadzone przez wiodące europejskie miesięczniki potwierdziły ten fakt

N'Fun 30 to jacht typu performance cruiser – umożliwia start w regatach, ale przede wszystkim przyjemną, bezpieczną żeglugę.

Jest szybki, stabilny, zwrotny, posiada podstawowe funkcje mieszkalne i jest łatwy w transporcie.

nfunyacht.com



Długość maksymalna (LOA):	9.0 m
Szerokość maksymalna (Bmax):	2.92 m
Długość w linii wodnej (KLW):	8.92 m
Szerokość linii wodnej (Bklw):	2.33 m

Zanurzenie:	0.5 - 1.6 m
Waga:	2.1 t
Wyporność: (Dklw):	2.8 t
Grot:	25 m ²

Fok:	20.8 m ²
Genaker:	do 100 m ²
Załoga:	2-6 osób
Kategoria projektowa:	B/C

PĘTLA ŻUŁAWSKA

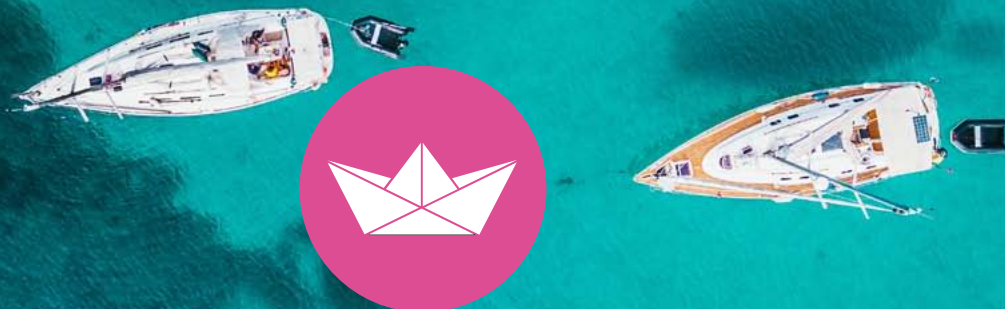
Idealne miejsce
na wakacje



Pętla Żuławska

petla-zulawska.pl

Zapraszamy na pokład.



Click&Boat

www.clickandboat.com/pl

Dołącz do nas!



@clickandboat

**Idealne rozwiązanie na Twój kolejny rejs.
+30 000 jachtów w ponad 30 krajach.**



+33 664 812 566

400 zł zniżki
z kodem:

WIATR19



Click&Boat

Nowe konkurencje olimpijskie niestety nie dla wszystkich zawodników

Podczas londyńskiej konferencji World Sailing, działacze podjęli istotne decyzje dotyczące klas na igrzyska Paryż 2024. Najważniejsze wiadomości są takie: swoje pozycje obroniły klasy Laser Standard (dla mężczyzn) i Laser Radial (dla kobiet). Dwuosobowa siedemdziesiątka będzie łódką dla załogi mieszanej – trenerzy zgodnie przewidują, że za sterem najczęściej będą zasiadać panowie, natomiast na pozycji załoganta zwykle będą żeglować panie. Nową konkurencją będzie kiteracing na desce z foilem w formule mixed, czyli dla kobiet i mężczyzn (zawody będą rozgrywane w formie sztafety).

W programie igrzysk pozostaje windsurfing dla pań i panów, ale niepewne są losy deski klasy RS:X. To rezultat kłopotów z dostępem do sprzętu oraz z jakością poszczególnych elementów dostarczanych przez producenta. Jak informuje Tomasz Chamera, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego, który reprezentował Polskę na konferencji World Sailing, zapowiedziano zniesienie monopolu producenckiego w klasie RS:X. Minionej zimy rozpatrywano także propozycje sprzętowe konkurencyjnych firm.

Zarząd rekomendował klasę RS:X, ale Rada World Sailing nie przyjęła tej propozycji. Oznacza to, że proces wyboru klasy windsurfingowej zakończy się dopiero jesienią. Być może finał tego zamieszania okaże się podobny, jak w klasie Laser – najpierw będzie sporo spekulacji i lobbingu, a później i tak wygra RS:X.

Przyszłość klas 49er (dla mężczyzn) i 49er FX (dla kobiet) jest w tej chwili poza wszelką dyskusją – obie łódki już wcześniej zy-

ślały akceptację. Silną pozycję ma też dwuosobowy katamaran dla załogi mieszanej, czyli dwukadłubowiec z foilami Nacra 17. Wielką niewiadomą pozostaje konkurencja offshore: dwuosobowy jacht kilowy dla załogi mieszanej. Wciąż nie wiemy ani tego, w jaki sposób będzie rozgrywana ta konkurencja, ani jaki jacht zostanie wskazany przez działaczy. – Czekamy na parametry klasy, które mają być przedstawione w listopadzie tego roku – mówi Tomasz Chamera. – Może się okazać, że łódka do tej konkurencji zostanie wybrana dopiero w drugiej połowie 2023 roku, czyli na kilka miesięcy przez igrzyskami.

Warto zwrócić uwagę, że na 10 olimpijskich konkurencji, aż cztery zarezerwowano dla załóg mieszanych (470, Nacra 17, kiteracing i wyścig offshore). Martwi jednak zupełnie coś innego. Otóż ewolucja żeglarskiego programu może wykluczyć ze sportu olimpijskiego wielu utalentowanych i utytułowanych zawodników. Spójrzmy choćby na żeglarzy postawniejszej postury (słusznego wzrostu i wagi). Po wyrzuceniu stara i finna, nie mają oni na czym się ścigać.



Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny

10 731 czytelników* pobiera bezpłatne
e-wydania „Wiatru”. Na tabletach szukajcie
aplikacji **Wiatr** w App Store i Google Play,
a na komputerach – plików PDF.

www.wiatr.pl



Internetowy sklep żeglarski

A.W. Niemeyer

www.awn24.pl

tel. 59 722 21 24

info@awn24.pl

bezpłatny katalog 2019

ponad 22 000 produktów w ofercie



Asia Pajkowska. Pierwsza Polka, która ukończyła wokółziemski rejs solo i non stop

Joanna Pajkowska ukończyła w Plymouth wokółziemski samotny rejs bez zawijania do portów i bez pomocy z zewnątrz, trasą wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Wyprawę rozpoczęła w Marinie Mayflower w niedzielę 23 września 2018

Joanna Pajkowska na mecie rejsu w Plymouth.

roku. Płynęła trasą z zachodu na wschód. Pokonała 29 tys. mil morskich. Do portu powróciła w niedzielę 28 kwietnia 2019 roku – po 216 dniach żeglugi. Asia jest pierwszą Polką, która ukończyła taką ekspedycję. Wcześniej tylko trzech polskich żeglarzy zamknęło wokółziemską pętlę

Fot. Andrzej Podwysocki

w samotnym rejsie bez zawijania do portów. Henryk Jaskuła żeglował z Gdyni do Gdyni – rejs ukończył w 1980 roku. Szymon Kuczyński płynął z Plymouth do Plymouth – do mety dotarł w 2018 roku. Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim. Wyruszył z meksykańskiej miejscowości Ensenada, opłynął Australię od północy, a później Przylądek Dobrej Nadziei i Horn – rejs zakończył w 2008 roku (zmarł cztery lata później). Joanna Pajkowska jest więc czwartym Polakiem i pierwszą Polką, która ukończyła wokółziemski rejs solo i non stop.

Asia zorganizowała swą wyprawę bez sponsorów, niemal własnym sumptem. Żeglowała aluminiowym jachtem „FanFan”. Łódź udostępnił niemiecki żeglarz Uwe Röttgering, z którym Polka wygrała atlantyckie regaty załóg dwuosobowych TwoSTAR (na jachcie „Rote 66”). „FanFan” to konstrukcja z 1985 roku. Na tej łodzi Uwe Röttgering odbył przed laty samotny wokółziemski rejs etapowy szlakiem zapomnianych i rzadko odwiedzanych wysp. Zanim Asia rozpoczęła bałtyckie testy jednostki i przygotowania do wyprawy, „FanFan” przez sześć lat stał w hangarze Mariny Kröslin w Niemczech. W maju, tuż po powrocie do macierzystej przystani, dzielna jednostka została wystawiona na sprzedaż.

Na mecie w Plymouth Asię witali najbliżsi, przyjaciele, przedstawiciele mediów oraz Mariny Mayflower. Na portowy maszt wciągnięto białą-czerwoną flagę. Po kilku dniach intensywnych prac porządkowych i wykonaniu na pokładzie niezbędnych napraw, Joanna i Alek Nebelski opuścili Plymouth i obrali kurs na Morze Północne. W Kanale Kilońskim na pokładzie gościła dziennikarka magazynu „Yacht” przygotowująca artykuł o rejsie Asi do największego niemieckiego pisma żeglarskiego. W nie-



Kabestany Andersen

Jakość – Trwałość – Niezawodność

- ✓ Zawsze nierdzewny bęben
- ✓ System Power Rib™, który zdecydowanie wydłuża żywotność lin
- ✓ Dostępne w wersji Manualnej – Elektrycznej – Hydraulicznej
- ✓ Unikalna wersja Compact z silnikiem elektrycznym montowanym na pokładzie



www.sailservice.pl
www.sklepwind.pl

dziele 12 maja „FanFan” zawinął do Mariny Kröslin, gdzie został wyciągnięty z wody i gdzie czeka na nowego armatora.

Uroczyste powitanie Joanny Pajkowskiej na polskiej ziemi zorganizowano w Porcie Rybackim w Pucku. Asia przyплыnęła z Gdyni na pokładzie jachtu „Czarny Diament”. Nie zabrakło wzruszeń, orkiestry, beczki rumu, wystrzałów na wiwat i gratulacji składanych przez przyjaciół oraz kibiców zgromadzonych pod sceną.

W minionych latach Asia przemierzyła setki mil w oceanicznych rejsach i regatach. W 1986 roku rywalizowała w Twohanded Transatlantic Race (TwoSTAR) na katamaranie „Almatur III”, a w 2001 roku uczestniczyła w Transat Jacques Vabre na jachcie „Olympic Challenger”. Ma też na koncie dwa starty w Original Singlehanded Transatlantic Race (OSTAR – edycje 2000 i 2013). Trzy razy okrążyła Horn na „Zjawie IV” i dotarła do Szetlandów Południowych na

Antarktydzie. W styczniu 2009 roku ukończyła samotny rejs dookoła świata na jachcie „Mantra Asia” o długości 8,5 metra (trasa wiodła z Panamy do Panamy). Dwa lata później zakończyła wyprawę nazwaną Prawie Dookoła Świata. Wraz z Alkiem Nebelskim wyruszyła z Florydy. Żeglowała przez Kanał Panamski, Pacyfik, Ocean Indyjski, Kanał Sueski, a następnie przez Morze Śródziemne do Włoch. W 2013 roku cztery razy przepłynęła Atlantyk katamaranem „Cabrio 2”, pokonując 20 tys. mil morskich. W sezonie 2017, płynąc w parze z Uwe Röttgeringiem, wygrała TwoSTAR. Był to największy polski sukces w historii wyścigów organizowanych przez The Royal Western Yacht Club (za to zwycięstwo czytelnicy „Wiatru” przyznali Asi tytuł Żeglarza Roku 2017). W całej swej karierze Joanna Pajkowska przepłynęła ponad 250 tys. mil morskich – bezsprzecznie jest dziś pierwszą damą oceanów żeglującą pod polską banderą. ■

Kobiety w samotnych rejsach non stop dookoła świata

W ięcej osób weszło na Mount Everest niż opłynęło samotnie świat pod żaglami. Tych, którzy zrobili to w rejsach bez zawijania do portów, szlakiem wokół trzech słynnych

przyłądków, jest jeszcze mniej. A kobiety w tym gronie stanowią prawdziwą elitę. Wyczyn Joanny Pajkowskiej skłania do podsumowań pozwalających umieścić rejs Polki w historii światowego żeglarstwa.

Pierwszym żeglarzem, który opłynął samotnie świat bez zawijania do portów, jest Robin Knox-Johnston (Sir Robin ukończył rejs w 1969 roku, w kwietniu minęło 50 lat od tego wydarzenia). Na kobiecy rejs musieliśmy czekać aż do 1988 roku. Australijka Kay Cottee ukończyła żeglugę w Sydney po 189 dniach. Płynęła 37-stopowym jachtem „Blackmores First Lady”. Żeglarka z antypodów zyskała sławę, otrzymała najważniejsze australijskie nagrody, napisała dwie książki, a po latach zajęła się biznesem stoczniowym i czarterowym. Jej jacht stoi dziś w Australijskim Narodowym Muzeum Morskim w Sydney.

Pierwszą Brytyjką była Lisa Clayton, która swój rejs na jachcie „Spirit of Birmingham” ukończyła w 1995 roku. Lisa płynęła ciężką stalową jednostką aż 285 dni. Nie miała wielkiego doświadczenia, więc żeglowała dość zachowawczo. Mimo to nie ominęły jej kłopoty – jacht aż siedem razy wywracał się na południowych wodach. Przetrwał, bo był bardzo solidnie zbudowany (Lisa nazywała go pieczętliwie pancernikiem). Po zakończeniu rejsu Brytyjka zyskała na wyspach sporą popularność. Napisała książkę zatytułowaną „At the Mercy of the Sea”. Zmarła w 2006 roku.

Kolejna Brytyjka, Samantha Brewster, swój wokółziemski rejs na 67-stopowym



FOT. JACQUES VAPILLON

Samantha Davies w regatach Vendée Globe (2009).

Infolinia 801 508 560, komórki 913 508 560

farbyjachtowe.pl

farby lakiery żywice kleje kosmetyki jachtowe



reklama

jachcie „Heath Insured” ukończyła w 1996 roku. Wcześniej uczestniczyła w załogowym etapowym rejsie amatorów (w regatach zorganizowanych przez Chaya Blytha). Po tej przygodzie tak się zapaliła do żeglarstwa, że postanowiła pozyskać sponsorów, wyczarterować jacht i pożeglować samotnie ku sławie. Wypłynęła z Anglii i skierowała się na Horn – był to bowiem rejs tak zwaną złą drogą, czyli ze wschodu na zachód (pod wiatry i prądy). Problemy techniczne zmusiły ją do przerwania ekspedycji w brazylijskim Santos. Aby ratować rejs non stop, postanowiła wystartować ponownie z tego właśnie miejsca i w tym samym porcie zakończyć wyprawę. Udało się. Samantha Brewster płynęła 247 dni. Została pierwszą kobietą, która opłynęła świat samotnie trasą ze wschodu na zachód.

Śladem Samantha podążyła jej rodaczka Denise „Dee” Caffari. Także wzięła udział w etapowych wokółziemskich regatach zorganizowanych przez Blytha. Później także wyczarterowała jacht na samotną ekspedycję i wyruszyła na trasę ze wschodu na zachód, pod wiatry i prądy. Płynęła 67-stopową łodzią „Aviva Insurance”, doskonale przygotowaną do samotnego rejsu. Uporała się z trasą bez większych technicznych problemów w 178 dni, przyznając jednocześnie, że miała wyjątkowe szczęście do pogody.

Mniej znaną postacią jest Brytyjka Jeanne Socrates. Jej historia jest niemal gotowym scenariuszem na film. Przez lata była nauczycielką i żeglowała rekreacyjnie z mężem. Po jego śmierci i przejściu na emeryturę, postanowiła zmienić ustabilizowane i nieco nudne życie. Wyremontowała rodzinny jacht, odbyła doszkalający kurs żeglarski i wyruszyła w morze za marzeniami. Poprzeczkę zawiesiła wysoko – jej celem stało się opłynięcie świata bez zawijania do portów. Pierwszy rejs to etapowe opłynięcie świata zakończone niefortunnie na plaży w Meksyku po awarii autopilota. W drugiej próbie wpadła w objęcia silnego sztormu przy Hornie. Po wywrocie łodzi, zmuszona była zawinąć do Ushuaia. Udało się dopiero w trzeciej próbie, w 2013 roku, zakończonej w Kolumbii Brytyjskiej. 11-metrowa „Nereida” nie zawiodła. Jeanne, mająca wówczas 71 lat, została najstarszą kobietą, która opłynęła świat samotnie i bez zawijania do portów. Cztery lata później wystartowała po raz czwarty, tym razem z zamiarem pobicia rekordu 71-letniego Japończyka Minori Saito (najstarszy żeglarz z rejsiem solo i non stop). Jednak podczas wywrotki jachtu, złamała osiem żeber i uszkodziła kręgi szyjne – musiała się wycofać. Obecnie znów żegluje samotnie po oceanach.

Osobny rozdział w historii kobiecych podbojów oceanów to udział pań w wokółziemskich regatach Vendée Globe – ich ukończenie automatycznie włącza sternika do elity samotników. Pierwszą, która tego dokonała, jest Francuzka Catherine Chabaud. W 1997 roku płynęła jachtem „Whirlpool-Europe 2”. Regaty ukończyła na szóstym miejscu. Żeglowała 140 dni. Cztery lata później znów stanęła na starcie, ale płynąc jachtem „Whirlpool” straciła maszt. Dziś jest dziennikarką radiową specjalizującą się w regatach oceanicznych.

Cztery lata później świat zadziwiła Ellen MacArthur, Brytyjka, która na jachcie „Kingfisher” zajęła w Vendée Globe drugie miejsce. Do zwycięstwa zabrakło jej niewiele. Na Atlantyku, będąc już w drodze powrotnej, prowadziła. Jednak Michel Desjoyeaux, słynny francuski żeglarz, umiejętnie wykorzystał okolorównikowe słabe wiatry i sięgnął po zwycięstwo. Po tym rejsie Ellen mogła przebierać w ofertach. Postawiła na sprawdzonego partnera, który zbudował dla niej 75-stopowy trimaran „Castorama B&Q”. Brytyjka zmierzyła się z rekordem Francisca Joyona, który rok wcześniej opłynął samotnie świat w 72 dni. Ellen poprawiła rezultat o dobę. Był to jednak niezwykle ciężki rejs. Później już nie wystartowała w poważnych



Dee Caffari na mecie Vendée Globe (2009).



Dee Caffari w rejsie „złą drogą” ze wschodu na zachód.

Fot. onEdition

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne
ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

YACHT-POOL POLSKA

Agencja: Daniel Prusinski

Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf
www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888



Ellen MacArthur pod pokładem jachtu „Kingfisher” (Vendée Globe 2000).

Fot. Thierry Martinez

oceanicznych regatach. Dziś jest celebrytką, pracuje na rzecz fundacji wspierającej walkę z rakiem i podróżuje po Wielkiej Brytanii z odczytami. Za swe żeglarskie zasługi otrzymała order imperium brytyjskiego i tytuł szlachecki.

W 2005 roku regaty Vendée Globe ukończyły aż dwie panie. Francuzka Ann Liaridet płynęła na „Roxy” i zajęła 11. miejsce (czas: 119 dni). Natomiast jej rodaczka Karen Leibovici, żeglująca jachtem „Benefic”, ukończyła wyścig na 13. pozycji (na mecie zameldowała się tydzień później). Obie panie przez kilka kolejnych lat zabiegały o możliwość kontynuowania ka-

riery w klasie IMOCA, ale nie zdołały się przebić. Dziś współpracują z francuskimi zespołami.

Cztery lata później (w 2009 roku), regaty Vendée Globe ukończyła wspomniana Denise Caffari, która tym samym dorzuciła do swych osiągnięć opłynięcie świata klasyczną drogą. Brytyjka płynęła jachtem „Aviva”. Zajęła siódme miejsce (czas: 99 dni). Kończąc te regaty, Caffari została pierwszą kobietą, która dwukrotnie opłynęła świat bez zawijania do portów i to w obu kierunkach (na wschód i na zachód). Do dziś żadna z pań nie powtórzyła tego wyczynu. Później jej kariera rozwijała się modelowo – uczestniczyła w regatach atlantycznych, a także w dwóch ostatnich edycjach Volvo Ocean Race (najpierw w zespole SCA, a później, pełniąc funkcję skippera, w ekipie Turn the Tide on Plastic). „Dee” napisała już biografię, ale nie spoczywa na laurach i wciąż planuje kolejne starty.

W gronie kobiecych gwiazd oceanów jest także Samantha Davies. Regaty Vendée Globe ukończyła na piątym miejscu (2009 rok). Płynęła jachtem „Roxy”, który wcześniej dwa razy wygrywał wyścig pod nazwą „PRB”. Samantha żeglowała 95 dni. Był to pierwszy kobiecy wokółziemski rejs ukończony w czasie poniżej 100 dni. Cztery lata później ponownie stanęła na starcie Vendée Globe, ale tym razem straciła maszt i musiała się wycofać. Dziś planuje kolejny start w 2020 roku.

Przypominając kobiece dokonania na oceanach, należy wspomnieć o Krystynie Chojnowskiej-Liskiewicz. Nasza pani kapitan jest pierwszą kobietą, która samotnie opłynęła świat pod żaglami. Żeglowała 401 dni w etapowym rejsie przez Kanał Panamski. Ale to właśnie Polka otworzyła nowy rozdział w historii światowego żeglarstwa.

Marek Stodownik



Krystyna Chojnowska-Liskiewicz.

Regaty Unity Line rozwijają skrzydła. W tym sezonie na dwóch trasach



Jachty przygotowują się do wyścigu – za chwilę start.

Fot. Witold Gawłowicz.



Jacht „Imagine”.



113-letni jacht „Nadir” – najstarszy na trasie.

Regaty Unity Line im. Piotra Waszczenko, w tym roku organizowane pod przewodnictwem nowego komandora Pawła Hapanowicza, rozgrywane będą na dwóch trasach. Uczestnicy wybiorą wariant standardowy obejmujący wyścig ze Świnoujścia do Dziwnowa oraz trzy krótkie biegi na redzie portu Dziwnów lub wariant extreme, którego trasa zostanie wyznaczona tuż przed startem. Będzie to wyścig długi, prawdopodobnie w kierunku Bornholmu (organizatorzy podejmą decyzję, uwzględniając aktualne warunki pogodowe i prognozę na kolejne godziny). Nad bezpieczeństwem uczestników czuwać będzie załoga „Nawigatora XXI”, statku szkolno-badawczego Akademii Morskiej w Szczecinie. Na jego pokładzie znajdzie się też miejsce dla dziennikarzy i fotografów. Ekipą sędziowską dowodzi w tym roku Jurek Kaczor. Zapraszamy na regaty, to już 19. edycja tej popularnej bałtyckiej imprezy.

Uczestnicy spotkają się w porcie jachtowym w Świnoujściu (czwartek, 1 sierpnia, godz. 9.00). Tego dnia będą przyjmowane zgłoszenia i rozdawane pakiety startowe. Jachty zostaną podzielone na kilka grup (to tradycja regat Unity Line). Zapowiedziano przeprowadzenie klasyfikacji według formuły ORC i KWR, w grupie open, w grupie żeglarzy samotników, oldtimerów oraz jednostek uczestniczących w rywalizacji na trasie extreme. W imprezie mogą też brać udział załogi na jachtach towarzyszących.

Otwarcie regat zaplanowano na godz. 19.30, a odprawę sterników – na godz. 20.00. Procedura startowa będzie się odbywać w piątek 2 sierpnia (godz. 13.00). Jachtom będzie towarzyszyć prom „Polonia” wypływający o tej porze w rejs do Ystad (Szwecja). Natomiast na sobotę 3 sierpnia zaplanowano trzy wyścigi dla jachtów z wariantu standard oraz metę trasy extreme.



„Sharki” w starych barwach.

Fot. Zdzisław Mąka

Promy Unity Line od początku są obecne przy tych regatach. Przez kilka pierwszych lat na promie „Polonia” organizowano uroczyste zakończenia. Później, gdy pomieszczenia promu nie mogły już pomieścić wszystkich uczestników, uroczystości odbywały się w szczecińskim Jacht Klubie AZS. Następnie w Basenie Północnym w Świnoujściu. Były też organizowane na pokładzie ładunkowym promu „Wolin” specjalnie przygotowanym na przyjęcie około 500 żeglarzy z ponad 100 jachtów. A w ostatnich latach – w Marinie Dziwnów. Dziś kameralna przystań jachtowa w Dziwnowie ma nowy duży hangar i właśnie w nim uczestnicy tegorocznej edycji spotkają się na wieczorze żeglarskim (początek w sobotę o godz. 18.00). Uroczystość przygotowaną przez dział marketingu Unity Line oraz kucharzy z pokładów promów, uświetnią swymi opowieściami Katarzyna Wolnik-Sayna z Polskiego Radia Szczecin oraz Radek Kowalczyk, który pierwsze kroki w morskich wyścigach stawiał właśnie na regatach Unity Line.

Na niedzielę zaplanowano paradę jachtów na redzie Portu Dziwnów (godz. 9.00) oraz oficjalne ogłoszenie wyników (godz. 11.00). Nagrody wręczać będą kapitanowie promów „Polonia” i „Wolin”, kapitan Portu Dziwnów, burmistrz Dziwnowa oraz dyrektor Unity Line. Informacje o regatach i dokumenty dostępne są na stronie www.regaty-unityline.pl.

Piotr Stelmarczyk

ZGŁOŚ SWÓJ UDZIAŁ
biuro@regaty-unityline.pl
+48 513 104 017



1-4.08.2019

Świnoujście - Dziwnów

XIX Regaty **Unity Line** **im. Piotra Waszczenko**



WWW.REGATY-UNITYLINE.PL



Testowe mini gotowe do treningów.



Świnoujście. Pierwszy przystanek w drodze na regaty.

Klasa Mini 6.50 w natarciu. Czy Polacy dołączą do floty?

Szymon Kuczyński, który rozpoczął na bałtyckie starty na treningowej łodzi klasy Mini 6.50 ze szczecińskiej stoczni Yacht Service, nie zdążył dotrzeć do Gdyni na pierwsze w sezonie regaty Warmup Double. Był już nawet w rejsie na wschód (wzdłuż wybrzeża), ale zabrakło wiatru i musiał wrócić na Odrę. Pod koniec maja popłynął więc do Niemiec, by wystartować w wyścigu

załóg dwuosobowych Baltic 500 organizowanych przez niemiecki Yacht Club Strande (trasa wiedzie dookoła duńskich wysp Zelandia i Læsø). Do wyścigu zgłoszono 10 łodzi klasy Mini 6.50. Szymon wystartował w parze z Markiem Stańczykiem. W grupie ORC Club wyzwanie podjął Paweł Wilkowski na jachcie „Vataha 2” (regaty rozpoczęły się po zamknięciu tego wydania „Wiatru”).

Kilka dni postoju na Odrze, przy kei obok stoczni Yacht Service, Szymon wykorzystał na kolejne prace pokładowe. Zamontował pantograf i przymocował silnik (zgodnie z wymogami organizatorów niemieckich regat). Zmienił ustawienie masztu, podłączył mechanizm hydrauliczny do autopilota, poprawił mocowanie szotów, zamontował kilka dodatkowych okuć pokładowych do regulacji, a w kabinie – liny, które pełnią funkcję prowizorycznych jaskółek (w spartańskim wnętrzu regatowej konstrukcji nie ma absolutnie żadnych elementów ułatwiających życie pod pokładem).

Łódź Szymona jest testowym egzemplarzem, który powstał w stoczni Yacht Service.

MARINA'CLUB

Przystań luksusu



W centrum natury. W sercu miasta.

MARINA'CLUB położona jest nad jeziorem Dąbie Małe. Stąd na żeglarzy czekają już wody Zalewu Szczecińskiego i Morze Bałtyckie. Przystań może przyjąć ok. 130 jachtów o zanurzeniu maksymalnym 3,5m. Zapewniamy najlepszą obsługę w regionie.

Firma Mariusza Świstelnickiego, działająca nad Odrą na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi, jest dziś jednym z głównych producentów łodzi klasy Mini 6.5 przystosowanych do rywalizacji we flocie jednostek seryjnych. Jacht nazwano Vector 6.5. Projektantem jest Francuz Étienne Bertrand. Konstrukcja jest już dość dobrze znana w środowisku związanym z najmniejszą oceaniczną łodzią regatową. Mini ze Szczecina trafiały dotąd między innymi do Francji, Włoch, na Wyspy Kanaryjskie oraz do Szwajcarii. Vector 6.5 z masztem, okuciami i kompletem lin kosztuje 39 000 euro netto. By móc się ścigać, wystarczy dołożyć żagle, elektronikę i odpowiednią przyczepę.

Produkcja polskich vectorów ruszyła ponad rok temu. – W tej chwili łódź numer 11 jest przygotowana do wysyłki. Na jacht numer 12 podpisaliśmy kontrakt. Umowy na budowę egzemplarzy numer 13 i 14 są



Pod żaglami przez Świnę.

w trakcie opracowywania – mówił nam pod koniec maja Mariusz Świstelnicki.

Popularność klasy Mini rośnie w ostatnich dwóch sezonach w sposób dość niezwykły. Do floty zdominowanej przez Francuzów coraz częściej dołączają zawodnicy z innych krajów. Na liście startowej tegorocznej edycji atlantyckiego wyścigu samotników Mini Transat jest ponad 100 skipperów. Są żeglarze z Włoch, Niemiec, Hiszpanii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Estonii, Belgii, Czech, Grecji, Japonii, RPA, Rosji i Polski (zgłoszenie Michała Weselaka ma na razie status „wstępna rejestracja”). Coraz częściej mówi się także o tym, że seryjne mini może być nową klasą olimpijską na igrzyska Paryż 2024 (konkurencja offshore – dwuosobowy jacht kilowy dla załogi mieszanej). – Dwóch producentów zgłosiło już do konkursu swoje jachty, my też zamierzamy to zrobić – mówi Mariusz Świstelnicki. – Moim zdaniem nie ma lepszej oceanicznej łódki regatowej, na której można zorganizować olimpijskie regaty na otwartym morskim akwenie – dodaje szef stoczni Yacht Service.

Szymon Kuczyński, żeglarz, który dwukrotnie opłynął świat (przez Kanał Panamski w rejsie etapowym oraz wokół trzech przylądków w rejsie non stop), planuje udział w oceanicznych regatach Mini Transat 2021. Tegoroczny sezon zarezerwował na bałtyckie treningi i starty. Przyszły – na udział w regatach z kalendarza międzynarodowego stowarzyszenia klasy (www.classemini.com). ■



Szymon Kuczyński za sterem – debiut w klasie Mini 6.50.

Fot. Jacek Ewertowski

Halo? Jest ktoś na pokładzie?



Nie chcemy cię straszyć niebezpieczeństwami, które nie istnieją. Z naszego doświadczenia wynika jednak, że także niepozorne zdarzenia mogą być groźne dla Ciebie i Twojego jachtu – pęknięty zawór, uszkodzony kabel, przeciek w przewodzie paliwowym. Ale możesz sobie z nimi poradzić łatwiej niż z morskim potworem. Powiemy ci, jak to zrobić.


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów



KURSY / REGATY / SZKÓŁKA

Klub o przedwojennych tradycjach dla prawdziwych wilków morskich.

Więcej informacji na stronie
www.ykp.szczecin.pl | FB @ykpsszczecin

PARTNER HONOROWY
MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre

YKP Szczecin z rozmachem otworzył sezon i nową sekcję

Stowarzyszenie YKP Szczecin uroczysto rozpoczęło sezon na przystani Marina'Club. Podniesienie bandery, prowadzone przez komandora Marcina Raubo, połączono z dniem otwartym nowej szkoły żeglarskiej. Sekcja korzysta z dużego namiotu, dwóch kontenerów, slipu, zaplecza sanitarnego, kilku szkoleniowych optimistów i balastowych carin.

Dzieci poznały instruktorów i obejrzały sprzęt. Młodzi żeglarze chętnie siadali przy sterze i brali w ręce pagaje. Inni żeglowali na carinach. Sporą frajdę sprawiał

przejażdżki szybką łodzią RIB. Przy kawie i słodkim rodzice oraz członkowie klubu mogli porozmawiać o żeglarskim i posłuchać morskich opowieści (efektem spotkania było spontaniczne utworzenie grupy rodziców chętnych do udziału w kursie żeglarskim).

Kilka dni później odbyły się pierwsze zajęcia. Uczestniczyło w nich 15 młodych adeptów sztuki żeglarskiej w wieku od 6 do 10 lat. Dzieci poznawały budowę łódek i przyswajały sobie podstawowe nazewnictwo. Większość z nich po raz pierwszy

zeszła na wodę. Pięćoosobowa grupa starszych dzieci, czyli maszoperia (od 10 do 15 lat), zapoznała się z zasadami bezpieczeństwa na jachcie, poznała podstawowe węzły, olinowanie oraz zasady prawidłowego cumowania.

Rodzice mogą się kontaktować z biurem klubu telefonicznie (601 938 289) lub pisząc na adres biuro@ykp.szczecin.pl. Sekcja nie jest nastawiona na wyczyn sportowy, ale każdy utalentowany zawodnik, który odkryje w sporcie żeglarskim swoje powołanie, będzie mógł się rozwijać i podnosić umiejętności (więcej informacji na stronie www.ykp.szczecin.pl).

Członkowie klubu uczestniczyli też w ogólnopolskim rozpoczęciu sezonu w Trzebieży (11 maja). Głównym punktem imprezy, zorganizowanej w ramach jubileuszu 95-lecia PZZ, było otwarcie remontowanego legendarnego portu jachtowego. Podczas uroczystości najliczniejszą grupę stanowili członkowie YKP Szczecin, którzy przyплыли kilkoma jachtami. Jednostki ozdobione galami banderowymi tworzyły piękną oprawę uroczystości. Ceremonię prowadził Marek Janusz Taber, komandor zarządu głównego YKP, w towarzystwie Tomasza Chamery, prezesa PZZ. Podczas uroczystości, Stanisław Żyła i Marcin Raubo otrzymali odznaczenia dla zasłużonych komandorów. Stanisław Żyła, długoletni komandor YKP Szczecin, otrzymał też medal 95-lecia PZZ. ■

Pierwsze kroki w świat żeglarstwa.

Fot. Tomasz Stasiłowicz





Takie okazje tylko na targach Wiatr i Woda.



Łódź spacerowa Horizon 1150 (stoisko Delphia Yachts).



Rozmowy o silnikach przy kei Parker Poland.

Ponad 100 firm weźmie udział w lipcowych targach Wiatr i Woda na wodzie (w tym roku impreza będzie się odbywać nieco wcześniej niż w minionych sezonach – od 18 do 21 lipca). W gdyńskiej marinie zobaczymy ponad 120 jednostek motorowych i żaglowych z krajowych i zagranicznych stoczní, a wystawę odwiedzi około 12 tys. zwiedzających. To już 14. edycja targów organizowanych przez firmę Murator Expo – jedyna impreza w Polsce, podczas której najnowsze jachty cumują burtą w burtę przy jednej kei. Zobaczymy luksusowe jednostki motorowe i ciekawe konstrukcje żaglowe. Galeon, Parker, Delphia, Balt-Yacht, Northman, Jeanneau, Prestige, Merry Fisher – to tylko niektóre ze znanych marek, które co rok goszczą w gdyńskiej marinie.

Na brzegu ofertę przedstawiają producenci i dystrybutorzy osprzętu, silników, elektro-

niki pokładowej, urządzeń nawigacyjnych, wyposażenia ratunkowego, będą też producenci odzieży żeglarskiej oraz firmy czarterowe. Podczas imprezy przyznana zostanie nagroda prezydenta Gdyni w konkursie Gdynia Yacht Design (jury wybiera najładniejszy jacht żaglowy i motorowy prezentowany na targach). Spotkamy też znanych żeglarzy. Na sobotę (20 lipca, godz. 12.30) zaplanowano rozmowę z Joanną Pajkowską. Natomiast na niedzielę (21 lipca, godz. 12.00) – spotkanie z Rafałem Moszczyńskim, który jesienią wyruszy w rejs dookoła świata szlakiem

Henryka Jaskuły, czyli z Gdyni do Gdyni. Wystawie będzie towarzyszyć druga edycja Misji Study Tour. Potencjał polskiego przemysłu jachtowego będą zgłębiać dziennikarze oraz potencjalni kontrahenci ze Stanów Zjednoczonych i Chin. Misja jest częścią programu Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu wspierającego 12 perspektywicznych i innowacyjnych branż naszej gospodarki. Partnerem projektu Misja Study Tour jest Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych Polboat. Więcej o wystawie na stronie www.wiatriwoda.pl. ■

Wiatr i Woda w Gdyni. Targi na wodzie już od 18 lipca



Targi Sportów Wodnych **WIATR I WODA**

18–21 lipca 2019
Marina Gdynia

**Na Targi WIATR i WODA zaprasza
Gdynia – Żeglarska Stolica Polski**



organizator

organizator wykonawczy

partner

partner strategiczny

YACHT EXPO

murator
EXPO

Zagle



patronat medialny

współpraca medialna

water sports arena
WASPAR.plzagle.com.pl**WIOSŁO**
MAGAZYN KAJAKOWY**WIATR**
magazyn dla żeglarzywiatriwoda.pl



Tak wygląda Szczecin na wschód od Odry. Motorówki przy pomoście w zakątku wodnym.

Fot. Leszek Sosnowski

Szczecińskie Motorówki. Świetny pomysł nie tylko na weekend

Młośnicy sportów wodnych ze Szczecina stworzyli wypożyczalnię motorówek dla każdego. Wystarczy dowód osobisty, by wynająć łódź i wyruszyć na szlak. Rezerwację możemy zrobić przez internet lub telefonicznie. Nie są potrzebne żadne uprawnienia. Flota składa się z pięciu motorówek czteroosobowych i jednej sześciuosobowej. Szczecińskie Motorówki to bez wątpienia jedna z ciekawszych atrakcji na turystycznej mapie miasta.

Za pierwszą godzinę zapłacimy 70 zł, a za każdą następną – 50 zł. Nieco droższe jest wynajęcie większej łódki: pierwszą godzinę wyceniono na 100 zł, a każdą następną na 90 zł. Możemy też wypożyczyć motorówkę na cały dzień (od 300 do 550 zł w zależności od dnia tygodnia i wielkości łódki). Nie ma żadnych dodatkowych kosztów. Ceny obejmują paliwo (poza wypożyczeniem całonocnym), kamizelki, sprzątanie po rejsie oraz krótkie szkolenie polegające na omówieniu zasad bezpieczeństwa, najważniejszych przepisów, obsługi silnika i manewrowania. Siedziba

wypożyczalni mieści się przy przystanku tramwaju wodnego i NorthEast Marina (w pobliżu restauracji Stara Rzeźnia). Wypożyczalnia oferuje również usługi sternika znającego okoliczne szlaki i historię szczecińskich wód – skipper opowie o nich w języku polskim lub angielskim.

Motorówki wykonano z polietylenu. Są niewywracane i niezapalalne. Silniki o mocy 10 KM wyposażono w elektryczne rozruszniki. Każda łódź ma rozkładany daszek (bimini) chroniący przed słońcem, siedziska z ba-

Przygotowania do drogi przy macierzystej kei.



Szczecińska Wenecja, czyli stare budynki dawnego kompleksu fabrycznego.

Fot. Leszek Sosnowski (2)



kistami i kolumnę sterowniczą z manetką. Motorówki noszą nazwy ziół, więc możemy się bawić na „Oregano”, „Bazylii” lub „Rozmarynie”. Na pokładzie każdej jednostki znajdziecie autorską mapę w dużym i małym formacie.

Dokąd możemy popłynąć? Odrą na jezioro Dąbie. Parnicą, Regalicą i Dębską Strugą na południowe krańce jeziora Małe Dąbie. Na Kanał Jacka, czyli uroczy Dąbski Nurt. Jeśli macie więcej czasu, dopłyniecie do zatopionego betonowca na północy jeziora Dąbie. A może szlakiem Odry Zachodniej do tak zwanej Szczecińskiej Wenecji, by podziwiać z wody stare budynki dawnego kompleksu fabrycznego? Można się też wybrać do najbardziej reprezentacyjnych zakątków miasta – pod Wały Chrobrego i bulwar. Załogi bardzo chętnie wyruszają też na szlak Świętej – rzeka łączy Odrę z wodami jeziora Dąbie. W tej okolicy znajdują się kameralne przystanki zwane zakątkami wodnymi. Cumując tam w słoneczny dzień, naprawdę trudno uwierzyć, że wciąż jesteśmy w mieście.

Więcej informacji na stronie internetowej: www.szczecińskiemotorowki.pl.



Wreszcie na szlaku. Na rufie silnik o mocy 10 KM.



Półwysep Dziwnów – twoja nadmorska przystań. Osiedle powstanie tuż nad Zatoką Wrzosowską, w pobliżu morza.

Półwysep Dziwnów. Nowe nadmorskie osiedle tuż obok mariny

Za oknem Zatoka Wrzosowska. Na horyzoncie Zalew Kamieński. Tuż obok – miejska przystań sezonowa. Za rogiem rzeka Dziwna prowadząca do zwodzonego mostu i na Bałtyk. A po drugiej stronie wąskiego skrawka lądu – piękna nadmorska plaża. W tym niezwykłym miejscu rozpoczyna się budowa apartamentowego osiedla Półwysep Dziwnów – na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, zaledwie kilometr od centrum

miasta, w sąsiedztwie Mariny Dziwnów, 10 km od Kamienia Pomorskiego, 20 km od Wolińskiego Parku Narodowego i 60 km od portu lotniczego Szczecin – Goleniów. Trudno się nie zgodzić z opiniami, że lokalizacja inwestycji jest wyjątkowa.

Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych miejscowości nadmorskich województwa zachodniopomorskiego. Spokojniejsza od Świnoujścia czy Międzyzdrojów. Ciekawsza od Międzywodzia czy Rewala. Na wodnym

szlaku prowadzącym na Zatokę Pomorską i Bałtyk. W tym regionie naszego wybrzeża, Dziwnów jest też najważniejszym centrum żeglarstwa regatowego i sportów wodnych oraz areną ciekawych międzynarodowych imprez. Deweloper, historycznie związany z żeglarstwem i szczecińską Mariną Club, idealnie się wpisuje w nową tożsamość miasta.

Pierwszy etap budowy obejmuje wzniesienie pięciu budynków apartamentowych. – Projektując osiedle i lokale, chcieliśmy zadbać o komfort nawet najbardziej wymagających użytkowników – mówią przedstawiciele firmy Marina Developer. – Będą więc lokale jednopokojowe, dwupokojowe oraz przestronne trzypokojowe. Na etapie wznoszenia poszczególnych budynków, możemy modyfikować przestrzeń, by spełnić wymagania inwestorów oczekujących indywidualnych rozwiązań. Przygotowaliśmy także ofertę kompletnego wykończenia apartamentów w standardzie pod klucz.

Osiedle zostało zaprojektowane w taki sposób, by stało się przyjaznym otoczeniem dla wszystkich użytkowników: dla rodzin z dziećmi, fanów motoryzacji i sportów wodnych, a także dla miłośników zwierząt. Inwestor dokłada starań, by Półwysep Dziwnów miał charakter osiedla ludzi aktywnych. Więcej na www.marina-developer.pl



W pierwszym etapie powstanie pięć budynków.

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.



N'Fun 30. Polski daysailer z charakterem dla wymagających armatorów



Jest jazda! Za sterem N'Fun 30 Marek Stańczyk.

Fot. Tomasz Karolski

O bok tego jachtu nie sposób przejść obojętnie. N'Fun 30 budzi zainteresowanie zwiedzających na wszystkich targach. Na Wiatr i Woda w Gdyni, kiedy stoi na wodzie, a także w Warszawie, gdy parkuje w hali. Był też ozdobą wystaw nautycznych organizowanych w Southampton, Paryżu i Düsseldorfie. Smukły regatowy kadłub wykonany w technologii infuzji podciśnieniowej. Pionowa dziobnica z wysuwającym bomem genakera. Lekko pochylone wysokie burty. Płaski pokład bez żadnych wystających elementów, przechodzący ku rufie w kierunku szerokich półpokładów. Do tego duży kokpit o kanciastych rysach, koło sterowe, osprzęt firmy Harken, nowoczesny takielunek, membranowe żagle oraz proste wnętrze, w którym niczego nie brakuje – takich rzeczy nie znajdziecie w zwykłych jachtach turystycznych, ani na śródlądziu, ani na wodach przybrzeżnych.

N'Fun 30 ma duży kokpit o kanciastych rysach, osprzęt firmy Harken i nowoczesny takielunek.



Łódź ma smukły dziób i wysuwany bom genakera.

Autorem konstrukcji jest Eugeniusz Ginter. Projektant i producent stworzyli 9-metrową łódź typu performance cruiser do przyjemnej, szybkiej i bezpiecznej żeglugi. Stabilną i zwrotną. Łatwą do transportowania i wodowania z przyczepy (na slipie). Z hydraulicznie podnoszonym kilem oraz wnętrzem zapewniającym niezbędny komfort podczas krótkich rejsów. Łódź służy swym armatorom



Dzięki specjalnej bramie, maszt można łatwo położyć.

przede wszystkim do weekendowej żeglugi. N'Fun 30 trafia na rynki francuski, niemiecki, brytyjski, szwajcarski i polski. Armatorzy wodowali swoje łodzie między innymi na Solinie, Drawsku, Jeziorze Ślawnym i jeziorze Nieśtysz (największy akwen Pojezierza Łagowskiego, okolice Świebodzina). Spora popularnością jednostka cieszy się na wodach Jeziora Bodeńskiego (Szwajcaria), gdzie miejsce w marinie przystosowanej dla morskich jachtów kilowych kosztuje około 6 tys. euro rocznie, natomiast miejsce w płytkich przystaniach – około 1,6 tys. euro.

N'Fun 30 przykuwa uwagę nie tylko dlatego, że doskonale wygląda i cieszy oko, ale przede wszystkim dlatego, że świetnie żegluguje. Kadłub jest lekki i sztywny. Szybrowy miecz dźwiga bulbę ważącą 550 kg (łącznie waga podnoszonego kila to 700 kg). W dnie nie ma dodatkowego balastu, więc łódź doskonale reaguje na pracę steru i błyskawicznie przyspiesza. Pod względem własności nautycznych nie ma wielu konkurentów w swojej klasie, szczególnie na krajowym rynku.



N'FUN 30	
Długość	9 m
Szerokość	2,92 m
Zanurzenie	0,5 m / 1,6 m
Waga	2,1 t
Wyporność	2,8 t
Grot	25 m kw.
Fok	20,8 m kw.
Genaker	do 100 m kw.
Załoga	od 2 do 6 osób
Kategoria projektowa	B/C

– N'Fun 30 to zabawka dla osób poszukujących szybkiej emocjonującej żeglugi – mówi Marek Stańczyk, właściciel giżyckiej firmy N'Fun Yachting, doskonały regatowiec i mistrz Polski w match racingu. – Nie jest to łódź sportowa, ale wygląda i żegluguje jak regatowa maszyna. Jeśli możesz sobie zafundować 30-stopowy jacht bez trzech kabin, wysokiego wnętrza i łazienki z prysznicem, ponieważ na pierwszym miejscu stawiasz dobrą zabawę – ta łódź jest właśnie dla ciebie. W skrócie można powiedzieć, że N'Fun 30 jest konstrukcją dla tych, którzy w garażu wolą mieć na przykład Audi RS 5 Coupé niż rodzinny vana czy combi. Wielu naszych klientów zamienia swoje rodzinne cruisery właśnie na tę łódź, bo po prostu mają dość nudy.

Warto zwrócić uwagę na dowolność w konfiguracji polegającą na wyborze materiałów i rozwiązań technicznych w wielu kluczowych elementach konstrukcji. Dzięki temu N'Fun 30 może być łódką typu daysailer lub regatową maszyną dla ambitnych załóg. Armator może wybrać rumpel lub koło. Płetwę sterową na pawęży, na trzonie sterowym albo system z dwoma płetwami. Drzewce aluminiowe lub węglowe. Silnik stacjonarny lub przyczepny. Żagle z dowolnych materiałów. Genuę na szynach z wózkami albo foka samohalsująca. Poza tym możemy mieć klasycznego spinakera lub genakera na wysuwanym bomie. Dzięki specjalnej bramie, jedna osoba może postawić lub położyć maszt i przygotować łódź do transportu. – Zachęcamy naszych klientów do montażu na pawęży dwóch płetw sterowych – mówi Marek Stańczyk. – Takie rozwiązanie w szczególności poprawia właściwości żeglugowe tej konstrukcji. Płynąc półwiatrem, nawet przy mocniejszych podmuchach, łódź jest stabilna, a ster można trzymać dwoma palcami. Niezwykła frajda – dodaje Marek.

Wnętrze, jak na łódź tego typu, przeznaczoną przede wszystkim do dziennej żeglugi, jest wygodne i wyposażone we wszystko, co może się przydać załodze. Dziobówka skry-



Łódź doskonale reaguje na pracę steru i błyskawicznie przyspiesza.

Fot. Tomasz Karolski

wa koję i toaletę ukrytą za poprzeczną zasłoną. W mesie, oprócz burtowych koi, mamy kilka półek i szafek, elektryczną tablicę rozdzielczą, radio, oświetlenie, szufladową lodówkę, małą kuchenkę gazową i zlewozmywak. Są jeszcze dwie rufowe hundkoje.

Jeśli chcecie zobaczyć, jak żegluguje N'Fun 30 w różnych konfiguracjach wyposażenia, odwiedźcie serwis YouTube i w wyszuki-

warce wpiszcie nazwę jednostki. Na kilku kanałach (polskich i zagranicznych) zamieszczono krótkie relacje z różnych akwenów. Co ciekawe, wielu armatorów zamienia tradycyjne cruisery na tego typu łodzie, ale jakoś nie słyszeliśmy o tym, by ktoś chciał obrać przeciwny kurs. Po prostu żeglowanie, które gwarantuje ta jednostka, uzależnia. ■

W mesie są koje, szafki i niewielki kambuz.



Przed koją dziobową zainstalowano toaletę.



Dwie płetwy sterowe w szczególności poprawiają właściwości nautyczne łodzi.





Piotr Czarniecki: „Szlifujesz, szlifujesz i końca nie widać. Ze szlifierką w dłoniach spędziłem półtora miesiąca”.

Piotr Czarniecki buduje jacht na rejs dookoła Ameryki Południowej

Piotr Czarniecki, szutnik i żeglarz, buduje 10-metrowy morski jacht, na którym wyruszy w dwuletnią rodzinną wyprawę Magellan 2020 (przez dwa oceany i dookoła Ameryki Południowej). Kadłub powstaje w podwarszawskich Żąbkach, w przydomowym ogródku. Budzi zaciekawienie przechodniów, którzy komentują postępy prac, wypytują budowniczego o szczegóły, nawet doradzają. Dwa lata temu Piotr wziął udział w regatach Setką przez Atlantyk. Płynął sklejkową setką „Atom” o długości pięciu metrów. Postanowił wówczas, że powróci na ocean, ale z większym jachtem i z rodziną.

Projektantem obu łodzi, małej setki i większej dziesiątki przystosowanej do dalekich oceanicznych podróży, jest Janusz Mader-ski. Łódź powstaje w technologii przekładkowej (laminat plus airex). Tworzywo jest

lekkie, łatwe w obróbce, nieco droższe od sklejek, ale trwałe i odporne na działanie wody. Poza tym kompozytowy kadłub jest sztywny, cichy, a pianka będzie doskonałym izolatorem.

Kolejne etapy budowy oraz poszczególne rozwiązania Piotr konsultuje z projektantem, który doradza i inspiruje. Armator realizuje też swoje pomysły, przede wszystkim związane z zabudową wnętrza oraz podziałem jachtu na dwie kabiny i obszerną mesę. Osłonięte stanowisko sterowania, z niezbędnymi instrumentami nawigacyjnymi, zagwarantuje komfort pracy w chłodniejsze dni. W mesie o wysokości ponad dwóch metrów jest tyle miejsca, że przy stole zasiądzie wygodnie cała załoga. Zaplanowano też dużą łazienkę z prysznicem. – Natrysk to dla nas ważny element – mówi Piotr. – Zaplanowałem nawet system odzyskujący deszczówkę. Dzięki temu

zyskamy niezależność. Będziemy stawiać przede wszystkim na kotwicowiskach, z dala od tłoku i portowej infrastruktury. A do marin będę zaglądać tylko po łód do drinków.

Oprócz zbiornika na deszczówkę, będzie też zbiornik główny o pojemności ponad 400 litrów. Dach sterówki pokryją panele do ogrzewania wody. Zaplanowano także montaż odsalarki. Maszt o wysokości 14 metrów będzie nieść główne żagle o powierzchni 70 m kw. (sporo jak na łódź o długości 10 metrów). Razem z code zero i genakerem, łączna powierzchnia ożaglowania sięgnie prawie 130 m kw. Do obsługi całego jachtu i takielunku potrzeba prawie 1,5 km lin.

Budowa morskiego jachtu to kosztowna i niełatwa przeprawa. Liczą się nie tylko umiejętności, ale także cierpliwość i systematyczność. Piotr sprzedał swą poprzednią łódź (także wykonaną według projektu Janusza



Piotr buduje pod folią, w przydomowym ogródku.



Wysoka nadbudówka osłoni sterówkę.

Maderskiego) i powoli kompletuje wyposażenie nowej jednostki. Nawiązał współpracę z zaprzyjaźnionymi firmami, dzięki którym zdobywa kolejne elementy. W budowie pomagają między innymi Sail Service, Eljacht, Aura, Mast System i Beزالin. Każdego dnia Piotr najpierw poświęca czas na pracę zawodową w zakładzie szkutniczym, a po godzinach zajmuje się swoją łodzią. – Najgorsze było szlifowanie – mówi. – Szlifujesz, szlifujesz i końca nie widać. Ze szlifierką w dłoniach spędziłem półtora miesiąca. Uwierzyć, to naprawdę uczy pokory.

Piotr ma już za sobą przygodę z kilkoma jachtami. W liceum, mając 17 lat, wyremontował



Pierwsza przymiarka luków podkładowych.

Fot. Marek Słodownik (4)



Piotr Czarniecki.

tował omęę. Później zbudował maki i wyremontował nefryta. W 2004 roku zbudował jacht klasy Mini 6.5 (łódź żegluguje do dziś). Później były jeszcze Pasja 801 i setkowy „Atom”. Dokąd zamierza popłynąć nową łódką?

Wczesną wiosną przyszłego roku zwoduje łódź na Bałtyku i przeprowadzi pierwsze pró-

by. Później popłynie do Portugalii (przez Morze Północne i Zatokę Biskajską). Prawdziwa przygoda rozpocznie się w październiku 2020 roku. Na początek Maroko, Wyspy Kanaryjskie, Senegal i Wyspy Zielonego Przylądka. Później przeprawa przez Atlantyk i Karaiby. Za Kanałem Panamskim, na Pacyfiku, załoga rozpocznie żeglugę w głąb oceanu – na Galapagos i Markizy. Później, płynąc wielkim łukiem przez Archipelag Tuamotu, Wyspy Gambiera, Pitcairn i Wyspę Wielkanocną, obierze kurs na Chile. Następnie kanały Patagonii i kraniec Ameryki Południowej. Po przedostaniu się na Atlantyk, załoga obierze za cel deltę Amazonki. Powrót do Europy zaplanowano przez Karaiby, Bahamy, Bermudy i Azory. Przewidywana długość całej trasy: 27 tys. mil morskich. Rejs Magellan 2020 przypada w 500. rocznicę pierwszej podróży dookoła świata i znalezienia nowej drogi na zachód.

Marek Słodownik

AUTONOMICZNY OŚWIETLACZ NUK -1

Autonomiczne oświetlenie kabinowe, to bezprzewodowe, ekonomiczne oświetlenie wnętrza kabiny jachtu oraz wszystkich powierzchni użytkowych gdzie dla bezpieczeństwa, lub wygody wymagane jest automatyczne załączanie światła. Oświetlacz załącza się na około 20 sekund w ciemnym pomieszczeniu po każdorazowym wykryciu ruchu człowieka. Może służyć jako oświetlenie awaryjne. Charakteryzuje się bliskim zeru zużyciem energii w czasie czuwania i niewielkim podczas pracy.

więcej na stronie: www.ascoled.pl
DO NABYCIA W PROFESJONALNYCH SKLEPACH ŻEGLARSKICH

Tribord Sailing 500. Jak się sprawdza kurtka z nowej kolekcji Decathlonu?

Dzięki uprzejmości firmy Decathlon mogliśmy poddać testom kurtki Sailing 500 z najnowszej kolekcji marki Tribord (wersję damską i męską). Czy warto wydać 399,99 zł na taki sztormiak?

W kurtkach od razu poczuliśmy się, jak we własnej skórze. Są świetnie dopasowane – nie są ani za ciasne, ani za obszerne. Także krój przypadł nam do gustu. Przez kilka godzin kurtki chroniły nas od deszczu w porcie jachtowym w Krynicy Morskiej (niedziela, 12 maja), a później w kilka minut wyschły rozwieszane w samochodzie, gdy po regatach wyruszyliśmy w drogę do domu.

Sztormiaki wykonano z solidnego materiału. Są wytrzymałe, oddychające i nieprzemakalne (wszystkie szwy są uszczelnione, producent sprawdzał produkt w symulatorze silnego deszczu). Sztormiak ma dwustronny plastikowy suwak odporny na sól (odpinany od góry i od dołu). Patkę z rynienką odprowadzającą wodę. Regulowany kaptur z daszkiem i wysoki kołnierz podszyty polarem. Wewnętrzne i zewnętrzne mankiety ściągamy i dopinamy jednym szerokim paskiem z rzepem (bardzo ciekawy patent). W dolnej części pleców wszyto wzmocniony materiał. A na ramionach są duże elementy odbłaskowe.

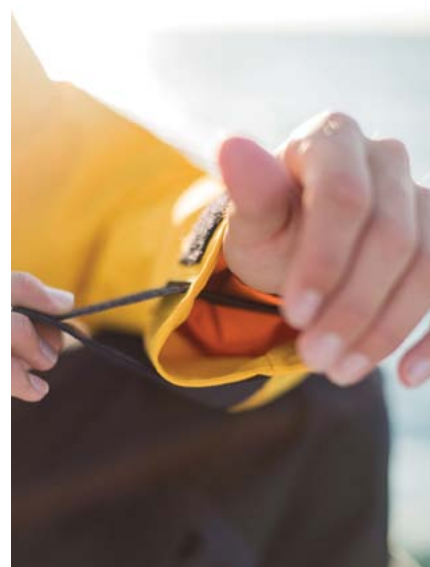
Kurtka ma aż sześć kieszeni. Dwie pierśowe zamykane na zamek – z lewej strony zewnętrzną, a z prawej wewnętrzną. Są też dwie ocieplane kieszenie dolne na dłonie (z suwakami) oraz dwie typu cargo z dość



Krynica Morska. Pakujemy łódki po Pucharze PZŻ. Leje jak z cebra cały dzień, ale nasz Tribord Sailing 500 daje radę.

nietypowym zapięciem na magnesy ukryte wewnątrz materiału (naprawdę nieźle to działa). W prawej kieszeni jest dodatkowa mała kieszonka, na przykład na bilon.

Tribord Sailing 500 to bardzo ciekawy sztormiak na krótkie i długie rejsy po wodach przybrzeżnych, zatokowych i śródlądowych. Przyda się także zawodnikom z małych łodek sportowych (młodzi regatowcy coraz częściej ubierają sztormiaki na pianki w przerwach między wyścigami



Wewnętrzne i zewnętrzne mankiety ściągamy i dopinamy jednym szerokim paskiem z rzepem.

i opatuleni czekają na kolejne starty). Tribord Sailing 500 dostępny jest w czterech kolorach: granatowym, czerwonym, żółtym i niebieskim. A także w wersji damskiej w kolorach granatowym i niebieskim.

Ponad 50 sklepów Decathlon w całej Polsce oferuje sprzęt i odzież do ponad 100 sportów. Ideą firmy jest dostarczanie technicznych produktów w dobrych cenach. Polecamy też zakupy na stronie www.decathlon.pl – przesyłki za darmo (od zakupów powyżej 74,99 zł), a czas na zwrot towaru: 30 dni (posiadacze kart stałego klienta korzystają z przywileju bezterminowych zwrotów). Towar możemy też wymienić lub zwrócić w dowolnym sklepie stacjonarnym. ■



Tribord Sailing 500 w wersji damskiej dostępny jest w kolorach granatowym i niebieskim.



Dla panów: czerwony, granatowy, żółty lub niebieski.



Sztormiak Ocen Pro

Sztormiak Ocean Pro (kurtka i spodnie typu offshore w kolorze żółtym lub czarnym) z oferty sklepu AWN24 (wyłączny partner handlowy niemieckiego sklepu A.W. Niemeyer). Kurtka ma wzmocnione rękawy, wysoki kołnierz ocieplany polarem, odpinany ochraniacz twarzy, chowany kaptur, dwie ocieplane kieszenie, regulowane mankiety zewnętrzne oraz gumowe wewnętrzne. Z kolei spodnie mają elastyczną talię, wzmocnienia na kolanach i pośladkach, regulowane szelki, chowany zamek, dwie ocieplane kieszenie na wysokości piersi oraz jedną na nogawce. Oddychalność: 6000 g/m²/24h. Wodoodporność: 10 000 mm. Cena: 1599 zł. Źródło: www.awn24.pl

Śruby składane Gori. Zwiększ średnią prędkość nawet o węzeł

Śruby składane marki Gori, produkowane i udoskonalane od 1975 roku, mają dziś siłę ciągu porównywalną ze śrubami stałymi. Skok śruby jest taki sam przy pracy wprzód oraz wstecz (zapewnia dużą siłę hamowania). Śruby składają się pod naporem wody – płynąc pod żaglami zmniejszamy dzięki temu całkowity opór jachtu o około 35 proc. (średnia prędkość może wzrosnąć nawet o węzeł). Producent oferuje dużą paletę rozmiarów – do silników od 9 KM do 200 KM. Dostępne są śruby dwupłatowe, trzypłatowe oraz czteropłatowe w wersji cruising, a także dwupłatowe śruby do łodzi regatowych. Każda śruba może być zastosowana w klasycznym wale napędowym lub w napędzie saildrive. Śruby trzypłatowe mają funkcję overdrive pozwalającą na zmniejszenie obrotów silnika i ograniczenie zużycia paliwa, przy zachowaniu wybranej prędkości. Śruby marki Gori montowane są na oceanicznych jednostkach regatowych Volvo Open 60, IMOCA, Class 40 oraz na większości jachtów bijących rekordy: „Macif”, „Banque Populaire”, czy „Gitana 17”. Na stronie internetowej gori-propeller.com/en/calculate-propeller/ można dopasować śrubę do własnej łodzi. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl



Kabestany Andersen nie tylko w kolorze stali nierdzewnej

Ręcznie polerowane nierdzewne bębny są znakiem rozpoznawczym kabestanów Andersen. Producent oferuje także kabestany w innych wykończeniach (bęben zawsze pozostaje nierdzewny). Armator może zamówić urządzenia z powłoką PVD, która pozwala uzyskać kolor czarny lub imitujący brąz. Wykończenie jest trwałe oraz odporne na ścieranie i uderzenia. Mamy również wykończenie ZT – najpierw następuje ręczne polerowanie stali nierdzewnej, a następnie strumieniowa obróbka środkiem wykończeniowym. Wykończenie ZT często jest nazywane tytanowym lub określane mianem piaskowania. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl



Wielofunkcyjny podkład epoksydowy w aerozolu

Efekt malowania natryskowego bez profesjonalnego sprzętu? Korzystanie z farb dwukomponentowych bez odmierzania składników i mieszania ich z rozcieńczalnikami? Teraz to możliwe. Marka Sea-Line proponuje dwukomponentowy podkład w aerozolu. Dwukomponentowa farba gwarantuje właściwe zabezpieczenie przeciw osmozie i korozji. Epoksydowy podkład wielofunkcyjny Sea-Line stosowany jest do gruntowania, wypełniania oraz zwiększania przyczepności między warstwami. Płaska regulowana dysza umożliwia malowanie bez zacieków. Epoksydowy podkład w aerozolu jest szczególnie przydatny wtedy, gdy chcemy na przykład domalować pojedyncze elementy lub uzupełnić fragment zabezpieczenia. Sugerowana cena detaliczna za opakowanie 400 ml: 85 zł. Źródło: www.sea-line.eu

OŚWIETLACZ STRUMIENIOWY SURFER

Oświetlacz strumieniowy Surfer służy do oświetlania pokładu jachtu. Zwiększa bezpieczeństwo i komfort załogi zarówno podczas nocnego rejsu, cumowania czy wieczornej biesiady. Został opracowany z myślą o małych i średnich jednostkach. Charakteryzuje się wyjątkowo niskim zużyciem prądu, w stosunku do efektywnego oświetlenia pokładu jachtu. Surfer to kompletny zestaw do samodzielnego montażu.



Najpiękniejsza plaża Europy leży zaledwie 27 km od Dubrownika



Plaża Pasjača.

Fot. CNTB / Chorwacka Wspólnota Turystyczna

Chorwacka plaża Pasjača, leżąca w regionie Konavle (najdalej na południe wysunięta gmina Chorwacji), otrzymała tytuł najpiękniejszej plaży Europy 2019 roku. Drugie miejsce zajęła hiszpańska plaża Nerja (Andaluzja), a trzecie – chorwacka Nugal (Riwiera Makarska). W głosowaniu wzięło udział ponad 32 tys. czytelników portalu European Best Destinations. Głosy nadesłano ze 116 krajów.

Portal European Best Destinations co rok wybiera najpiękniejsze plaże Europy. Najpierw profesjonalne jury nominuje 300 najlepszych, a następnie miłośnicy podróży z całego świata głosują przez internet. Chorwacja nie pierwszy raz zdobywa uznanie czytelników portalu. Zagrzeb trzy razy z kolei wygrywał w konkursie na najlepszy europejski jarmark bożonarodzeniowy. Zadar zwyciężał w plebiscycie na najlepszą destynację. Plaża Stiniva

leżąca na wyspie Vis zdobyła tytuł najpiękniejszej w Europie w 2016 roku (o wyspie Vis pisaliśmy obszernie w poprzednim wydaniu „Wiatru”).

– Nagrody przyznane chorwackim plażom wyrażają uznanie dla piękna przyrody naszego kraju. Jest to także okazja do dodatkowej promocji – powiedział Kristjan Staničić, dyrektor generalny Chorwackiej Wspólnoty Turystycznej. – Region Konavle, ze swą przyrodą i architekturą, to jedna z pereł Chorwacji. Wyróżnienie jest szczególnie cenne, gdyż zostało przyznane przez naszych gości – dodał Frano Herendija, dyrektor Wspólnoty Turystycznej Gminy Konavle.

Plaża Pasjača leży niemal na samym krańcu Chorwacji – 12 km na południowy wschód od miasta Cavat i 27 km od Dubrownika. Żeglarze poznający chorwackie wybrzeże od strony morza nie mają zbyt łatwego dostępu do tego miejsca. Bodaj najlepszym rozwiązaniem jest zawinięcie do Cavat, a później odbycie podróży lądowej. Niewielka plaża, zaledwie dla kilkudziesięciu osób, leży u stóp klifu. Prowadzi do niej niepozorna ścieżka. Później trzeba przejść przez tunel wykuty w skale i przez schody z poręczą. Gdzieś tam, nad samą wodą, są małe groty wydrążone w skałach. Co ciekawe, plaża jest tworem zarówno przyrody, jak i człowieka. Miejscowi co jakiś czas dostarczają na brzeg nowe skały, które później morze mozolnie przemienia w drobne kamyczki i piasek. ■



Plaża Nugal.

Fot. Vjeko Begović / Chorwacka Wspólnota Turystyczna

WIATR

ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, Aleksandra Lang, Wojtek Maleika, Piotr Siedlewski, Piotr Stelmarczyk, Krzysztof Olejnik, Marek Karbowski.

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza
WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

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 adyktacji 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





Jacht Oceanis 43. Na horyzoncie krater wyspy Vulcano.

Wyspy Liparyjskie. Wulkaniczny archipelag na Morzu Tyrreńskim

Wyspy Liparyjskie, powstałe z podwodnych wulkanów, leżą na Morzu Tyrreńskim (na północ od Sycylii). Archipelag wynurzył się ponad dwa miliony lat temu. Składa się z siedmiu głównych wysp oraz 10 niewielkich wysepek. Kiedy najlepiej wybrać się w rejs po okolicznych wodach? Latem wyspy są zatłoczone – hotele i mariny są wtedy pełne, a ceny wyższe. Radzimy wyruszyć późnym latem, we wrześniu lub na początku października. Wciąż będzie ciepło, a żegluga będzie przyjemniejsza.

Wyspy Liparyjskie nie mają bezpośrednich połączeń lotniczych. Najłatwiej dostanie się do Neapolu oraz do nadmorskich miast sycylijskich: Palermo na północy oraz do Katanii na wschodnim krańcu. Stamtąd należy wyruszyć drogą lądową do baz czarterowych położonych najbliżej archipelagu – w Marinie Portorosa (160 km od portu lotniczego w Katanii) oraz w Marinie Capo D'Orlando (175 km od lotniska w Palermo). Porty leżą na północnym wschodzie Sycylii i są idealnymi bazami wypadowymi na

Wyspy Liparyjskie – do najbliższej mamy stąd około 16 mil morskich.

Na Wyspy Liparyjskie można się także dostać promem lub wodolotem z sycylijskich portów, na przykład z Milazzo. Połączenia obsługują linie Siremar i Ustica. Załogi, które zechcą rozpocząć rejs bezpośrednio na wyspach, mogą skorzystać z bazy czarterowej działającej w Lipari (jest tam na przykład flota firmy Arundel Yachting współpracującej między innymi z GlobeSailor). Po wyspach można się też poruszać ► wypożyczonym sa-

OŚWIETLACZ PODWODNY SURFER 2



Oświetlacz podwodny Surfer 2 służy do podświetlania wody. Zanurzony, przymontowany do burty jachtu za pomocą przyssawek, emituje bardzo mocną, skupioną wiązkę światła, która następnie rozprasza się poprzez działanie wody. Może być wykorzystywany do usuwania awarii jachtu pod linią wody, efektywnego przeszukiwania dna, czy nocnej kąpieli.

więcej na stronie: www.ascoled.pl
DO NABYCIA W PROFESJONALNYCH SKLEPACH ŻEGLARSKICH



Wybrzeże wyspy Salina.

mochodem, skuterem lub autobusem. Przed rozpoczęciem rejsu, można się udać na targ. Warto kupić między innymi produkty śniadaniowe, mięsa, sery, krakersy i pasty do smarowania. Obiady i kolacje najlepiej zamawiać na lądzie. W restauracjach przypadną wam do gustu dania przygotowywane z lokalnych produktów: warzyw, suszonych pomidorów i kapar. Na wielu wyspach znajdziecie rynki

ze świeżą żywnością i winami. Spróbujcie też wspaniałych morw oraz kul ryżowych.

Aktywność wulkanów Wysp Liparyjskich pozwoliła na rozwój usług związanych z dbaniem o ciało i zdrowie. Dostępnych jest sporo ofert wellness w różnych cenach. Za dwa euro można pływać w basenach z wulkanicznym błotem (wyspa Vulcano). Za 16 euro można sobie zafundować dzień w base-

nach z gorącymi wodami termalnymi. W Lipari działa hotel Tritone, którym zarządza dr Roberta Recanatesi – obiekt oferuje baseny, jacuzzi i profesjonalne zabiegi wykonywane z wykorzystaniem naturalnych produktów roślinnych i wulkanicznych.

Na kotwiczowiskach należy uważać na meduzy. Najlepiej zawsze nurkować z maską i starać się ich unikać. Żeglarze pływający w tym rejonie twierdzą, że ilość meduz w danym miejscu zależy od dnia, pory i pogody. Poza tym sytuacja może się bardzo szybko zmieniać.

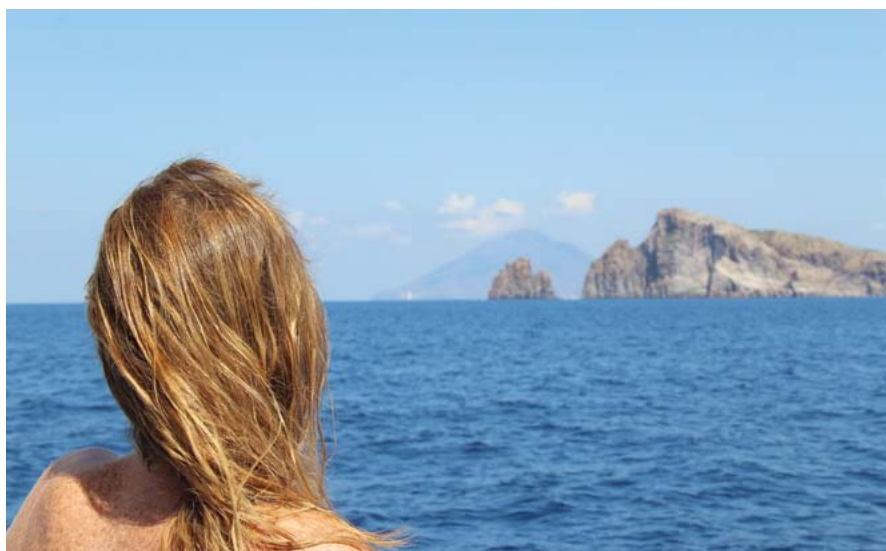
Płynąc z Sycylii na północ, najbliższej mamy do wyspy Vulcano. Są tam dwie przystanie: Porto di Levante i Porto di Ponente (obie leżą w północnej części). Levante jest głównym portem wyspy, zawijają tu promy z Neapolu, Milazzo oraz z innych wysp archipelagu.



Panorama z klifowych brzegów wyspy Lipari.



Przykładowa trasa rejsu.



Okolice wyspy Vulcano.

W Porto di Ponente należy zwrócić uwagę na skaliste płycizny na północnym wybrzeżu oraz po wschodniej stronie zatoki.

Następna wyspa na szlaku to Lipari. Działają na niej trzy przystanie: Marina Lunga, Pignataro oraz Sottomonastero. Wszystkie leżą na wschodnim brzegu, w głównej zatoce. W sezonie są bardzo zatłoczone i niestety nie gwarantują dobrej ochrony przed wschodnimi wiatrami. W Marinie Lunga możemy zatankować paliwo i napełnić zbiorniki wodne.

Kolejny przystanek to wyspa Salina. Po wschodniej stronie działa tam Port Salina, a na południowym brzegu – Port Rinella. Pierwszy jest największą przystanią na wyspie. Ma dwa baseny, z których jeden jest zarezerwowany dla łodzi rekreacyjnych o długości do 15 metrów. W porcie promowym można zatankować paliwo i napełnić zbiorniki wodne. Rinella na południu to przystań osłonięta niewielkim moło chroniącym je-

dynie od zachodnich wiatrów. Znaczą część miejsca zabierają tu promy, więc należy szukać stanowiska w głębi, bliżej lądu.

Z wyspy Salina możemy pożeglować na zachód lub na północny wschód. Wybierając ten drugi kierunek, trafimy na wyspę Panarea – najmniejszą z siedmiu głównych wysp archipelagu (przystań leży na wschodnim brzegu). Później jeszcze tylko 12 mil w tym samym kierunku i będziemy na Stromboli. Dobrym miejscem do zacumowania jest tu Cala Ficogrande. Niestety, wybrzeże nie jest osłonięte od wiatru, więc w razie złej pogody należy raczej szukać schronienia na sąsiednich wyspach.

Mamy nadzieję, że te podstawowe informacje, przygotowane przez firmę GlobeSailor (oferującą czartery i rejsy kabinowe), zainspirują was do zorganizowania rejsu w tym ciekawym wulkanicznym regionie Morza Śródziemnego. ■



Manewry w porcie u brzegów Sycylii.

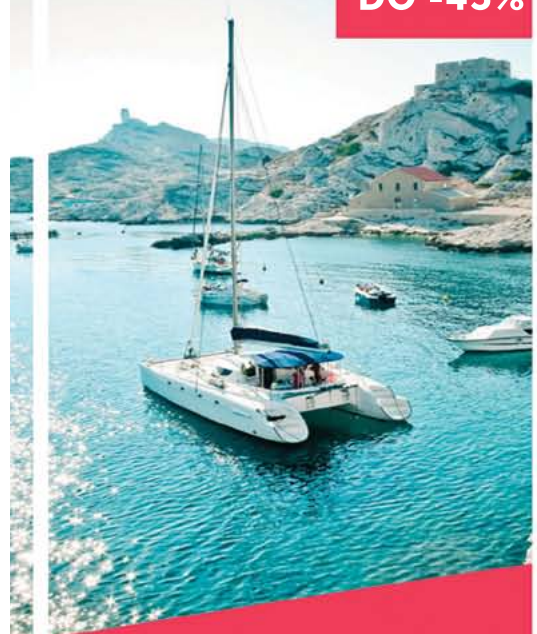
Globe Sailor



**SPEŁNIAMY
WASZE
CZARTERY**

12138+ ŁODZI

DO -45%



MARTYNIKA - BVI - KUBA

SESZELE - TAJLANDIA - KANARY

CHORWACJA - GRECJA - WŁOCHY...

**WYŁĄCZNIE
SPRAWDZONE
JEDNOSTKI**

+48 22 307 85 52

**kapitan@globesailor.pl
www.globesailor.pl**



Złota polska osada na wioślarskich mistrzostwach świata w 2018 roku.

Fot. Julia Kowacic

Polskie złotka sportów wodnych. **Czwórka podwójna w drodze na igrzyska**

Katarzyna Zillmann, Maria Springwald, Marta Wieliczko i Agnieszka Kobus-Zawojcka – oto kobieca czwórka podwójna, osada numer jeden w polskim wioślarstwie olimpijskim. Na igrzyskach w Rio de Janeiro Polki (jeszcze w starym składzie) wywalczyły w tej konkurencji brąz. Rok później, gdy do dwóch starszych dziewcząt (Marii Springwald i Agnieszki Kobus) dołączyły utytułowane zawodniczki z kategorii młodzieżowej Kasia Zillmann i Marta Wieliczko (w czwórce podwójnej zdobywały mistrzostwo świata w 2015 i 2016 roku) – osada w nowym składzie szybko zaczęła piąć się na szczyt. Zdobyła Puchar Świata i wywalczyła srebrny medal mistrzostw świata (przegrywając złoto o niecałą sekundę). Choć na te regaty jechały w rolach faworytek, zajęły drugie miejsce. – Tuż po zawodach mówiły: trenerze, za rok będzie złoto – wspomina Jakub Urban, szkoleniowiec kadry kobiet. – W kolejnych miesiącach zmieniliśmy niektóre ele-

menty przygotowań do sezonu i najważniejszych startów oraz taktykę rozgrywania biegów. Efekty okazały się doskonałe – dodaje trener.

W ubiegłym roku osada dominowała w najważniejszych startach – dziewczyny wygrały mistrzostwa Europy w szkockim Glasgow i mistrzostwa świata w bułgarskim Płowdiw. Był to pierwszy złoty medal MŚ kobiecej czwórki podwójnej w historii polskiego wioślarstwa. A także pierwszy złoty dublet (zwycięstwa w obu najważniejszych imprezach w jednym sezonie). Nie dziwi więc grudniowy triumf naszych pań w prestiżowym plebiscyście Międzynarodowej Federacji Wioślarskiej (FISA) – Polki zdobyły tytuł Żeńska Osada Roku 2018. Było to dopiero drugie zwycięstwo Polek w historii tego plebiscytu. Wcześniej, w 2016 roku, nagrodę zdobyły Magdalena Fularczyk-Kozłowska oraz Natalia Madaj. Natomiast wśród panów triumfowała tylko słynna męska czwórka Wasielewski, Kolbowicz, Jeliński i Korol (rok 2006).

Teraz dziewczyny przygotowują się do igrzysk w Tokio. W tym sezonie do zdobycia jest kwalifikacja olimpijska oraz medal mistrzostw świata. Regaty będą rozgrywane w austriackim Linz pod koniec sierpnia. Do igrzysk zakwalifikuje się osiem najszybszych osad. – Poprzedni sezon oddzielały grubą kreską – mówi trener Urban. – Nie jedziemy tam po to, by czegoś bronić, ale po to, by się ścigać najlepiej jak potrafimy w danym momencie przygotowań. Nigdy nie stawiam osady w roli faworytek, bo nie chcę wywierać na zawodniczkach niepotrzebnej presji. Pamiętamy też o najgroźniejszych rywalkach: Niemkach, Holenderkach, czy Chinkach. Jeśli dziewczyny zdołają zdobyć w Austrii medal (jakikolwiek), będzie dobrze. Potraktuję to jak znak, że zmierzamy w dobrym kierunku.

Choć zawodniczki są w różnym wieku, nie źle się dogadują. Być może dlatego, że po prostu przyświeca im ten sam cel. Mają podobne, dość żywiołowe, temperamenty. A także



Jakub Urban, trener kadry kobiet.

silną psychikę, co podczas głównych startów często ma kluczowe znaczenie. Poza tym, poważniejsze sprzeczki między nimi właściwie się nie zdarzają – to także jest bardzo cenne.

Katarzyna Zillmann pochodzi z Torunia, jest najmłodsza w osadzie (rocznik 1995). W łodzi zajmuje pozycję numer jeden (pierwszą od rufy). O sportowej karierze marzyła od dziecka. Przygodę z wioślarstwem rozpoczęła w szkole mistrzostwa sportowego w Toruniu.

Tuż za nią siedzi w łódce Maria Springwald, Krakowianka (rocznik 1991). Wioślarstwo trenuje ponad 15 lat. Rozpoczęła podczas szkolnej lekcji wychowania fizycznego, którą zorganizowano w klubie nad Wisłą. Maria jest absolwentką Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Po igrzyskach w Tokio planuje spełniać marzenia związane z rodziną...

Marta Wieliczko (pozycja numer trzy, rocznik 1994) urodziła się w Gdańsku, ale jej rodzinne strony to okolice Grudziądza. Wioślarstwem zaraził ją nauczyciel wychowania fizycznego ze szkoły podstawowej.



Kobiece czwórka podwójna zdobyła w ubiegłym roku dublet – mistrzostwo świata i Europy. Fot. Julia Kowacic

Przywiózł na lekcję ergometr, a później zorganizował szkolne zawody – Marta oczywiście była najlepsza. Gdy się okazało, że jest córką Małgorzaty Dłużewskiej-Wieliczko, srebrnej medalistki olimpijskiej z 1980 roku (w dwójce bez sterniczki, w parze z Czesławą Kościańską), było niemal pewne, że trafił się diament. Marta jest jedyną wioślarką, która w kategorii młodzieżowej przez cztery lata zdobyła cztery medale mistrzostw świata w czwórce podwójnej – srebrne w 2013 i 2014 roku oraz złote w 2015 i 2016 roku. Po zakończeniu kariery w grupie młodzieżowej, Międzynarodowa Federacja Wioślarska włączyła Polkę do prestiżowego grona wschodzących gwiazd (Rising Star).

Pozycję numer cztery (pierwszą od dziobu) zajmuje w łodzi Agnieszka Kobus-Zawojaska (rocznik 1990), rodowita Warszawianka. Wioślować rozpoczęła w Międzyszkolnym

Ośrodku Sportowym. Myślała też o żeglarskim, ale za namową rodziców postawiła na wiosła. W warszawskim klubie poznała swego przyszłego męża – wioślarza Macieja Zawojskiego (ślub wzięli pod koniec grudnia ubiegłego roku).

Gdzie i kiedy zobaczymy w akcji kobiecą czwórka podwójną oraz pozostałe osady z kadry olimpijskiej? Mistrzostwa Europy w szwajcarskiej Lucernie rozegrano na przełomie maja i czerwca (regaty rozpoczęły się po zamknięciu tego wydania „Wiatru”). Wioślarski Puchar Świata rozgrywany będzie na poznańskim torze Malta od 21 do 23 czerwca. Finał Pucharu Świata będzie się odbywać w holenderskim Rotterdamie od 12 do 14 lipca. Natomiast mistrzostwa świata seniorów, główna impreza sezonu, rozpoczną się w austriackim Linzu 25 sierpnia. Trzymamy kciuki! ■



Katarzyna Zillmann.



Maria Springwald.



Marta Wieliczko.



Agnieszka Kobus-Zawojaska.



Polska osada w Lucernie na trzech regatach Pucharu Świata 2018.

Fot. Julia Kowacic

Enea partnerem polskich wioślarzy

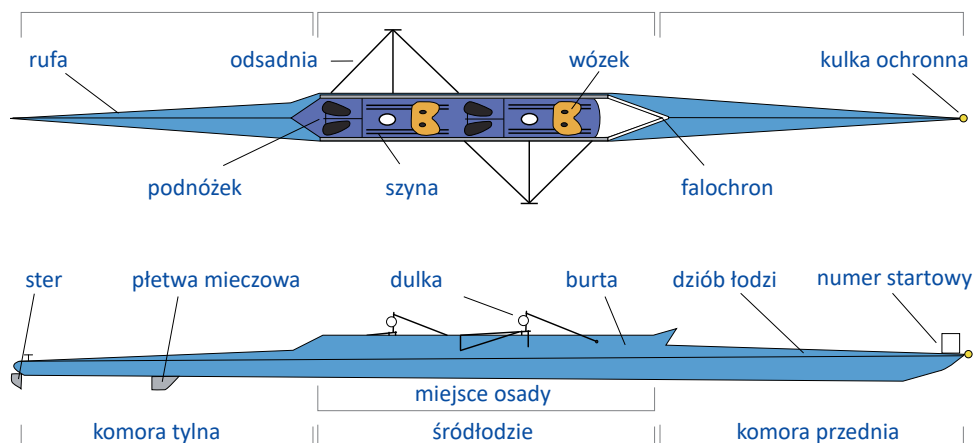
Spółka energetyczna Enea oraz Polski Związek Towarzystw Wioślarskich podpisały w kwietniu umowę przedłużającą współpracę aż do igrzysk Tokio 2020. Wsparcie Enei zapewnia zawodnikom potrzebną stabilizację i pozwala skupiać się na budowaniu formy i zdobywaniu olimpijskich kwalifikacji.

– Wioślarstwo jest w Polsce sportem o wielkich tradycjach i imponujących sukcesach, wspomnę tylko o 18 medalach olimpijskich – mówił Jan Widera, podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki. – Zapewniamy więc dyscyplinie najlepsze wsparcie, na które w pełni zasługuje. Aż 22 przedstawicieli wioślarstwa jest w naszym programie Team 100, wspierającym najlepszych i najbardziej obiecujących sportowców.

– Program olimpijski obejmuje 14 konkurencji wioślarskich. Jeśli sezon się ułoży tak, jak zaplanowaliśmy, będziemy liczyć na zdoby-

cie co najmniej dziewięciu kwalifikacji. Gdy to się uda, do Japonii pojedzie największa w historii polska reprezentacja wioślarska – powiedział Ryszard Stadniuk, prezes Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

– Przedłużając umowę z PZTW, zwiększyliśmy środki na nagrody indywidualne dla najlepszych zawodników. Ten motywacyjny system wypracowano wspólnie z działaczami związku i wioślarzami. Liczymy, że w przyszłym roku będziemy mogli być dumni z olimpijskich medali polskich osad – dodał Sławomir Krenczyk, dyrektor Departamentu Public Relations i Komunikacji w Enei S.A. Jak działa program? Wioślarze otrzymują punkty za medalowe miejsca w mistrzostwach Europy i mistrzostwach świata. Po zakończeniu sezonu punkty zostaną zamienione na nagrody finansowe. ■



Łodzie wiosłowe i konkurencje

Łódź wiosłowa to precyzyjnie wykonana maszyna, w której każdy element musi działać jak mechanizm szwajcarskiego zegarka. Zawodnicy siedzą tyłem do kierunku jazdy. W zależności od konkurencji i konstrukcji łodzi, pracują jednym wiosłem lub dwoma. Ich ciała poruszają się w wózkach, a wiosła są osadzone w odsadniach. Miejsce osady jest osłonięte niewielkim falochronem. Na dziobie jest kulka ochronna, a na rufie – płetwa mieczowa i ster. Wyścigi są rozgrywane na klasycznym dystansie 2000 metrów. Zawodnicy rywalizują na ośmiu typach łodzi: jedynka (skiff), dwójka podwójna (debel), czwórka podwójna (czwórka), dwójka bez sternika (peruar), dwójka ze sternikiem (drynda), czwórka bez sternika (bezka), czwórka ze sternikiem (zeska) i ósemka ze sternikiem. ■

100 lat Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich

Korzenie współczesnego wioślarstwa sięgają okresu przed naszą erą. Człowiek używał wiosł w Polinezji, w afrykańskim Nigrze, w krajach arabskich, ślady wioślarstwa znajdujemy też u starożytnych Rzymian, Greków i Turków. Współczesne wioślarstwo narodziło się w Anglii – wykorzystywano tam rzeki i kanały do transportu wioślowego, który szczególnie mocno rozwinął się po uregulowaniu Tamizy (w pierwszej połowie XVI wieku). Rywalizację na łodziach wyścigowych zapoczątkowali studenci z Cambridge i Oksfordu w 1829 roku.

Głównie dzięki ich rywalizacji, w konkurencji ósemek, wioślarstwo zyskało miano akademickiego sportu dla dżentelmenów. Regaty obu uczelni, organizowane od prawie dwustu lat, są niczym Sydney – Hobart lub Fastnet Race w żeglarskiej albo tenisowej turnieju na kortach Wimbledonu.



POLSKI
ZWIĄZEK
TOWARZYSTW
WIOŚLARSKICH

Pierwszy klub wioślarski założono w Nowym Jorku. Pierwszy europejski – w Hamburgu w 1834 roku. Międzynarodową Federację Wioślarską powołano w 1892 roku (dziś zrzesza 155 narodowych federacji). W programie olimpijskim dyscyplina figuruje od 1900 roku, czyli od drugich igrzysk nowożytnych zorganizowanych w Paryżu (na tej samej imprezie debiutowało olimpijskie żeglarsstwo). Pierwszy polski klub

(Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie) powstał w 1878 roku. Polski Związek Towarzystw Wioślarskich zarejestrowano w grudniu 1919 roku (w tym sezonie obchodzimy setną rocznicę powstania polskiej federacji). PZTW zrzesza dziś 39 klubów. Towarzystwo patronuje pięciu szkołom mistrzostwa sportowego i zrzesza około 1500 czynnych zawodników. Najsilniejsze ośrodki wioślarskie to Bydgoszcz, Toruń, Poznań, Warszawa i Gdańsk.

Od igrzysk w Amsterdamie (1928) do igrzysk w Rio de Janeiro (2016) polscy wioślarze zdobyli 18 medali olimpijskich – cztery złote, trzy srebrne i 11 brązowych. Obok kajakarzy (20 medali) należą do elity polskiego sportu i w rankingu olimpijskich zdobywcy zajmują wysokie siódme miejsce. Wioślarze zdobyli także 44 medale mistrzostw świata seniorów (w tym 11 złotych) oraz 71 medali mistrzostw Europy (13 złotych).

Wioślarski Puchar Świata w Poznaniu

Wioślarski Puchar Świata będzie rozgrywany na poznańskim torze Malta od 21 do 23 czerwca. To jedna z trzech imprez cyklu zaplanowanych na tegoroczny sezon. Pierwsze regaty rozegrano w bułgarskim Płowdiw, a trzecie – finałowe – będą się odbywać w holenderskim Rotterdamie (połowa lipca). W zawodach siedem pierwszych osad zdobywa punkty. Zwycięzcy otrzymują osiem punktów, zdobywcy drugiego miejsca – sześć, a każda kolejna osa-

da o punkt mniej. Puchar Świata wywalczą ekipy, które w swoich konkurencjach zgromadzą najwięcej punktów w trzech imprezach. Kraj, który uzbiera najwięcej punktów we wszystkich konkurencjach, wygra Puchar Świata w klasyfikacji drużynowej.

Tor regatowy Malta, wraz zapleczem technicznym, to jeden z najbardziej znanych obiektów tego typu na świecie. Ma wielki ekran do wyświetlania wyników i komunikatów, trybuny i wyspy do dekorowania zwycięzców, wieże sędziowskie,

hangary, alejki oraz skarpy nad brzegami jeziora, z których kibice mogą obserwować zawody poza głównym obiektem.

Fanów wioślarstwa i sportów wodnych, a także rodziny z dziećmi, zapraszamy na zawody oraz do miasteczka regatowego Enea, gdzie będzie można spróbować sił w wiosłowaniu na ergometrach. Poznańskie zawody będą pierwszym akcentem obchodów stulecia Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich. Oficjalna strona internetowa imprezy: www.wrc2019poznan.com.



Wioślarskie miasteczko Enei nad jeziorem Malta w Poznaniu...



...zapraszamy w czerwcu, by spróbować sił na ergometrach.



Jan Springer i Jerzy Springer. Żeglarze modelarze z Wągrowca.

Wągrowiec zaprasza na mistrzostwa świata w radiojachtingu. Polak broni złota!

Dwudzieste Mistrzostwa Świata Modeli Żaglowych Naviga rozgrywane będą w Wągrowcu (Jezioro Durowskie) od 15 do 27 czerwca. Organizatorem imprezy jest Polska Sekcja Radiojachtu współpracująca z powiatem wągrowieckim, miastem Wągrowiec i Ligą Obrony Kraju. W regatach weźmie udział około 100 zawodników z kilkunastu państw europejskich oraz goście z Chin. Do zawodów uczestnicy przygotują około 180 modeli.

Przez niespełna dwa tygodnie zawodnicy będą rywalizować w trzech klasach (F5-E, F5-M i F5-10) oraz w dwóch kategoriach wiekowych (juniorzy i seniorzy). Na pierwsze dwa dni zaplanowano pomiary oraz zgłoszenia uczestników. Później rozpocznie się rywalizacja na wodzie – pierwsi swe wyścigi rozegrają sternicy modeli F5-E, następnie do walki przystąpią zawodnicy z klasy F5-M, a na koniec zobaczymy w akcji największe modele F5-10.

Zawodnicy rywalizujący w regatach modeli sterowanych radiem mają swoje kluby, przepisy, licencje, rankingi, kalendarze imprez, powołują kadry narodowe i wyjeżdżają na zawody rozgrywane w różnych regionach świata. Od sterników małych

20 WORLD CHAMPIONSHIP
NAVIGA - RC SAILING



WĄGROWIEC 2019
POLAND

i dużych łódek sportowych różni ich tylko to, że zamiast siedzieć na burcie jachtu, z nogami zaczepionymi o basy balastowe, stoją na pomoście, trzymając w dłoniach aparaturę radiową sterującą żaglowym modelem. W tej trudnej sztuce Polacy należą do światowej czołówki. Jan Springer, jeden ze współorganizatorów wągrowieckich zawodów, w 2017 roku zdobył złote medale mistrzostw świata w klasach F5-E i F5-M (regaty rozegrano na Węgrzech). Teraz, w swoim rodzinnym mieście, na jeziorze przy którym się wychował, będzie bronił tych trofeów.

Pierwsze w Polsce regaty modeli żaglowych odbyły się w 1954 roku na Jeziorze Maltańskim w Poznaniu. Nie było wówczas aparatur radiowych, więc modelarze organizowali wyścigi łódek wolnopływających. Dwóch zawodników równocześnie puszczało swoje konstrukcje na wodę (niczym wianki w noc świętojańską), po czym jednym halsiem zmierzwały one na linię mety. Tak rywalizowano przez kilka lat. Gdy pojawiły się pierwsze aparaty radiowe, zawodnicy wytyczali trasy w kształcie trójkąta. Łódki pływały na czas, ponieważ ówczesne radia zakłócały wzajemnie swój sygnał, więc na trasie mógł żeglować tylko jeden jacht. Zdarzało się, że pierwszy płynął w słabym wietrze, a ostatni w silniejszym. By wyrównać szanse, starano się przeprowadzić jak najwięcej startów.

Pod koniec lat 70. pojawiły się udoskonalone aparaty, które mogły pracować równocześnie blisko siebie. To był przełom. Modelarstwo zbliżyło się do prawdziwego żeglarstwa regatowego. Zaczęto organizować wyścigi flotowe. Wreszcie sternicy stojący na pomoście mogli poczuć prawie takie same emocje, jak żeglarze za sterem prawdziwych łodzi.

Dziś mamy dwie międzynarodowe organizacje zrzeszające modelarzy regatowców. Jedną z nich jest World Sailing, drugą World Organisation for Modelshipbuilding and Modelshipsport NAVIGA. W naszej części Europy bardziej popularna jest NAVIGA. Udział w imprezach tej organizacji jest tańszy, a zawody odbywają się głównie na starym kontynencie.

Grupę modeli żaglowych sterowanych radiem określa się symbolem F5. W tej kategorii są trzy klasy: klasa jednego metra oznaczona symbolem E, klasa Marblehead (M) i klasa Tenrater (10). Łódki klasy 10 są największe. Kadłub może mieć nawet 145 cm długości, a maszt do 220 cm wysokości. Klasa M jest prawie monotypowa, kadłuby mogą mieć maksymalną długość 129 cm, a maszt



Rywalizacja modeli klasy F5-E na Jeziorze Kierskim w Poznaniu.

nie więcej niż 208 cm nad pokładem. Klasa E to modele posiadające metrowy kadłub i maszt o wysokości 174 cm. To najmniejsza, najtańsza i najbardziej popularna łódka. Jest idealna dla początkujących i młodszych zawodników. W rankingu Polski tej konkurencji za rok 2018 sklasyfikowano ponad 80 sterników, w tym 20 juniorów.

W klasie E kadłuby muszą być wykonane ze zwykłych żywicy i tkaniny szklanej. Budując pozostałe łodzie, można wykorzystywać także włókna węglowe. W klasie E operujemy tylko sterem i szotami żagli (wybierając je lub luzując). W pozostałych konkurencjach można dodatkowo wypychać fokę na kursach pełnych, wybierać achtersztag oraz regulować głębokość obu żagli falem poprowadzonym wzdłuż bomów (w modelarstwie także przedni żagiel posiada bom zwany rejką fokową). Wszystkie te czynności wykonuje się za pomocą aparatury radiowej i mechanizmów w kadłubie.

Chcąc spróbować sił w radiojachtingu, musimy mieć regatowy model. Najlepiej udać się do najbliższego klubu prowadzącego sekcję modelarską (jest ich kilkanaście). Tam starsi zawodnicy pomogą zbudować łódkę lub zaoferują sprzedaż któregoś z własnych modeli. Kompletna łódka klasy E gotowa do startów kosztuje od 1,5 do 15 tys. zł. Aparaturę można nabyć na wtórnym rynku lub w specjalistycznych sklepach modelarskich (koszt: od 400 zł do 1,2 tys. zł). Musimy jeszcze mieć akumulatory do części nadawczej (radio zawieszane na szyi sternika) oraz do części odbiorczej znajdującej się pod pokładem. Samodzielnie z łatwością możemy wykonać prosty drewniany stojak, na którym jachty czekają na wodowanie, oraz pokrowce na żagle. Przyda się także mała skrzynka na drobiazgi i narzędzia. Później wystarczy dokonać pomiaru jachtu u przeszkolonego arbitra i można zgłaszać się do regat.

Żagle zawodnicy wykonują własnoręcznie. Kleją bryty z folii odpornej na wilgoć i promienie słoneczne. Bryty klei się dwustronnymi taśmami, wykorzystywany jest także dakron samoprzylepny. Niektórzy oznaczają grot lub fokę kolorem, by łatwiej odnaleźć swój jacht wśród kilkunastu modeli walczących o miejsce na starcie.

Przepisy w radiojachtingu są niemal identyczne jak w tradycyjnym żeglarskim. W modelarstwie sędzia znajdujący się na pomoście natychmiast wydaje werdykt (jak w match racingu) i zawodnik jest zobowiązany do wykonania kary. Protesty po wyścigu rozpatruje powołane na regaty jury. Druga dość istotna różnica jest taka, że instrukcja żeglugi zwykle zezwala na dotknięcie jachtem znaku kursowego.

Więcej informacji o mistrzostwach świata oraz o krajowym radiojachtingu znajdziecie na stronie internetowej www.radiojaching.pl oraz na Facebooku (Radiojaching Polska). ■

Puchar Świata w Genui. Tadeusz Kubiak i załoga Skrzypulec – Ogar na siódmym miejscu

Tadeusz Kubiak (klasa Laser) zajął siódme miejsce w regatach Pucharu Świata rozegranych u wybrzeży Genui w drugiej połowie kwietnia. Na tej samej pozycji zawody ukończyły Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar (470). Na starcie stanęło 672 zawodników z 58 krajów. Była to trzecia impreza cyklu – pierwsze zawody Pucharu Świata 2018/2019 rozegrano w Japonii we wrześniu ubiegłego roku, a drugie w Miami (USA) na przełomie stycznia i lutego.

Do wyścigu medalowego Tadeusz Kubiak wystartował z piątej pozycji. Zajął w nim ostatnie dziesiąte miejsce i spadł na siódmą lokatę. Młodszy Jakub Rodziewicz ukończył regaty na 43. miejscu. Zwyciężył Węgier Jonatan Vadnai, drugi był Cypryjczyk Pawlos Kontides, aktualny mistrz świata i Europy, a trzeci – Andrew Lewis z Trynidadu i Tobago.

Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar ukończyły wyścig medalowy na szóstym miejscu i utrzymały siódmą pozycję w klasyfikacji generalnej. Wygrały Brazylijki Fernanda Oli-



Tadeusz Kubiak za metą.

Fot. Sailing Energy

veira i Ana Luiza Barbachan, które swe zwycięstwo przypieczętowały już przed ostatnim startem (nad rywalkami miały aż 28 punktów przewagi). Drugie miejsce zajęły Chinki Mengxi Wei i Haiyan Gao, a trzecie Włoszki Benedetta di Salle i Alessandra Dubbini.

W klasie Laser Radial Wiktoria Gołębiowska zajęła 48. miejsce. W klasie Nacra 17 Tymoteusz Bendyk i Anna Świtajska zajęły 34. lokatę, a Jakub Surowiec i Katarzyna Goral ska – 37. W klasie 49er Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki ukończyli regaty na 11. pozycji, a Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński na 12. Obie polskie ekipy były bliskie awansu do wyścigu medalowego – pierwszej załozce zabrakło dwóch punktów, a drugiej – trzech. W wyścigach klasy 49er dominowały załogi z Australii i Nowej Zelandii. Trzecie miejsce zajęli Peter Burling i Blair Tuke, mistrzowie olimpijscy z Rio de Janeiro, zawodnicy znani z Pucharu Ameryki i wyścigu Volvo Ocean Race. *Maciej Frąckiewicz, PZZ*

Piotr Myszkowski wrócił na podium!

Piotr Myszkowski (klasa RS:X) zajął trzecie miejsce w regatach Francuskiego Tygodnia Olimpijskiego. Zawody rozegrano w Hyères na Lazurowym Wybrzeżu na przełomie kwietnia i maja. Na ósmym miejscu rywalizację ukończył Radosław Furmański. Wśród pań Maja Dziarnowska zajęła 11. lokatę, a Karolina Lipińska – 13. Mieliśmy jeszcze nasze reprezentantki w klasie Laser Radial: Agata Barwińska wywalczyła szóstą pozycję, a Magda Kwaśna – dziewiątą. ■

Bez medalu w mistrzostwach Europy klasy RS:X

Maja Dziarnowska zajęła czwarte miejsce w mistrzostwach Europy olimpijskiej klasy RS:X, które zorganizowano na Balearach, u wybrzeży Palma de Mallorca. Zofia Klepacka i Piotr Myszką ukończyli regaty na siódmych pozycjach. W regatach rywalizowało 333 żeglarzy z 43 krajów (zawody rozgrywano w formule otwartej).

W wyścigu medalowym pań żeglowały Maja Dziarnowska i Zofia Klepacka, obrończyni tytułu (Zofia zdobywała złote medale ME w latach 2011, 2017 i 2018). Maja minęła metę na piątej pozycji i zajęła czwarte miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy (szóste w generalnej), natomiast Zofia dopłynęła ósma i zajęła siódme miejsce (dziesiąte w klasyfikacji generalnej). Zwyciężyła Holenderka Lilian de Geus, aktualna



Maja Dziarnowska.

mistrzyni świata. Karolina Lipińska zajęła 14. miejsce w mistrzostwach Europy i 19. ogólnie.

W wyścigu medalowym panów wystąpił jedynie Piotr Myszką – dopłynął ósmy i utrzymał swą siódmą pozycję. Zwyciężył Holender Kiran Badloe, aktualny wice-

mistrz świata. Srebro zdobył jego rodak Dorian Van Rijsselberge, mistrz olimpijski z Londynu i z Rio de Janeiro oraz aktualny mistrz świata. Paweł Tarnowski zajął 12. miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy (13. miejsce w generalce), a Radosław Furmański – 16. (17.).

Regaty na Majorce były pierwszymi, podczas których polscy kadrowicze mogli zdobyć punkty w krajowych kwalifikacjach olimpijskich. Maja Dziarnowska uzyskuje 12 punktów, Zofia Klepacka dziewięć, a Karolina Lipińska – dwa. Wśród panów Piotr Myszką zdobył dziewięć punktów, natomiast Paweł Tarnowski – cztery. Kolejne regaty kwalifikacyjne w klasie RS:X to mistrzostwa świata w Torbole (wrzesień 2019) oraz mistrzostwa świata w Auckland (luty 2020).

Maciej Frąckiewicz, PZZ

Puchar PZZ. Prawie pół tysiąca żeglarzy na Zalewie Wiślanym

W Pucharze Polskiego Związku Żeglarskiego wzięło udział 484 zawodników z 17 konkurencji. Codziennie (przez cztery dni) organizator rozstawiał na wodach Zalewu Wiślanego cztery trasy regatowe. By sprawnie przeprowadzić zawody, zaangażowano 70 osób, przygotowano 2000 litrów paliwa

i uruchomiono 35 łodzi do obsługi sędziowskiej i technicznej. Portem regat była przystań jachtowa w Krynicy Morskiej.

Kibice mogli zobaczyć różne konstrukcje żeglarskie i odmienne style rywalizacji na wodzie – od kitesurfingu i desek z foilami, przez katamarany, skiffy i deski windsurfingowe, aż po klasyczne łodzie olimpijskie

i międzynarodowe. Zawody były doskonałą okazją, by spotkać znanych polskich regatowców: Piotra Myszkę, Radosława Furmańskiego, Maję Dziarnowską, Małgorzatę Białecką (wszyscy z klasy RS:X), Tadeusza Kubiak (klasa Laser), Marcina Rudawskiego i Magdę Kwaśną (klasa Laser Radial), czy Maksa Żakowskiego (konkurencja Kite Foil).

Radosław Furmański zwyciężył zdecydowanie w klasie RS:X mężczyzn. Piotr Myszką zakończył rywalizację po pierwszym wygranym wyścigu, podczas którego uszkodził sprzęt, uderzając statecznikiem deski w podwodną przeszkodę (prawdopodobnie w sieć).



W Pucharze PZZ rywalizowały katamarany Hobie Cat 16 i A-Class.

Fot. Jacek Kwiatkowski (2)



Burmistrz Krynicy Krzysztof Swat i prezes Tomasz Chamera.



W regatach rywalizowano w 17. konkurencjach.



Radosław Furmański. Zwycięzca w klasie RS:X



Małgorzata Białecka. Najszybsza w klasie RS:X pań.

Fot. Jacek Kwiatkowski (3)

Panie z klasy RS:X rywalizowały razem z juniorami. W generalnej klasyfikacji triumfował Kamil Manowiecki. Konkurencję kobiet wygrała Małgorzata Białecka (druga w klasyfikacji łącznej). Kolejne dwie pozycje zajęły Karolina Lipińska i Maja Dziarnowska.

Aleksander Arian wygrał w klasie Laser Standard. Drugi był Stanisław Klimaszewski, a trzeci – Tadeusz Kubiak. Tytus Butowski zwyciężył w klasie Laser Radial, a Magdalena Kwaśna w konkurencji Laser Radial pań (czwarta pozycja w klasyfikacji łącznej).

Maks Żakowski zdominował klasę Kite Foil. Natomiast Łukasz Lesiński i Sebastian Kalafarski stoczyli zacięty bój o zwycięstwo w klasie Finn (Łukasz wygrał dwoma punktami). Pełne wyniki wszystkich konkurencji znajdziesz na stronie www.events.pya.org.pl. ■

Sylvia Szantyr. Żeglarka z Finlandii, dla której Polska jest drugim domem

Podczas regat Puchar Polskiego Związku Żeglarskiego, rozegranych w maju w Krynicy Morskiej, poznaliśmy Sylvię Szantyr, 22-letnią żeglarkę z Helsinek, Finkę świetnie mówiącą po Polsku, która od początku kwietnia jest stażystką w PZZ. Mama Sylvii, Polka, pracuje w Fińskiej Operze Narodowej w Helsinkach. Ojciec jest Finem. Sylvia studiuje tourism business and experience management. Pracowała w Fińskim Związku Żeglarskim. Trenowała regatowe żeglowanie na morskich oldtimerach. Jest pasjonatką rejsów przygodowych. Poza tym uczy baletu, bo z tańcem jest związana całe życie (w Polsce dołączyła do grupy tanecznej Focus). Poza językiem polskim, zna także angielski, francuski, niemiecki, szwedzki i oczywiście fiński. Na pytanie, co ją teraz sprowadza nad Wisłę i do naszego związku, odpowiada krótko: – Kocham żeglarstwo i chcę pomóc w rozwijaniu świata związanego z moją największą pasją. A poza tym, z Polakami zawsze pływało mi się zdecydowanie najlepiej.

Żeglarską pasję Sylvia ma w krwi, bo cała jej polska rodzina od pokoleń cieszyła się żeglowaniem. Co więcej, woli Bałtyk,

niż Morze Śródziemne. Oraz długie rejsy pod żaglami zamiast imprez pod pokładem i jachtingu na grubych cumach w marinie. No i oczywiście, najlepiej się czuje w polskich załogach.



Sylvia Szantyr (z lewej) i Julia Małek.

– Nasz Bałtyk to prawdziwe żeglowanie, wiatr, akcja, adrenalina – mówi Sylvia. – Poza tym te wschody i zachody słońca... Mój ostatni śródziemnomorski rejs z fińską załogą (Morze Jońskie) ograniczał się do krótkich przepraw na silniku z portu do portu, poszukiwań miejsc w marinach wczesnymi popołudniami, kolacji w restauracjach i zakrapianych imprez do późnych godzin. Polskie ekipy zwykle żeglują więcej, lepiej, bardziej potrafią się cieszyć czasem spędzonym na pokładzie. Znajdują pewien złoty środek między sportem a wieczorną zabawą. Mam wrażenie, że Polacy po prostu wiedzą, jak czerpać prawdziwą przyjemność z żeglowania. Dlatego tak dobrze się tu czuję. Poza tym, wcześniej wiele razy przyjeżdżałam do Polski i odwiedzałam rodzinę od strony matki. Nad Wisłą jest mój drugi dom.

W Krynicy Morskiej Sylvia pracowała w biurze regat. W Warszawie, w siedzibie PZZ, działa w sekcji zajmującej się rozwojem i upowszechnianiem żeglarstwa. W Polsce, na związkowym posterunku, zostanie do końca lipca. Mam nadzieję, że w kolejnych sezonach także będzie nas odwiedzać i być może kiedyś znajdzie sobie stałe miejsce w polskim żeglarstwie.

Krzysztof Olejnik

Krynica Morska. Frontem do żeglarstwa, morza i Zalewu Wiślanego



Port jachtowy w Krynicy Morskiej w trakcie regat Puchar PZZ.

Fot. Jacek Kwiatkowski



Główny pirs dla jachtów rezydenckich.

Przystań żeglarska w basenie jachtowym im. Leonida Teligi. Sąsiednie kameralne moło zwrócone ku wodom Zalewu Wiślanego. Latarnia morska górująca nad miastem – ostatnie takie światło nawigacyjne na polskim szlaku bałtyckim (przy dobrej pogodzie ze szczytu widać nawet światła Helu leżącego w odległości 27 mil morskich). Do tego piękna szeroka plaża z piaskiem, o którym turyści z Costa del Sol w hiszpańskiej Andaluzji mogą tylko pomarzyć. Nowa nadmorska promenada zatopiona w lesie porastającym wydmy (z osobnymi nawierzchniami dla pieszych i rowerzystów). Prywatne kwatery, pensjonaty i eleganckie hotele. Restauracje i kawiarnie, wśród których znajdziecie prawdziwe perełki. Oto Krynica Morska, miasto z największą mariną na Zalewie Wiślanym, otwarte na sporty wodne i żeglarstwo, gospodarz majowych regat Puchar Polskiego Związku Żeglarskiego.

Flagowa impreza naszego związku już czwarty raz gościła w Krynicy Morskiej.

Żeglarze korzystają z zaplecza mariny oraz z przystani składającej się z trzech basenów: wewnętrznego, środkowego i zewnętrznego (osłoniętego Pirsem Komandorów Jacht Klubu Krynica Morska). Łodzie zawodników parkują w sektorach na obszernym placu przy maszcie flagowym. Po wschodniej stronie są parkingi dla aut i przyczep. Nie brakuje też miejsc dla samochodów kampingowych. Biuro zawodów mieści się w budynku informacji turystycznej. Baza żywieniowa i przechowalnia sprzętu windsurfingowego – w dużych namiotach. A sanitariaty – przy zewnętrznym basenie w budynku biura mariny.

Od czasu do czasu do przystani zawijają statki białej floty kursujące po wodach zalewu – cumują przy molo w południowo zachodniej części portu. Zawodnicy wodują łodzie z pływającego stalowego slipu przy głównej kei lub z bocznego slipu betonowego o szerokości niespełna pięciu metrów (wodowanie w obu miejscach bywa dość trudne przy silnych wiatrach z kierunków południowych i wschodnich). Załogi kataranów preferują natomiast wodowanie z niewielkiej plaży przy wschodnim krańcu portu, a kitesurferzy – z plaży leżącej na zachód od mariny.

Krynica przystań jest macierzystym portem łodzi żaglowych i motorowych, a także atrakcyjnym przystankiem dla załóg odbywających rejsy po zalewie. Do mariny prowadzi tor wodny o głębokości 2,6 metra. Jachty cumują burtą do nabrzeża lub przy stanowiskach wytyczonych przez y-bomy. W sąsiedztwie przystani są sklepy, restauracje i smażalnie ryb. Żeglarze chętnie odwiedzają kawiarnię Milano przy ul. Portowej (170 metrów od budynku informacji turystycznej). By trafić na plażę od strony Zatoki Gdańskiej, trzeba się wybrać na 15-minutowy spacer.

Za dobowy postój łodzi o długości ponad 9,1 metra, pobierana jest opłata w wysokości 19 zł (w lipcu i sierpniu – 21 zł) plus 10 zł od każdego członka załogi. Cena obejmuje korzystanie z toalet i pryszniców oraz odbiór nieczystości stałych. Za podłączenie łodzi do prądu zapłacimy dodatkowo 12 zł (opłata dobową).

Jadąc główną drogą (ul. Gdańska) w kierunku północno-wschodnim, przemierzamy malownicze tereny Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana. Obejmuje on kilka wyjątkowych miejsc, między innymi rezerwaty, leśne parkingi, stanowiska obserwacyjne od strony zalewu, szuwary i piękną plażę od strony zatoki. Po 12 kilometrach dojeżdżamy do osady Nowa Karczma (Piaski), gdzie działa port rybacki. Pośrodku basenu jest odnowiony pirs z polerami cumowniczymi. W Piaskach bez trudu znajdziecie kawiarnię Koniec Świata, której nazwa wiele mówi o tym ostatnim polskim skrawku mierzei.



Basen wewnętrzny z dużym betonowym slipem.

Fot. Jacek Kwiatkowski



Molo i przystań białej floty.



Tuż przy porcie jest mały dworzec autobusowy.



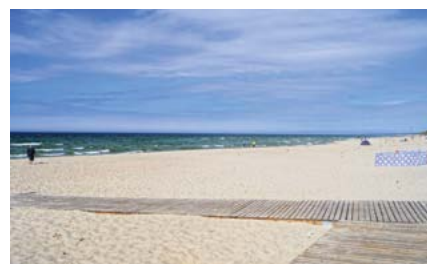
Nad miastem góruje latarnia o wysokości 26 metrów.



Pirs dla jachtów w Piaskach (Nowa Karczma).



Nowa aleja spacerowa tuż przy nadmorskiej plaży.



Plaża w Krynicy. Piasek czysty i biały jak mąka.



W imponującej śluzie Biała Góra. Opuszczamy wody Nogatu i wpływamy na Wisłę. Za chwilę pocujemy siłę jej nurtu i rozpoczniemy żeglugę na północ – do Gdańska.

Pętla Żuławska. Poznajemy szlak i testujemy czarterowy jacht z Mariny Przełom

Pętla Żuławska u progu sezonu zachwycała nas przyrodą budzącą się do życia, krajobrazami, przyjazną obsługą w śluzach i na przystaniach oraz wiosennym słońcem, które z dnia na dzień grzało coraz mocniej. Silny wiatr, budujący na rzekach całkiem spore fale, nie popsuł nam wiosennego rejsu, ale zmusił do ostrożności podczas wpływania do kilku zabytkowych śluz (obsługiwanych ręcznie). Przez pięć dni przemierzaliśmy cały główny szlak Pętli Żuławskiej prowadzący przez Szkarpawę, Nogat i Wisłę. Kanałem Jagiełłońskim dotarliśmy do Elbląga, a Martwą Wisłą i Motławą – do Gdańska. Siedem razy przeprowadzaliśmy jacht przez śluzę i sześć razy czekaliśmy na otwarcie mostów. Pierwsze dwa mosty, pod którymi nie mieści się nasza łódź, były w Rybinie nad Szkarpawą (obrotowy most turystycznej kolei wąskotorowej i zwodzony most drogowy). Trzecia przeszkoda czekała w centrum Elbląga (tu dwa razy przepływaliśmy pod zwodzonym mostem przy bulwarze Zygmunta Augusta). Na koniec były jeszcze dwa przejścia pod kładką dla pieszych

prowadzącą na Ołowiankę – przeszło co godzinę wędruje w górę i na kilka minut otwiera drogę do Mariny Gdańsk.

Przy okazji rejsu, przeprowadziliśmy test jachtu motorowego Delphia Platinum 989 Flybridge z floty firmy Mewa Czarter, która w tym roku rozpoczęła działalność w Marinie Przełom (Gdańsk, Górki Zachodnie, ul. Przełom 24). Flota liczy pięć łodzi Platinum 989 z górnym pokładem oraz jedyną w kraju egzemplarz modelu Horizon 1150 (także z górnym pokładem i drugim stanowiskiem sterowania). Mewa Czarter oferuje najnowocześniejsze motorowe jednostki czarterowe przygotowane na wody Pętli Żuławskiej, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej (strona firmy: www.mewaczarter.pl).

Gdy odbieraliśmy łódź w wielkanocny poniedziałek, przyrządy na pulpicie sterowniczym informowały, że silnik naszej jednostki („Mewa Czarter V”) ma za sobą zaledwie cztery godziny pracy. Gdy oddawaliśmy jacht w piątkowe popołudnie, licznik wskazywał 34 motogodziny. Wystarczy więc 30 godzin spokojnej żeglugi,

z prędkością nieprzekraczającą 10 km/h, by poznać najważniejsze odcinki Pętli Żuławskiej oraz dopłynąć do Elbląga i Gdańska. Tygodniowy czarter to najlepszy wybór – pozwoli wam zaplanować nieco więcej postojów oraz dłuższe wycieczki lądowe.

Materiały nawigacyjne

Na pokładzie naszej „Mewy” korzystaliśmy z przeglądowej mapy Pętli Żuławskiej ułatwiającej planowanie trasy – zaznaczono na niej przystanie, mariny, śluzy, mosty, linie wysokiego napięcia oraz szlaki wodne z podziałem na kilometry. Mieliśmy też podręczny spis telefonów do służowych i operatorów mostów zwodzonych. Doskonałą pomocą jest bezpłatny przewodnik turystyki wodnej Pętla Żuławska (dostępny także w wersji elektronicznej na stronie www.petla-zulawska.pl). Warto zaglądać na witrynę Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku www.rzgw.gda.pl (zakładka: Szlaki żeglugowe). Administrator strony publikuje komunikaty, informacje o ograniczeniach żeglugowych, ważne telefony oraz informator nawigacyjny



Na dziobie mamy szeroki trap i kotwicę.



Dziobówka z bardzo szerokim łóżkiem.

dolnej Wisły. Przydatny jest również przewodnik prezentujący śródlądowe znaki nawigacyjne – zanim wypłyniecie na Wisłę, warto sobie przypomnieć te najważniejsze.

Wszystkie drukowane materiały dostępne są na pokładach jachtów wyruszających z Mariny Przełom. Dodatkowo wszystkie jednostki z floty Mewa Charter są monitorowane w aplikacji ConnectedBoat. Dzięki temu załoga może kontrolować najważniejsze parametry łodzi na swych urządzeniach mobilnych, a po rejsie – udostępniać trasę wyprawy w internecie. Ma też dostęp do systemu alarmów informujących o zagrożeniach na jachcie. Aplikacja ConnectedBoat wyśle powiadomienie w przypadku m.in. pojawienia się dymu w kabinie lub podwyższonego poziomu wody w zęzie.

Poznajemy jacht Delphia Platinum 989 Flybridge

W Marinie Przełom parkujemy trzy metry od kei i po chwili możemy się rozgościć w naszym pływającym domu. Konstrukcja Krzysztofa Smagi i Jacka Daszkiewicza jest przemyślana i bardzo dobrze zaprojektowana.



„Mewa Charter V” przy kei Mariny Przełom.



Przeszkłona mesa z jadalnią, kambuzem i sterówką. Na prawej burcie: boczne drzwi.



Pokład dziobowy z dużymi materacami.

Na pokładzie są wygodne burtowe przejścia (to po prawej jest szersze). W kokpicie zainstalowano ławkę z obszerną bakistą i schowek na butlę gazową. Po obu stronach silnika są duże platformy – często korzystamy z nich, przechodząc z kei na pokład. W części dziobowej mamy dwa materace, bardzo szerokie przejście między relingami, trap (można tędy wchodzić tylko z wysokiej kei) oraz kotwicę

z elektryczną winą. Schody z prawej strony kokpitu prowadzą na górny pokład – idealne miejsce do żeglugi w ciepłe i słoneczne dni. Na flybridge zainstalowano dodatkową sterówkę i bardzo wygodną leżankę z oparciem (łódź produkowana jest także w wersji bez górnego pokładu).

Kokpit oddzielono od mesy podnoszoną roletą. Używamy jej nie tylko w porcie, ale także w trakcie żeglugi (gdy mocniej wieje od rufy lub gdy robi się chłodno). Ponieważ przy stanowisku sternika zainstalowano odsuwany fotel, załoga chętnie korzysta również z bocznych drzwi. Kokpit łodzi można osłonić solidną zabudową typu cabrio (z moskitierą) – wystarczy odpiąć zwinięte pod dachem elementy konstrukcji i połączyć je pięcioma suwakami – operacja trwa zaledwie dwie minuty.

W mesie mamy sterówkę z pulpitem nawigacyjnym, podłużny stół z siedziskami oraz kambuz z szafkami, szufladami, ►



Na pulpicie mamy między innymi joysticki sterów strumieniowych, ploter, radio, manetkę i zegar silnika.

łodówką, zlewozmywakiem i kuchenką gazową. Przy stanowisku sternika zainstalowano manetkę z trymem, radio marki Fusion, ploter Raymarine Dragonfly 4 z echosondą, prędkościomierzem i logiem oraz zegar wskazujący obroty silnika, motogodziny i poziom paliwa. Są także joysticki dwóch sterów strumieniowych (dziobowego i rufowego) oraz monitor informujący o stanie baterii i poziomie wody w zbiorniku.

W części sypialnej prawdziwe luksusy: szeroki jasny korytarz, dwie łazienki z toaletami, dwie dwuosobowe kabiny na śródookręciu oraz ogromna kabina dziobowa z szerokim łóżkiem dla dwóch lub nawet trzech osób (na pokładzie może mieszkać i podróżować sześciuosobowa załoga). Nie brakuje szafek i miejsc na torby. Przy każdej koi zainstalowano gniazda 230V i USB – na tę jednostkę nie trzeba zabierać żadnych trójników czy przedłużaczy z listwami, każdy znajdzie miejsce, by podładować telefon, laptop lub tablet. Warto też wspomnieć o oświetleniu – armator zainstalował aż 16 punktów oświetleniowych oraz dwie długie listwy ledowe w mesie.



Marina Błotnik ma spacerową kładkę...



Panel MultiControl do obsługi ogrzewania Webasto.

Silnik, ogrzewanie Webasto, baterie i zbiorniki na paliwo

Długość kadłuba: niespełna 10 metrów. Szerokość: 3,5 metra. Zanurzenie: około 0,6 metra. Jacht napędza benzynowy silnik Mercury SeaPro o mocy 115 KM (prowadzący musi mieć patent sternika motorowodnego). Zbiornik mieści aż 270 litrów paliwa, więc nie ma szans, by został cał-

...oraz ciekawy budynek z portowym zapleczem wzniesiony na palach.



kowicie opróżniony podczas tygodniowej turystycznej żeglugi (na wszelki wypadek mamy w bakiście pełen kanister). Najprzyjemniej żegluguje się przy obrotach od 1700 do 2000 rpm – osiągamy wtedy prędkości od 8 do 10 km/h (w zależności od kierunku wiatru, jego siły oraz od prądu rzeki). Inne załogi wolą wyższe obroty i prędkości w okolicach 12, 13 km/h. Silnik spala od czterech do siedmiu litrów paliwa na godzinę (w zależności od stylu żeglugi i obrotów).

Na jachcie zainstalowano panele fotowoltaiczne oraz siedem baterii: dwa do steru strumieniowego na dziobie, dwa do steru strumieniowego na rufie, akumulator startowy oraz dwie baterie bytowe. Jest też niezależne ogrzewanie Webasto (model Air Top Evo 55 Diesel - 5,5 kW) zasilane z dodatkowego zbiornika na olej napędowy. Agregat grzewczy sterowany jest niewielkim urządzeniem obsługowym MultiControl. Na wyświetlaczu ustawiamy żadaną temperaturę oraz moc grzania (ekonomiczną, normalną lub podwyższoną). Możemy również zaprogramować czas, w którym agregat ma się wyłączyć lub włączyć (na przykład po to, by wewnątrz jachtu nagrzało się przed naszym przybyciem na pokład). Gdy na zewnątrz temperatura spada do kilku stopni powyżej zera, zapewnimy sobie ciepło w kabinie, wybierając funkcję grzania ciągłego.

Rozgrzewka, czyli pierwsze kilometry na szlaku

Opuszczamy Marinę Przełom. Po kilkunastu minutach przepływamy pod nowym mostem w Sobieszewie (zgodnie z zaleceniem armatora, demontujemy wysoką antenę ze światłem nawigacyjnym). Po niespełna dwóch godzinach spokojnej i leniwej żeglugi cumujemy w Marinie Błotnik. Port wzniesiono na krańcu starego koryta Wisły. Przystań (największa na głównym szlaku pętli) ma kilkanaście stanowisk cumowniczych przy pomostach, spacerową kładkę i sanitariaty. Dookoła cisza i podmiejska pustynia. Gdy pytamy bosmana, co ciekawego możemy znaleźć ►



komfort

klimatyzacja
rolety
lodówki przenośne
dachy przesuwne
ogrzewanie
żaluzje
moskitiery
luki i okna
jacht
pogoda
niezależność
pokład
mazury
webasto
bałtyk
kuchenki
rzeki
lodówki do zabudowy
bojlery



Śluza Gdańska Głowa. Opuszczamy Wisłę i wpływamy na Szkarpawę.

w najbliższej okolicy, pada żartobliwa odpowiedź: „poza mną – właściwie nic”.

Nazajutrz rano wpływamy do pobliskiej Śluzy Przegalina. Różnica poziomów wody w Wiśle i w Martwej Wiśle jest akurat niewielka, więc nawet nie musimy używać cum. Śluzowy zamyka tylne wrota, pobiera opłatę i na rowerze z silnikiem elektrycznym pędzi 190 merów w kierunku wschodnich wrót komory. Powoli zmierzamy w tę samą stronę i gdy spostrzegamy zielone światło – przyspieszamy. Przed nami Wisła. Wspinamy się pod prąd i pod wiatr. Obroty: 2000 rpm. Prędkość: 6,2 km/h. Po godzinie żeglugi wpływamy do śluzy Gdańska Głowa i po chwili jesteśmy na rzece Szkarpa. Po kolejnych 25 minutach przepływamy pod mostem w Drewnicy. Nad górnym pokładem mamy zaledwie 40 cm – trzeba zachować ostrożność i analizować poziom wody w rzece lub po prostu poczekać na otwarcie zwodzonego mostu, cumując przy nowym pomoście na północnym brzegu.

Po kolejnej godzinie i kilkunastu minutach meldujemy się w Rybinie. Mijamy obrotowy most turystycznej kolei wąskotorowej i cumujemy przy kei przystani żeglarskiej (na miejscu prąd, woda, sanitariaty). Oczekujemy tu prawie godzinę na otwarcie drogowego mostu zwodzonego. Jest w kiepskim stanie i czeka na remont (ma się rozpocząć w październiku), więc podjęto decyzję, by otwierać go tylko trzy razy dziennie: o 10.00, 14.00 i 19.00.

Krajobraz Pętli Żuławskiej

Na brzegach otaczających szlak czas biegnie swoim powolnym rytmem. Mijamy pojedyncze osady, zagrody rybackie i małe wioski. Żadnych nowoczesnych zabudowań i bogatych willi – wcale nie trzeba tu



Wrota przeciwpowodziowe i Kanał Jagielloński.



Elbląg. Keja przy bulwarze i katedrze św. Mikołaja.

schodzić na ląd, by dostrzec, że mieszkańcy Żuław Wiślanych (nazywanych niekiedy dziką Holandią) wiodą dość skromne życie. Gdziekolwiek dachy pokrywa eternit. W innych zaniedbanych budynkach poszycie jest dziurawe, nawet więźba tu i ówdzie nie wytrzymuje próby czasu. Mimo to, trudno nie zazdrościć tym, którzy w tej okolicy spędzają wakacje lub nawet całe życie – bez pośpiechu,



Budynek portowy przystani w Rybinie.



Przed Mostem Niskim w Elblągu.



Martwą Wisłą do Mariny Błotnik. Aplikacja Connected-Boat pokazuje między innymi pozycję i prędkość jachtu.

zgiełku, marketów, galerii handlowych, smogu, korków... Na szlaku, oprócz nurtu i wiatru, przez cały czas towarzyszą nam ptaki – gospodarze tych terenów. Żurawie kroczą z powagą i obserwują okolicę ze szczytów starych wałów przeciwpowodziowych okalających dolinę Nogatu (powstały nim zbudowano śluzę). Stada łabędzi podrywają się do lotu tuż przed dziobem jachtu. Można też spotkać mewy, perkozy, kaczki, czaple – w tej okolicy żyje ponad 200 gatunków ptaków.

Z Rybiny do Elbląga przez Nogat i Kanał Jagielloński

Punktualnie o 14.00 przepływamy pod zwodzonym mostem w Rybinie i kontynuujemy żeglugę Szkarpa. Po ośmiu kilometrach mijamy kameralną przystań



Śluza Michałowo. Pierwszy stopień na Nogacie.



Dziki brzeg Nogatu. Tu warto zwolnić...



Malbork. Słynna figura Madonny.

w Oślonce (przy pomoście jest kilka miejsc postojowych). Po kwadransie jesteśmy w rozlewisku przy rezerwacie Ujście Nogatu. Przed dziobem wylania się Zalew Wiślany. Powoli skręcamy na południe i wpływamy w Nogat. Wyjątkowe miejsce: ptaki szaleją, trzcinowiska kołyszą się z wiatrem, a skrzydlate drażniki krążą nad okolicą i wypatrują ofiar.

Północny odcinek Nogatu jest przepiękny – szeroki, dziki i bez zabudowań. Po dziesięciu kilometrach żeglugi na południe, znów skręcamy na wschód. Przepływamy przez wrota przeciwpowodziowe i jesteśmy w Kanał Jagiellońskim, który meandruje przez łąki aż do Elbląga. W centrum miasta stajemy na chwilę przed Mostem Niskim i czujemy na otwarcie przeszła. Przy bulwarze

Zygmunta Augusta cumujemy tuż po 19.00, po dziesięciu godzinach żeglugi z gdańskiej Mariny Błotnik.

Przystań pod katedrą i kulinarny Elbląg

W Elblągu, przy bulwarze pod katedrą św. Mikołaja, parkujemy po królewsku. Postój za darmo. Prąd za darmo. Do tego przyjazna obsługa mostu zwodzonego i przystani. Wyruszamy na małe zakupy i kulinarną przygodę, bo kameralne elbląskie Stare Miasto jest zagłębieniem ciekawych restauracji. Polecamy Studnię Smaków przy ul. Studziennej. Zmysły przy Rybackiej. Jeśli macie ochotę na polskie jadlo – kurs na

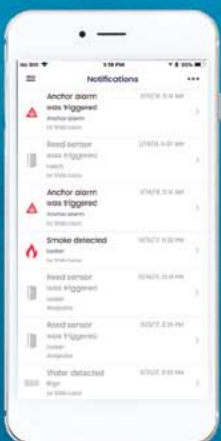


Kameralna przystań Zamek w Malborku.

restaurację Strzecha (ul. Studzienna). A jeśli wolicie pizzę – kierunek Oliwka przy Wigilijnej. Tuż obok jest Anielska Chata – królestwo deserów lodowych i gofrów. Natomiast 550 metrów od przystani działa lądowa stacja paliw. ▶



CONNECTED BOAT



Z aplikacją ConnectedBoat wszystkie kluczowe parametry Twojej łodzi stają się dostępne on-line. Aplikacja pokaże również wszystkie przebyte trasy i lokalizacje, wraz z dystansem, średnią prędkością i czasem pracy silnika. Niezależnie czy korzystasz z komputera, tabletu czy telefonu.

BĄDŹ SPOKOJNY O SWOJĄ ŁÓDŹ!

Sprawdź nas: connectedboat.eu



MODUŁ GŁÓWNY



AKTUALNE I HISTORYCZNE POŁOŻENIE



INDYWIDUALNE STREFY



NAŁADOWANIE AKUMULATORA



PODŁĄCZENIE ZASILANIA Z ŁĄDU



ZDALNE STEROWANIE



SENSORY ALARMOWE



Kładka w górę i można wpływać do centrum Gdańska.

Na Wisłę przez Nogat, Malbork i Białą Górę

Nazajutrz wczesna pobudka – pod zwodzonym mostem przechodzimy o 7.00. Najpierw rzeką Elbląg, a później Kanałem Jagiellońskim wracamy na Nogat. Po niespełna trzech godzinach meldujemy się w Śluzie Michałowo, a po kolejnych dwóch – w Śluzie Rakowiec tuż przed Malborkiem. Zabytkowe śluzy na Nogacie są obsługiwane ręcznie, więc śluzowi nie zawsze otwierają oba wrota. Trzeba więc koniecznie informować przez telefon, że płyniemy większym i szerszym jachtem, prosząc o zdecydowanie o otwarcie obu wrót.

W Malborku mijamy przystań Park Północny, przepływamy pod mostem kolejowym i pod kładką dla pieszych. Tuż za nią, na wschodnim brzegu, cumujemy na noc w kameralnej przystani Zamek w Malborku (przed sezonem bez prądu, wody i opłat). Niezwykle miejsce – pod wielkim murem obronnym i fasadą zachodnich zabudowań zamku, nasz jacht wydaje się taki mały...

Zamkowy port opuszczamy nazajutrz kilka minut po 6.00. Punktualnie o 7.00 meldujemy się przed Śluzą Szonowo. Kolejne kilometry zachwycają – okolica jest tu dzika i bezludna, towarzyszą nam jedynie stada łabędzi. Zbliżając się do śluzy Biała Góra (łączy Nogat z Wisłą) mijamy rezerwat Las Mątawski. O 9.30 jesteśmy już na miejscu. Na wschodnim brzegu elegancka przystań, a przed dziobem ostatnia śluza na Nogacie.

Śluzowi, czyli dobrzy ludzie na Pętli Żuławskiej

Pracownikom obsługującym śluzy na Nogacie i Szkarpiawie należy się osobny akapit. Zawsze na posterunku. Odbierają telefony i cierpliwie udzielają niezbędnych informacji. Za Malborkiem, tuż przed Śluzą Szonowo, dzwoniemy o 7.00 i na wstępie przepraszamy za kontakt o tak wczesnej porze. Po drugiej stronie pani śluzowa (chyba jedyna



Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina.



„Mewa Charter V” cumuje w Marinie Gdańsk.

na szlaku) odpowiada: „Nie ma za co przepraszać, przecież pracujemy od 7.00. Wyśle tylko komunikat o stanie wody do centrali i za chwilę otwieramy wrota”. Opłata za przejście każdej ze śluz wynosi 7,30 zł.

Powrót Wisłą do Gdańska

Po przejściu śluzy Biała Góra ostrożnie wpływamy w nurt Wisły. Od razu czujemy jego siłę. Płyniemy nie tylko z prądem, ale także z wiatrem. Obroty silnika: zaledwie 1200 rpm. A prędkość: ponad 10 km/h. Wchodzimy na górny pokład i ze sporej wysokości wypatrujemy na brzegach znaków nawigacyj-



Śluza Przegalina. Z Wisły na Martwą Wisłę.



Nowy most w Sobieszewie.

nych. Silnik pracuje cicho, więc żegluga jest niezwykle przyjemna. Ale trzeba zachować czujność. Nie wszystkie znaki są dobrze widoczne, więc lornetka cały czas jest w pogotowiu. Szlak żeglugowy przebiega raz lewym, raz prawym brzegiem – nieustannie przenosimy się z jednej strony rzeki na drugą, czasem nawet co 200, 300 metrów. Mijamy przystań w Tczewie i imponujące mosty. Na ostatnich kilometrach przyspieszamy, bo przed sezonem Śluza Przegalina czynna jest tylko do 15.00, a nie chcielibyśmy spędzać nocy na Wiśle... Udaje się. Znów wpływamy na Martwą Wisłę i teraz już spokojnym tempem zmierzamy do Gdańska. Pod zwodzonym kładką prowadzącą na Ołowiankę przechodzimy o 17.00 i po chwili cumujemy w Marinie Gdańsk. Trasę z Malborka do Gdańska pokonaliśmy w 11 godzin. Nazajutrz już tylko powrót do Mariny Przelom, gdzie oddajemy „Mewę Charter V” w jej macierzystym porcie.

Dokąd w rejs następnym razem?

Był to nasz pierwszy tak długi rejs po wodach Pętli Żuławskiej. Przed wyprawą sądziliśmy, że gdy już raz przeplniemy całą główną trasę, to będziemy nasyceni – przynajmniej na jakiś czas. Nic z tego. Tuż po powrocie do domu zaczęliśmy zerkać na mapę i rysować palcem kolejne szlaki, poszukując tych zakątków, do których nie mogliśmy dotrzeć. Może następnym razem na Wisłę Królewiecką i do Sztutowa? Może przez Elbląg na jezioro Drużno? A może przez Zalew Wiślany do Kątów Rybackich, Krynicy Morskiej, Tolkmicka i Fromborka? Nie ulega wątpliwości – wrócimy. Wystarczy przytoczyć słowa Anny co-skipperki, która rejs po Pętli Żuławskiej skwitowała jednym krótkim zdaniem: „Mój Boże, teraz już rozumiem, po co ludzie wsiadają na te motorówki”.

Tekst i zdjęcia: Krzysztof Olejnik

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Walcz, Zdobycwów Walu Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechłonna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski MILA, Szczecin, Przechłonna 11
Maritim Shop, Szczecin, Przechłonna 11, tel. (91) 4613950
M-Service Centrum Webasto, Szczecin, Przechłonna 4, tel. 506 090 609
Sklep Aura, Szczecin, Przechłonna 13, tel. (91) 461 39 92
Tawerna Sailor Trzebież, Szczecin, Al. Piastów 10, tel. 511 142 312
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Port Jachtowy Kołobrzeg, Warzełnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, Szczecin, SEJK Pogor, Przechłonna 3, tel. (91) 461 41 72
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przechłonna 21, tel. (91) 46 00 319
Jacht Klub AZS Szczecin, Przechłonna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
OSW w Czaplinku, Nadbrzeże Drowskie 1, tel. 512 338 983
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Hotele, Szczecin, Przechłonna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
Szkuener Myślóbrz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Szczecin, Piastów 41, tel. 91 449 49 80

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Eljacht, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 320 70 24
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, Gdańsk
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jana Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hol, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Sklep Wimpel, Gdańsk, Szafarnia 6/03, tel. (58) 305 29 94
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Chojnicki Klub Żeglarski, Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charzykowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina Sopot, bosmanat w budynku przy moło, tel. 500 696 588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, Piłsudskiego 29, Chojnice
Sport-Sails Center, Rytel, Dworcowa 48, tel. 52 39 85 322
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Przelom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkola Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503 875 536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Przystań na Ptasiej Wyspie i Hotel Mikołajki, aleja Spacerowa 11, tel. (87) 420 60 00
Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, tel. (87) 427 51 30
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Miejszyskolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Miejszyskolna Baza Sportów Wodnych, Giżycko, Nadbrzeźna 15
MBSW Giżycko, baza Ryn (Zofiówka), Mazurska 19
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szoł, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSiR, Sielska 38
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08

Sklep Mazuria, Galiny 2, tel. (89) 761 21 65
Sklep Slam, Mikołajki, Plac Wolności 2, tel. 602 776 202
Stanica w Nadbrzeżu, Tolkmicko, tel. 601 949 616
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omega, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 428 21 42
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztynorka 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
Decathlon Swadzim, św. Wincentego 5, Tarnowo Podgórne
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
JKW Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
Mosiński KŻ, przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730 730 789
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślnicy JK Poznańsk, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkola Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKŚ Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepiło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZZ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstów Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Sztorm Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Piława, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biuro-wiec IMM, lokal 14, tel. 22 651 90 35
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
OYA, Platanowa 2d, Michałow-Grabina, tel. (22) 772 41 31
Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, tel. (22) 541 63 63
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep L&N farby do jachtów, Warszawa, Dzielnia 15, tel. 604 500 102
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdynskie 2, tel. (22) 839 59 89
Sklep Podróżnika i księgarnia, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 822 64 81
Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 668 66 08
Sklep Jaskkor – żywice, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 243 29 10
Żeglarska tawerna „Lokal na Rybę” (gotuje Bartosz Lisek), Warszawa, Kwiatowa 1/3/5, wejście od Różanej 42, tel. 690 04 33 04
Port Jadwisin YKP, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519 190 545
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60

KUJAWSKO-POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
Klub Żeglarski Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
MKŻ Żnin, Szkolna 18, tel. 888 73 65 64
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
Yacht Club Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar”, Dzielwskiego 12, tel. 501 505 412

LUBUSKIE

UKS Yacht Club Ślawa, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Tawerna Żeglarska, Zielona Góra, Batorego 126A, tel. 690 900 708

ŁÓDZKIE

Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 676 33 58
Szkola Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

LUBELSKIE I PODLASKIE

Yacht Club Politechniki Lubelskiej, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
YKP Lublin, Juranda 7, tel. 663 93 32 66
Wodniczke, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68
Miejszyskolny Ośrodek Sportowy w Augustowie, Zarzeczce 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
Decathlon Wrocław Bielany, Francuska 2, Bielany Wrocławskie
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejzszowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83
Przystań KS Turów, zbiornik Niedów (Witka)
KS Turów, Zgorzelec, Maratońska 2
Zgorzelecki Klub Żeglarski, Zgorzelec, Bohaterów Getta 1a
Klub Żeglarski Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604 109 715
Centrum Sportów Wodnych Manta Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

ŚLĄSKIE I PODKARPACKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Marina Gliwice, Portowa 28, tel. 608 010 383
Charter.pl, Bielsko-Biała, Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 497 10 57
Klub Żeglarski Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
Yacht Club Opty, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanalem 7
Jacht Klub Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169
Yacht Klub Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep żeglarski Afma, Rzeszów, Langiewicza 30, tel. (17) 85 65 915
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

MAŁOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Koźia 22, tel. (12) 653 05 08
Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie Nowy Targ, Kluszkowce, Stylchyn 36, tel. 530 523 433

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