

LOTOS NORD CUP GDAŃSK. REGATOWY FESTIWAL 950 ŻEGLARZY

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych SIERPIEŃ - WRZESIEŃ 2019



ODRODZENIE WINDSURFINGU

Sprzętowa rewolucja
napędza rywalizację i biznes

SZTYNORT I SAPINA

Reporterzy „Wiatru” donoszą z Mazur

FILM „MAIDEN”

O dziewczynach, które zmieniły świat



Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.



WYBIERZ WŁASNY KIERUNEK

ECLIPSE CROSS



już od **93 990 zł***

To samochód, w którym drzemie buntownicza natura. Napędzany dynamicznym silnikiem 1.5 turbo o mocy 163 KM zapewnia niezapomniane doświadczenia. Swój sportowy charakter zawdzięcza zaawansowanemu systemowi napędu na 4 koła S-AWC. To także specjalista od bezpieczeństwa - system ograniczający skutki kolizji czołowych chroni kierowcę i pasażerów przed potencjalnymi niebezpieczeństwami na drodze.

Wyposażony w najnowszą technologię pozwala kierowcy na odczytanie przydatnych informacji z wyświetlacza typu Head Up Display oraz na intuicyjną obsługę sterownikiem dotykowym touchpad.

* Podana cena dotyczy Mitsubishi Eclipse Cross w wersji wyposażenia Inform. Informacje na temat złomowania samochodów Mitsubishi oraz przydatności do recyklingu są dostępne na www.mitsubishi.pl. Spalanie w cyklu mieszanym: 7.0 l/100km. Średnia emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 159 g/km.

Δ P O L L O

R A 7 7 0

E S E N C J A I N N O W A C Y J N Y C H R O Z W I Ą Z A Ń A U D I O



N O W O Ś Ć

770



RA770

SRX400

Apollo RA770 to pierwszy na świecie system **morskiego audio** wyposażony w dotykowy ekran, **wbudowane Wi-Fi** oraz technologię **PartyBus** i **Fusion DSP**.

Dzięki rewolucyjnej technologii i nowatorskim rozwiązaniom seria **Apollo RA770** na nowo definiuje jakość dźwięku i wyznacza nowe standardy w branży.

 **BLUESCAPE 1200 FLY**

PREMIERA 2019



ELEGANCKI I WYRAFINOWANY JACHT

Z OBSZERNYM I WYGODNYM GÓRNYM POKŁADEM*



[DELPHIAYACHTS.EU](https://delphiayachts.eu)

LAST MINUTE

Globe Sailor

CZARTERY

NA CAŁYM ŚWIECIE

www.globesailor.pl

+48 22 307 85 52

Rewolucja w windsurfingu. Witold Dudziński o konkurencji, która zmienia oblicze żeglarstwa

W Pucku rozegrano Rehasport Mistrzostwa Świata Formuła Windsurfing Foil. Były to pierwsze zawody tej rangi w nowej konkurencji ze skrzydłem wodnym. Na starcie stanęło 57 zawodników z 13 krajów. Wśród nich gwiazdy windsurfingu, wielokrotni mistrzowie świata i medaliści olimpijscy. W zatoce rywalizowali między innymi: Hiszpanka Marina Alabau, złota medalistka igrzysk rozegranych w Londynie w 2012 roku. Steve Allen, Australijczyk mieszkający w Polsce (zdobył złoto). Maciek Rutkowski (srebro), zawodnik uczestniczący w zawodowym cyklu PWA World Tour. Wojtek Brzozowski (brąz), wielokrotny medalista mistrzostw świata. Przemysław Miarczyński, brązowy medalista z igrzysk w Londynie, obecnie trener kadry narodowej deskarzy z klasy RS:X. A także Paweł Tarnowski i Piotr Myszka, kadrowicze rywalizujący o prawo startu w regatach olimpijskich w Tokio. Po zawodach o rozmowę poprosiliśmy Witolda Dudzińskiego, prezesa Polskiego Stowarzyszenia Windsurfingu, lekarza kadry

narodowej PZZ, prezesa kliniki Rehasport i oczywiście uczestnika mistrzostw.

Magazyn „Wiatr”: Jak się zaczęło to polskie szaleństwo z foilami?

Witold Dudziński: Maciek Rutkowski, nasz reprezentant uczestniczący w zawodowym cyklu PWA World Tour, jesienią 2017 roku przyjeżdża na finał Pucharu Polski w Formule Windsurfing, wyciąga swojego foila, podchodzi i mówi: „Słuchaj, w kolejnym sezonie trzeba zrobić cykl regat na deskach z hydro-skrzydłem, bo wkrótce wszyscy będą latać”. Spoglądam na niego i mówię: „Magol, błagam cię. Daj spokój, mamy tu naszą sprawdzoną formułę i wszyscy się świetnie bawią”. Po kilku miesiącach, na pierwszych regatach Pucharu Polski, melduje się ośmiu zawodników z foilami. Myślę sobie: „No fajnie, ciekawostka”. Ale na kolejnej imprezie szok – prawie nikt nie chce już pływać na zwykłej desce.

Co was tak szybko porwało do tej nowej konkurencji?

To co poczuliśmy w powietrzu, lecąc pół metra nad wodą, okazało się zupełnie no-



Witold Dudziński.

wym, nieznanym wcześniej, doświadczeniem. Unosisz się nad falami, lewitujesz, opory prawie przestają istnieć, więc przyspieszasz i pędzisz przed siebie w kompletnej ciszy. Niczym ptak. Na kursie z wiatrem „zabierasz się” z każdym szkwałem. Płyniesz coraz pełniej i coraz szybciej – to jest niesamowite. Na dodatek postronni obserwatorzy mają wrażenie, że łamiesz prawa fizyki. Wcześniej, przez dekady, windsurfing ewoluował. Powoli zmieniano ►

9832 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



Available on the
App Store



ANDROID APP ON
Google play

*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania II-III 2019, IV-V 2019, VI-VII 2019).



Hiszpańskie dziewczyny. Marina Alabau i Blanca Alabau Neira – złoto i srebro w kategorii pań.

kształty desek, materiały, wprowadzano trapeczy do balastowania, w końcu pojawiły się monofilmowe żagle – wszystko działało się dość powoli, a deska z żaglem cały czas była właściwie tym samym sportem. Teraz mamy rewolucję. Ci, którzy kilka lat temu odeszli od windsurfingu, bo sądzili, że wszystkiego już doświadczili – wracają. Co więcej, do niedawna nie raz staliśmy na brzegu i modliliśmy się o wiatr, który pozwalał nam jeździć w ślizgu na desce ze statecznikiem. Teraz mamy o wiele większy zakres wiatrów, w których możemy żeglować, trenować, ścigać się i czerpać radość. Sądzę, że wkrótce ewolucja sprzętu pozwoli nam rozgrywać regaty przy podmuchach o sile zaledwie sześciu węzłów. Dziś wystarcza nam około dziewięć węzłów.

Ale najfajniejsze w tym zjawisku jest to (także z ekonomicznego punktu widzenia), że mamy w Polsce i na świecie tysiące desek do formuły z tradycyjnym statecznikiem – cała ta wielka flota może się teraz ścigać z foilem, wystarczy zmienić podwozie i lekko obciąć lik tylny żagla. To jest zmiana klasy bez precedensu. Dotąd, gdy na rynku pojawiała się nowa konstrukcja windsurfingowa, stara trafiała na śmietnik. Teraz jest odwrotnie. Wszystkie kilkuletnie lub nawet kilkunastoletnie deski można wyciągnąć z piwnicy i znów się ścigać, na dodatek w tak ekscytujący sposób. Czołowi



Maja Dziarnowska. Jedyna Polka zdobyła brąz.

zawodnicy z mistrzostw rozegranych w Pucku używają desek, które dwa, trzy lata temu pływały w regatach Pucharu Świata tradycyjnej formuły. Wspaniała sprawa. Poza tym chyba po raz pierwszy nie obserwujemy wyścigu zbrojeń. Nowy zestaw do formuły z foilem kosztuje mniej niż nowy zestaw do olimpijskiej klasy RS:X. Na wyczynowe hydroskrzydło trzeba wydać od 7 do 8 tys. zł. Używaną deskę w dobrym stanie można znaleźć nawet za 1,6 tys. zł.

Dlaczego właśnie szeroka deska do klasy Formula Windsurfing tak dobrze sobie radzi z foilem?

Ten sprzęt powstawał przez dwie dekady. To naprawdę wyrafinowane maszyny, udoskonalane przez producentów z sezonu na sezon. Nie wystarczy doczepić foila do deski

klasy RS:X, by powiedzieć, że mamy nową, świetną, latającą konstrukcję. Ludzie z firm związanych z formułą mozolnie i cierpliwie pracowali od dawna. Dlatego dziś są w tej branży ekspertami. Co ciekawe, nie ma zdecydowanych liderów w biznesie związanym z foilami. Zawodnicy z czołówki naszych mistrzostw korzystali z hydroskrzydeł kilku różnych producentów.

Juniorzy, seniorzy, mastersi, grandmastersi, kobiety, amatorzy ze śródlądzia, półprofesjonalści, kadrowicze z reprezentacji narodowej, medaliści olimpijscy, poza tym wysocy i żeglarze średniego wzrostu, chudzi, jak szczypior i zawodnicy masywnej budowy – podczas puckich mistrzostw wszyscy się ścigali w jednej flocie. To po prostu niebywale i aż trudno uwierzyć, że możliwe.

Na trasie, chwilę po starcie, tworzyły się oczywiście grupy – jedni radzili sobie lepiej i uciekali do przodu, inni gorzej i zostawali nieco z tyłu. Jednak na te podziały nie miały wielkiego wpływu takie rzeczy, jak wiek, czy członkostwo w kadrze olimpijskiej. W windsurfingu z foilem wydolność i siła fizyczna mają mniejsze znaczenie, niż na przykład w klasie olimpijskiej z tradycyjnym statecznikiem. Gdyby zrobić testy wydolnościowe Pawłowi Tarnowskiemu (rocznik 1994) i na przykład Bartkowi Kwiekowi (rocznik 1975) to różnica byłaby kolosalna. A w mistrzostwach świata formuły z foilem ci zawodnicy pływali obok siebie – Paweł zajął dziewiąte miejsce, a Bartek ósme. Tu liczą się przede wszystkim umiejętności techniczne, taktyczne oraz trzym sprzętu. A granica wieku niemal przestała istnieć – Witek Smętek, uczestnik mistrzostw, ma 57 lat.

Nowy sprzęt pozwolił nam także na zwiększenie ilości rozgrywanych wyścigów. Dotąd mieliśmy limit 15 startów w jednych regatach. Pół zimy tłumaczyłem działaczom z International Formula Windsurfing Class Association, że to zdecydowanie za mało. W końcu ulegli i pozwolili na rozegranie 30 biegów (udało się przeprowadzić 21). To oczywiście jest możliwe tylko na deskach z foilami. Gdybyśmy mieli tyle startów w tradycyjnej formule lub na przykład w olimpijskiej klasie RS:X, to byśmy wszyscy padli na twarz.

Komu więc ta nowa konkurencja otwiera drzwi do profesjonalnego sportu? A być może nawet do kampanii olimpijskiej przed igrzyskami w Paryżu w 2024 roku... Czy trener Miarczyński znów mógłby zostać zawodnikiem? Czy Mysza przedłuży karierę o kilka lat? A Rutkowski porzuci zawodowy cykl PWA World Tour i zostanie członkiem kadry narodowej PZZ?

Każdy z tych scenariuszy jest realny. Ale deska z foilem to coś więcej, niż rozwój profesjonalnego sportu i okazja dla kilku utytułowanych zawodników. To przede wszystkim szansa na ogromną popularyzację windsurfingu – wśród młodzieży z sekcji sportowych ►

W regatach startowało 57 zawodników z 13 krajów.

Fot. Rafał Czepulkowski / FotoSurf



PLAC
Unii

Apartamenty w Śródmieściu Gdyni



Spacerem nad morze

Plac Unii to nowe apartamenty powstające w sercu Gdyni, które łączą w sobie nowoczesność, przestrzeń, styl życia i energię miasta. To prestiż podkreślony przez szlachetną, modernistyczną formę kamienic oraz najwyższą jakość rozwiązań, detali i materiałów.

Plaża, morze, przystań jachtowa, obiekty kultury, restauracje - wszystko w zasięgu ręki!
Zamieszkać tu i cieszyć się bliskością morza w tętniącym życiu Śródmieścia!

58 785 11 11
hossa.gda.pl

 **HOSSA**
DEVELOPER NR 1



Przemek Miarczyński (4. miejsce) zbliża się do boi tuż przed Maćkiem Rutkowskim. Fot. Rafał Czepułkowski / FotoSurf (3)

oraz wśród amatorów z plaży pływających rekreacyjnie. Można się spodziewać, że wzrost zainteresowania naszą konkurencją poszerzy flotę i pozwoli odkryć nowych utalentowanych zawodników. Na przykład żeglarzy ze zmysłem do rywalizacji i nosem do wiatru, którzy nie mają takiej siły i wydolności, by pompować żaglem w klasie RS:X. To oczywiście nie oznacza, że za chwilę nie pojawi się pompowanie na desce z foilem. Będzie ono jednak zupełnie inne, bardziej techniczne.

Ważne jest także to, że deski z foilem nie wywrócą do góry nogami systemu szkolenia w windsurfingu. Będą po prostu kolejnym etapem wtajemniczenia. Bo najpierw trzeba się nauczyć porządnie śmigać na zwykłej desce i dopiero później można pomyśleć o foilu. Tu się nie przychodzi z ulicy – jeśli nie pływasz w ślizgu ze zwykłym statecznikiem, to nawet nie myśl, by zakładać hydroskrzydło.

Jakie miejsce ma dziś Polska na światowej mapie nowego windsurfingu?

Bez dwóch zdań – jesteśmy liderami. Po prostu przecieramy szlaki. W ubiegłym roku zorganizowaliśmy mistrzostwa Europy – pierwsze w historii tej konkurencji. Teraz mieliśmy w Pucku mistrzostwa świata. Także pierwsze, bo przed rokiem w Portugalii nie było wiatru. Prawo do organizacji obu imprez to na pewno dowód uznania dla działalności Polskiego Stowarzyszenia Windsurfingu. Poza tym mamy w kraju trzech producentów skrzydeł, którzy wciąż udoskonalają swoje produkty.

Czy deska ze skrzydłem wodnym będzie konkurencją olimpijską?

Trudno powiedzieć. Osobiście nie wyobrażam sobie, by olimpijski windsurfing przez najbliższe pięć lat uparcie trwał przy deskach ze statecznikami. Wydaje się, że wprowadzenie klasy Formuła Windsurfing Foil do programu igrzysk byłoby najłatwiejsze, logiczne

i szybko zaakceptowane przez różne środowiska. Wspomniałem już o tym, że mamy na świecie ogromną bazę sprzętową. Poza tym ta klasa pozwala dopasować sprzęt do parametrów anatomicznych zawodnika. To właśnie dlatego chudy może się ścigać z kimś postury finnisty. Na jednej desce stoi zawodnik ważący 60 kg, a na drugiej, inaczej skonfigurowanej, osoba ważąca 100 kg. I ci deskarze ścigają się burta w burtę. Możesz mieć większy żagiel. Deskę o większej wyporności. A pod wodą foil z większymi skrzydłami. Czegoś takiego nie ma w żadnej monotypowej konkurencji żeglarskiej. Monotyp z definicji wytworza preferencje dotyczące budowy zawodnika i ogranicza dostępność klasy. Hiszpanka Marina Alabau to filigranowa dziewczyna. Mimo to w Pucku potrafiła się ścigać w ekstremalnie trudnych warunkach. Na zwykłej formule nie miałyby czego szukać.

Ale czy na igrzyskach moglibyśmy rywalizować na desce, która nie jest monotypem? To byłby precedens.

No tak. Ale dlaczego mielibyśmy wykluczać najlepsze rozwiązanie tylko dlatego, że jest precedensowe?

Może dlatego, że monotyp to biznes – z jednej strony dla producenta, a z drugiej dla międzynarodowej federacji. Wszyscy wiemy, że tu nie chodzi tylko o sport.

Nie wiem, czy taka teza jest uprawniona. Na przykład w klasie Laser powoli odchodzimy od monopolu producenckiego. Jeśli ten kierunek jest nową strategią World Sailing, a nie tylko pozorowanym działaniem, otwiera się szansa także dla windsurfingu.

Jaką strategię powinien przyjąć PZZ?

Polskie Stowarzyszenie Windsurfingu, będące członkiem PZZ, wykonało robotę wstępną. Mamy know-how i około 40 zawodników. Prawdopodobnie tworzymy najliczniejszą flotującą flotę na świecie. A jeśli nie, to z pewnością jesteśmy na mocnym drugim miejscu, tuż za Francuzami, którzy pierwsi zorganizowali regaty na deskach z foilami. Jeśli zapadnie decyzja, że deska ze skrzydłem wodnym jest konkurencją olimpijską – będziemy gotowi do pracy.

A jeśli decyzja będzie inna?

Trudno. Desek z foilem i tak nic już nie zatrzyma.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik



Piotr Myszkowski (10. miejsce): „Mój najmniejszy żagiel (9 m kw.) był o wiele za duży na tak silny wiatr”.



Złoty medalista Steve Allen.

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

Niezwykła historia Tracy Edwards.

Film „Maiden” wkrótce na ekranach kin



Tracy Edwards (z lewej) na starcie do ostatniego etapu regat Whitbread Round the World Race.

Dokumentalny film „Maiden” Alexa Holmesa wchodzi na ekrany polskich kin dziewiątego sierpnia. To niezwykła opowieść o Tracy Edwards i jej drodze do regat Whitbread Race 1989. Wydawać by się mogło, że taka historia sprzed lat to odgrzewane kotlety i nie ma szans zaciekawić współczesnego odbiorcy. Jednak Holmes, który jest nie tylko reżyserem, ale też autorem scenariusza i producentem, zaserwował nam znakomite danie. Pomysł na film był stosunkowo prosty. Tracy opowiada przed kamerą o kolejnych etapach swego życia, o przygotowaniach do regat i przebiegu wokółziemskiego wyścigu. Jej wspomnienia przeplatane są sekwencjami filmowymi, relacjami koleżanek z pokładu oraz wypowiedziami wybitnych brytyjskich dziennikarzy żeglarskich: Boba Fishera i Barry’ego Pickthalla. Rzecz jednak w tym, jak to zostało zrobione – mamy tu nie tylko

znakomitą robotą researcherów, którzy dostarli do niepublikowanych nagrań oraz reżysera, który nadał historii dynamikę i dramaturgię, ale także świetną pracę montażysty, który perfekcyjnie to wszystko poskładał. Słowa uznania także dla firmy Gutek Film, polskiego dystrybutora, który zdecydował się wprowadzić obraz do naszych kin.

Po śmierci ojca i powtórny małżeństwie matki, 10-lenna Tracy wyjeżdża do Walii i tam przeżywa koszmar nastolatki żyjącej pod dachem ojczyma alkoholika. Buntuje się i porzuca dom. Ucieka przed światem, trochę też przed samą sobą, nie potrafiąc ułożyć sobie planu na przyszłość. Trafia do Grecji, gdzie zatrudnia się w barze. Żyje z dnia na dzień, nie stroniąc od mocniejszych trunków. Pewnego dnia, całkiem przypadkiem, podejmuje pracę na pokładzie czarterowego jachtu. Pełni funkcję kuka i hostessy, ale to nie gotowanie lecz właśnie żeglarstwo wciąga ją cał-

kowicie. Jednym z gości na jachcie jest król Jordanii, który zwraca uwagę na młodą Brytyjkę – to początek ich wieloletniej przyjaźni.

Tracy, wiedziona jakimś instynktem, trafia na pokład jachtu startującego w Whitbread Race. Wciąż jednak pozostaje jedynie kukiem – nie znosi tej pracy, ale rozumie, że gotowanie to cena, którą musi zapłacić za udział w regatach. W filmie zwraca uwagę, że w żeglarskim świecie mężczyzn nie ma zbyt wielu miejsc dla kobiet. Gdy na oceaniczną trasę wyruszało 200 zawodników, były wśród nich zaledwie cztery dziewczyny.

Podejmuje wówczas decyzję, że w kolejnych regatach poprowadzi kobicą załogę. Ogłasza to światu, ale nikt nie traktuje jej poważnie, nawet własna matka. W kolejnych scenach towarzyszymy zmaganiom Tracy zmierzającym do startu w regatach. Upadają kolejne pomysły na finansowanie przedsięwzięcia. Upada koncepcja budowy jachtu. W końcu zapada decyzja o zakupie i remoncie używanej jednostki – notabene pierwszej konstrukcji Bruce’a Farra wystawionej do wokółziemskich regat.

Opowieść o przebiegu regat to chyba najmocniejsza strona filmu. Żeglarki nie kolarzują. Mówią wprost, że strasznie się bały. Wspominają konflikty z panią kapitan. Nieustępliwą walkę z załogą belgijskiego jachtu „Rucanor Sport”. Z bólem wspominają akcję ratowniczą, którą ogłoszono po wypadnięciu za burtę dwóch załogantów z innego brytyjskiego jachtu. Nie pękły, gdy śmierć zająrzała im w oczy, ale tamto wydarzenie do dziś pozostawia ślady w ich psychice.

Wspomnienia załogantek nagrane po latach świetnie uzupełniają opowieść o jachcie, załodze i regatach. Dodają obrazowi energii i pozwalają nieco inaczej spojrzeć na wydarzenia sprzed 30 lat. Dziewczyny są spontaniczne, żywiołowe, ale zarazem refleksyjne i zdystansowane do swej żeglarskiej przeszłości. Nie unikają rozmów o błędach, które popełniły. Nie stronią od wzruszeń. Bardzo szczerze o swych rozterkach mówi Tracy. Przypomina, że jako 27-latką stanęła przed najtrudniejszym wyzwaniem w życiu. Wspomina, że miała wątpliwości, czy poradzi sobie z jachtem, rywalizacją i członkiniami swej załogi. Wspomina też trudny moment, w którym (niespełna miesiąc przed startem) wyrzuciła z ekipy pierwszą oficer, dziewczynę z największym żeglarskim doświadczeniem, konkurującą z nią o przywództwo w załodze. Mówi również o depresji po nieudanym trzecim etapie, w którym załoga „Maiden” straciła szansę na zwycięstwo w swojej klasie oraz ►

Dla dziewczyn z „Maiden” pływanie po wodach południa była najtrudniejszym doświadczeniem żeglarskim.



UNIVERSITY OF TORONTO
tiff.
Toronto International
Film Festival 2018

official selection 2019
sundance
film festival

TRIBECA
FILM
FESTIVAL
official selection
2019



O marzeniach, przygodzie
i pragnieniu wolności.

THE PLAYLIST

Dla wszystkich kobiet, które
kiedyś w sobie zwątpiły.

TIME OUT

Kwintesencja kobiecej siły
i determinacji.

INDIEWIRE

MAIDEN

o dziewczynach, które zmieniły świat

DOGWOOF PRESENTS A NEW BLACK FILMS PRODUCTION
AN ALEX HOLMES FILM "MAIDEN" WITH TRACY EDWARDS MBE FILM EDITOR KATIE BRYER
MUSIC BY SAMUEL SIM & RUB MANNING DIRECTOR OF PHOTOGRAPHY CHRIS OPENSHAW ASSOCIATE PRODUCER SAM BRAYSHAW
CO-EXECUTIVE PRODUCERS ANNA GODAS AND OLI HARBOTTLE EXECUTIVE PRODUCER JAMES ERSKINE PRODUCER VICTORIA GREGORY
WRITTEN, PRODUCED AND DIRECTED BY ALEX HOLMES

WWW.NEWBLACKFILMS.COM WWW.MAIDENFACTOR.ORG

© NEW BLACK FILMS SAILING LIMITED 2018
ALL RIGHTS RESERVED



NEW BLACK FILMS



DOGWOOF



W KINACH OD 9 SIERPNIA



DENI CLER

Dr Irena Eris



SKLEP Z WYPOSAŻENIEM TURYSTYCZNYM I ŻEGLARSKIM INSPIRUJĄCA PRZYSTAŃ NIE TYKŁO DLA WODNIAKÓW

ODWIEDŹ NAS NA: WWW.MARISTO.PL | WWW.FACEBOOK.COM/SKLEPMARISTO/

o powrocie problemów alkoholowych. Wspomina także triumfalne wpłynięcie załogi ubranej w skąpe kostiumy kąpielowe – dziewczyny skupiły wtedy uwagę nie tylko mieszkańców nieco sennego Fort Lauderdale, ale też światowych mediów.

Czego w filmie zabrakło? Przede wszystkim nie rozwinięto wątku przyjaźni Tracy z królem Jordanii. Ten temat został ledwo

muśnięty, gdy przedstawiano kulisy pozyskiwania głównego sponsora. Nie ukazano także dalszych losów dziewczyn z załogi. A przecież Dawn Riley dowodziła amerykańską ekipą w tym samym wyścigu cztery lata później. A w regatach o Puchar Ameryki stanęła na czele syndykatu, w którym kobiety pełniły główne role. Z kolei Miki Von Koskull przez lata żeglowała na trimaranach. W filmie jest

nieobecna – zapewne z uwagi na ostry i długotrwały konflikt z Tracy.

„Maiden” to film niezwykle prawdziwy, pokazujący kulisy wielkich regat, emocje, jakie towarzyszą uczestniczkom tych zmagania, ich rozterki, wątpliwości, także chwile triumfu. Sporo prawdy na wielkim ekranie o świecie, który dla wielu wciąż jest odległy i nieznany.

Marek Słodownik

Plac Unii. Nowa gdyńska inwestycja kilka kroków od mariny

W śródmieściu Gdyni, w doskonałej lokalizacji, bo zaledwie 400 metrów od Skweru Kościuszki i miejskiej plaży, blisko ulicy Świętojańskiej, która jest kulinarną i handlową osią miasta – powstaje Plac Unii, nowa ciekawa inwestycja apartamentowa. Za realizację projektu odpowiada Grupa Inwestycyjna Hossa. Architektura Placu Unii, z jasnymi elewacjami, charakterystycznymi zaokrągleniami i różnorodnością funkcji, nawiązuje zarówno do tra-

dycji gdyńskiego modernizmu, jak i do współczesnych trendów. Projekt zakłada powstanie czterech komfortowych kamienic mieszkalnych oraz budynku użyteczności publicznej. Obiekty będą połączone wewnętrznym placem z ciekawie zaaranżowanymi miejscami do rekreacji.

– Ogólnodostępny plac jest wyjątkowym elementem tego projektu. Jego wewnętrzna część to prawie 1000 m kw. przestrzeni najwyższej jakości, zaprojektowanej tak, by integrowała mieszkańców. Projekt za-

kłada intensywną parkową zieleń, miejsca do rekreacji i zabaw dla dzieci. Będą też kawiarniane ogródki i lokale usługowe. Charakter tej przestrzeni podkreślą otulone zielenią elementy małej architektury: fontanny, rzeźby, oryginalne meble miejskie oraz oświetlenie – mówi Justyna Glazar z centrum marketingu Hossy.

W bliskim sąsiedztwie Placu Unii znajdziemy nie tylko znane restauracje i niezbędne obiekty handlowe, ale także Gdyńskie Centrum Filmowe, Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej, okazały park i Kamienną Górę. Różnorodność okolicznych lokali usługowych i handlowych, instytucji kultury, kawiarni i restauracji w pełni zaspokoi codzienne potrzeby mieszkańców i zagwarantuje komfortowy styl życia. Pierwsze lokale będzie można odbierać w drugim kwartale 2021 roku. Więcej o inwestycji na stronie www.hossa.gda.pl.



Plac Unii wyrośnie zaledwie 400 metrów od Skweru Kościuszki.



Wnętrze placu zajmie okazały park.



ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB

NOWA ACI MARINA ROVINJ



Rezerwacja cumowania na dzień bez opłaty
w niskim i wysokim sezonie*




22 ACI
MARINAS

Największa sieć
marin w basenie
Morza Śródziemnego



 ACI mariny - **BEZPŁATNA REZERWACJA**

 ACI mariny - **BEZPŁATNA REZERWACJA
W NISKIM SEZONIE***

 ACI kotwiczowisko

ZOSTAŃ CZŁONKIEM ACI CLUB

- **30% zniżki** na cumowanie na dzień w niskim sezonie*
- **30% zniżki oraz oferta 2+1**, czyli darmowy dzień cumowania w marinach ACI w Šimuni i Slano do końca 2019 roku
- **20% zniżki** na cumowanie w wysokim sezonie**
- **15% zniżki** na pierwszy rok dla nowych klientów ACI w ramach rocznego planu cumowania oraz rabat 15% dla obecnych klientów na drugi i każdy kolejny jacht w wybranych marinach ACI: **Pula, Pomer, Cres, Supetarska Draga, Milna, Vrboska i Korčula.**

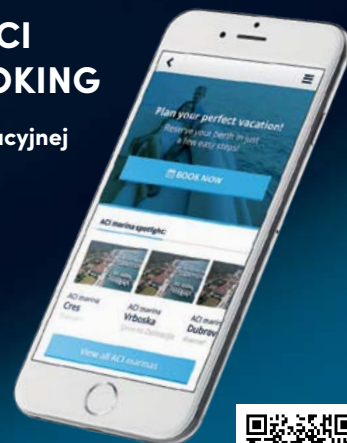
*niski sezon: 1.1.-31.5.2019 i 1.10.-31.12.2019

**wysoki sezon: 1.6.-30.9.2019



ACI APP & ACI ONLINE BOOKING

Bez opłaty rezerwacyjnej
w niskim sezonie*



www.aci-marinas.com



System Hertz Boat Protection gwarantuje błyskawiczne powiadomienie odpowiednich służb o włamaniu i kradzieży łodzi.

Jachty na celowniku złodziei i paserów. Jak ochronić naszą łódź?

Do kradzieży łodzi i jachtów dochodzi coraz częściej. Armatorzy oraz służby notują też sporo włamań. Jak zatem chronić naszą jednostkę? Polska firma Hertz Systems z Zielonej Góry proponuje skuteczne rozwiązanie dające pewność, że przystań będzie bezpiecznym miejscem.

Złodzieje stosują różne metody kradzieży. Łodzie znikają nawet z bezpiecznych portów. Następnie są demontowane lub wywożone w nieznane miejsca. Każdy rodzaj zabezpieczenia utrudni życie złodziejom, jednak szukając skutecznej ochrony, arma-

torzy wybierają systemy z funkcją lokalizacji GPS, pozwalające na szybkie odnalezienie jednostki. Takie właśnie rozwiązanie przedstawia Hertz Systems.

System Hertz Boat Protection pozwala dodatkowo zabezpieczyć kabiny oraz inne zamknięte przestrzenie i skrytki. Gdy jakkolwiek przestrzeń łodzi zostanie naruszona, automatycznie generowany jest alarm, który powiadamia właściciela oraz Stację Monitorowania Alarmów Hertz Systems. Dokładne dane lokalizacyjne otrzymują też upoważnione osoby – służby mogą szybko zareagować

i odzyskać łódź. – Nasz system nie wyeliminuje całkowicie ryzyka kradzieży czy odholowania jachtu z portu, ale da gwarancję błyskawicznego powiadomienia odpowiednich służb. Zarówno w dzień, jak i w nocy – mówi Piotr Zielewski, kierownik Zespołu Obsługi Klienta Hertz Systems. – Mamy stuprocentową skuteczność w odzyskiwaniu skradzionego mienia. Często udaje się nam również namierzać tzw. dziuple, w których złodzieje ukrywają i demontują sprzęt.

Urządzenia Hertz Systems są odporne na warunki atmosferyczne i celowe uszkodze-

HERTZ BOAT PROTECTION

SYSTEM OCHRONY JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH

ochrona i monitorowanie GPS

BEZPIECZNA PRZYSTAŃ

tylko z Hertz Systems

- ▶ 100% skuteczności w odzyskiwaniu skradzionych łodzi
- ▶ całodobowa ochrona gdziekolwiek jesteś

HERTZ
SYSTEMS

WIĘCEJ INFORMACJI:

Biuro Obsługi Klienta

+48 68 328 70 45 | BOK@hertzsystems.com

www.hertzsystems.com/product/ochronalodzi



YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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



Armatorzy wybierają systemy ochrony z funkcją lokalizacji GPS.

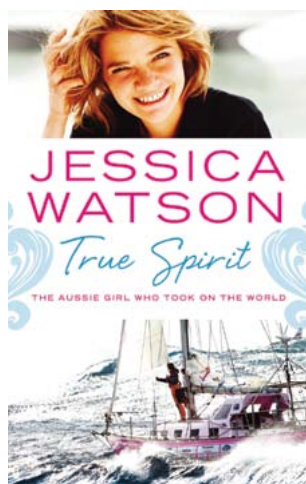
nia. Bazują na rozwiązaniach, które firma wprowadziła w tysiącach samochodów osobowych i ciężarowych. System ochrony łodzi to cała gama czujek. Uruchamiają alarm po otwarciu chronionej przestrzeni. Reagują też na ruch. Dobór czujek zależy od oczekiwań armatora, rozmieszczenia pomieszczeń oraz budowy jachtu.

Jan Rocznik, jeden z klientów firmy, dotąd korzystał z jej usług przy ochronie lokali i pojazdów. Gdy niedawno został armatorem łodzi motorowej, zdecydował się na ochronę także swej jednostki. – Planuję dalsze rejsy, więc postanowiłem zadbać o skuteczną ochronę. Hertz Systems jest liderem w tej branży, więc wybór był oczywisty – mówi Jan Rocznik. – System działa bez zakłóceń. Poza tym w każdej chwili mogę liczyć na merytoryczne wsparcie biura obsługi. Zdecydowałem się na kompleksowe rozwiązanie, dodatkowo zabezpieczając przestrzeń kabinową oraz miejsce, w którym jest silnik.

– W razie jakiegokolwiek ingerencji, natychmiast generowana jest informacja. Właściciel ma też dostęp do mapy z aktualną pozycją łodzi oraz trasą złodziei – podkreśla Piotr Zielewski. – Użytkownik może też określić tzw. bezpieczną strefę – wtedy alarm włączy się natychmiast po opuszczeniu wyznaczonego obszaru (ciekawe rozwiązanie dla firm czarterowych).

Alarm zostanie wywołany także wtedy, gdy łódź będzie holowana na lawecie. Nie jest on bowiem aktywowany przez nieautoryzowane uruchomienie, ale przez przemieszczanie. To właśnie wyróżnia usługę Hertz Systems od innych zabezpieczeń. W ramach systemu firma oferuje również zestaw awaryjnego zasilania. Użytkownik ma też dostęp do historii przebytych tras oraz ich wizualizacji na mapie. Rozwiązanie stanowi niezawodną ochronę nie tylko w szczycie sezonu, ale też po jego zakończeniu, gdy właściciele rzadziej korzystają z jachtów i pozostawiają je w różnych miejscach. ■

Kobiety w samotnych rejsach. Uzupełnienie artykułu z poprzedniego wydania „Wiatru”



W poprzednim wydaniu „Wiatru” opublikowaliśmy artykuł „Kobiety w samotnych rejsach non stop dookoła świata” przedstawiający dokonania pań na wokółziemskim szlaku – od Australijki Kay Cottee, która ukończyła żeglugę w Sydney w 1988 roku, aż po wielki rejs naszej Joanny Pajkowskiej, która metę w Plymouth minęła w kwietniu 2019 roku. Czytelnicy zwrócili nam uwagę (wszystkim dziękujemy za telefony i maile do redakcji), że w tym zestawieniu zabrakło Australijki Jessici Watson, która kilka dni przed swymi 17. urodzinami ukończyła wokółziemski rejs non stop tradycyjnym szlakiem wokół trzech przylądków. Jessica, w asyście godnej największych gwiazd żeglarstwa, zawinęła do portu w Sydney w maju 2010 roku po 210 dniach żeglugi 10-metrowym jachtem „Ella's Pink Lady”. Jej wyczyn dokumentuje pełnometrażowy film „Jessica Watson. Prawdziwa odwaga” zrealizowany w 2013 roku.

Marek Stodownik

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!



RONSTAN

Weselak i Kowalczyk w regatach Mini Fastnet

Michał Weselak i Radek Kowalczyk ukończyli regaty Mini Fastnet rozgrywane na trasie Douarnenez (Bretania), Fastnet Rock (Irlandia), Douarnenez. To jeden z najtrudniejszych wyścigów z kalendarza klasy Mini 6.50. Polska załoga przepłynęła 800 mil morskich w cztery dni i zajęła 18. miejsce we flocie jednostek prototypowych (zgłoszono 25 łodzi) oraz 39. pozycję w klasyfikacji łącznej (rywalizowało 79 załóg). Pozycja naszej ekipy w stawce mogła być znacznie lepsza, bo jacht miał nowe skuteczne ustawienie i świetnie sobie radził na trasie regat. Niestety nie obyło się bez kłopotów technicznych. Przy silnym szkwalistym wietrze na pokładzie zerwała się solidna lina Dyneema (10 mm) trzymająca bukszpryt do stawiania przednich żagli. Załoga straciła jeden z żagli, a w pobliżu skały Fastnet popełniła błąd nawigacyjny i ominęła nieodpowiedni znak (naprawa błędu oznaczała stratę 14 godzin).

– Wraz z ukończeniem regat Mini Fastnet zdobyłem wszystkie potrzebne mile, które kwalifikują mnie i mój jacht do najważniejszego startu: atlantyckich regat Mini Transat 2019 – napisał Michał Weselak. – Po kilku dniach odpoczynku odbyłem ostatni samotny rejs kwalifikacyjny, pokonując tysiąc mil po wodach Zatoki Biskajskiej, Kanału Angielskiego, Morza Irlandzkiego i oceanu. Tym samym jestem czwartym Polakiem w historii z kwalifikacją do Mini Transat.



Michał Weselak przy latarni Fastnet Rock.

Dotąd tylko trzech polskich żeglarzy startowało w Mini Transat, najważniejszej imprezie w kalendarzu klasy Mini 6.50. Kazimierz „Kuba” Jaworski na jachcie „Spanielek” zajął doskonale drugie miejsce w 1977 roku (pierwsza edycja regat). Jarosław Kaczorowski na jachcie „Allianz.pl” wywalczył 19. lokatę w 2007 roku. Dwa razy ścigał się Radek Kowalczyk – w 2011 oraz w 2015 roku. Tegoroczny wyścig Mini Transat rozpocznie się 22 września. ■

- ✓ Bloki
- ✓ Szyny i wózki szotowe
- ✓ Systemy wózków do grotów pełno listwowych
- ✓ Rolery żagli dodatkowych
- ✓ Przedłużacze rumpla, knagi szczękowe, okucia pokładowe
- ✓ Ubrania i akcesoria regatowe



www.sailservice.pl
www.sklepwind.pl



Za sterem jachtu klasy Mini 6.50.



Wskaźnik Raymarine Element S 7"

Oto najmniejszy wskaźnik z serii Element S z wbudowanym odbiornikiem 10Hz GPS/GNSS – prosta obsługa, doskonała wydajność i atrakcyjna cena. Urządzenie ma czterordzeniowy procesor. Wyświetlacz jest czytelny w każdych warunkach pogodowych, nawet w pełnym słońcu. System operacyjny LightHouse Sport zapewnia szybki dostęp do najczęściej używanych funkcji i pozwala na tworzenie własnych skrótów do ulubionych stron. Dzięki dużemu przyciskowi WPT, szybko i łatwo oznaczamy ulubione lokalizacje. Podczas żeglowania, Element S doskonale utrzymuje łódź na kursie, a bezpieczeństwo i wygodę zapewniają dodatkowo nakładki celów AIS oraz integracja z autopilotem, bezprzewodowym radarem Quantum, instrumentami, silnikami, czujnikami zbiorników i radiami VHF. Wbudowana echosonda do znajdowania ryb i śledzenia dna to jednokanałowy sonar High CHIRP ze wsparciem dla przetworników CPT-S pawężowych i dennych. Wskaźnik doskonale współpracuje z mapami Raymarine LightHouse™, Navionics i C-MAP. Cena: od 2557 zł brutto. Źródło: www.eljacht.pl.

Nowe wózki Ronstan Serii 19 C



To jest sztuka – zmniejszyć wagę o połowę i utrzymać dotychczasową wytrzymałość. Takie są właśnie nowe ślizgowe wózki Ronstan Serii 19 C. Proste, lekkie i wytrzymałe. Przeznaczone do małych łódek mieczowych i płazowych katamaranów. Dotąd wózki tej serii powstawały z mosiądzu. Nowe modele są tłoczone z polimeru wzmocnionego włóknem szklanym. Natomiast szyny, wytwarzane wcześniej ze stali nierdzewnej, teraz są aluminiowe. Dodatkowa zaleta: kompozytowe wózki łatwiej przesuwają się po szynie. Położenie wózka możemy zmieniać co 19 mm – ułatwia to precyzyjny trym żagla. Źródło: www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl.



QUANTUM 2 ZWIĘKSZ SWOJĄ ŚWIADOMOŚĆ

DZIĘKI RADAROWI CHIRP Z IDENTYFIKACJĄ OBIEKTÓW DOPPLER

Axiom® i nowy radar Quantum 2 z technologią Doppler pozwolą na inteligentną nawigację poprzez oznaczanie zbliżających się obiektów kolorem czerwonym, a oddalających się kolorem zielonym. Ułatwia to identyfikację poruszających się obiektów radarowych w strefach o dużym natężeniu ruchu.

Dzięki w pełni automatycznemu śledzeniu celów MARPA i historii celów True Trails, Axiom i Quantum 2 zapewnią ci nowy poziom świadomości radarowej.

Zobacz więcej na raymarine.pl i pływaj z urządzeniami Raymarine



Eljacht®

Dystrybucja w Polsce: Eljacht ul. Łowicka 13,
80-642 Gdańsk. www.eljacht.pl

Raymarine®

Kuczyński i Stańczyk w regatach Baltic 500. Niełatwe początki w klasie Mini 6.50



Marek Stańczyk za sterem jachtu klasy Mini 6.50.

Fot. Szymon Kuczyński

Szymon Kuczyński i Marek Stańczyk zadebiutowali w klasie Mini 6.50 podczas regat załóg dwuosobowych Baltic 500 zorganizowanych na przełomie maja i czerwca przez niemiecki Yacht Club Strande. Polska załoga zajęła siódme miejsce (rywalizowało dziesięć jachtów). Bezkonkurencyjna była para Maurice Oster i Oliver Tessloff. Zarówno zwycięzcy, jak i Polacy, płynęli na jednostkach zbudowanych w szczecińskiej stoczni Yacht Service – Niemcy na łodzi typu Vector 650 przygotowanej do rywalizacji we flocie jednostek seryjnych, Szymon i Marek na testowym egzemplarzu udostępnionym przez Mariusza Świstelnickiego, szefa szczecińskiej firmy.

Była to pierwsza edycja regat Baltic 500. W grupie ORC Club sklasyfikowano 33 jachty, w tym „Vatahę 2” z Pawłem Wilkowskim i Adamem Dobrochem. Kilka dni po regatach rozmawialiśmy z debiutującym w offshorowej morskiej rywalizacji Markiem Stańczykiem, właścicielem giżyckiej firmy N’Fun Yachting, doskonałym regatowcem i mistrzem Polski w match racingu.

Magazyn „Wiatr”: Jesteście zadowoleni ze wspólnej żeglugi i wyniku?

Marek Stańczyk: Siódme miejsce nie jest złe, ale w tym przypadku ważniejsze było tempo naszej żeglugi i czas jaki uzyskaliśmy. Trasę wyścigu o długości 500 mil



Szymon Kuczyński w roli trymera. Fot. Marek Stańczyk

morskich (dookoła duńskich wysp Zelandia i Læsø) przepłynęliśmy w 85 godzin. Na mecie byliśmy dziewięć godzin za zwycięzcami, którzy od początku rywalizacji byli poza konkurencją. Jednak już tylko dwie godziny za drugim jachtem klasy Mini. To chyba dość przyzwoity rezultat. Tym bardziej, że na początku niewiele jeszcze wiedzieliśmy o naszej łódce – poznawaliśmy ją dopiero w trakcie wyścigu. Niektóre żagle pierwszy raz postaviliśmy na trasie regat. Weześniej, w drodze na start, Szymon płynął sam i testował jedynie główny zestaw, czyli grot i fok.

Płynęliście w systemie wachtowym?

Pierwszej nocy Szymon nie obudził mnie i pozwolił mi pospać aż sześć godzin. Dzięki temu wiedzieliśmy już, że kolejnej nocy nie damy rady pociągnąć w ten sam sposób.

Zaplanowaliśmy więc nocne trzygodzinne wachty. Natomiast w dzień płynęliśmy razem.

Jak się układała żegluga na pierwszych milach?

Wypłynęliśmy zarefowani, bo mocno wiało. Później zaczęliśmy sprawdzać żagle, które mieliśmy na pokładzie: ganaker od naszego mini oraz ganaker i code zero z jachtu „Atlantic Puffin” (jacht typu Maxus 22, na którym Szymon dwukrotnie opłynął świat). Code zero z „Puffina” w ogóle się nie sprawdził – od razu go zwinęliśmy. Stawiając code zero od mini popełniliśmy błąd i złamaliśmy okucie mocujące dziobowy wytyk (była dopiero pierwsza godzina żeglugi). Przez dłuższy czas płynęliśmy tylko na dwóch podstawowych żaglach. Później przeprosiliśmy ganaker z „Puffina” i postaviliśmy go z dziobu – jakoś działał, ale powierzchnia tego żagla jest niestety o połowę za mała. Te początkowe przygody ustawiły wyścig. Później zламаł się węglowy drążek łączący pletwy sterowe – musieliśmy wykonać prowizoryczną naprawę przy pomocy dwóch płaskich kluczy i szarej taśmy. Jak widać, mieliśmy trochę pod górkę.

Cały czas jednak pozostawaliście w wyścigu i osiągałście dość przyzwoite prędkości.

Pomimo tego, że było naprawdę zimno (miałem na sobie dwa morskie sztormiaki) oraz mimo to, że mieliśmy całodziennie hal-sówki w trudnych warunkach wietrznych, na nieprzyjemnych falach (krótkich i stromych), żegluga na tej łodzi bardzo mi się podobała. Przypominałem sobie dawne czasy, bo mini prowadzi się niemal jak olimpijską siedemdziesiątkę, na której pływałem 10 lat. Dlatego gdy już usiadłem przy sterze, to nie chciałem go oddać (sterowałem łącznie 70 godzin). Szymon odpowiadał za nawigację, zmiany żagli i niezbędne naprawy – na pokładzie cały czas mieliśmy coś do roboty. Nawigowanie było skomplikowane, bo na jachcie nie mieliśmy prądu. Solar nie ładował baterii, gdyż zachmurzenie było spore. Pod koniec wyścigu, gdy zbliżaliśmy się do brzegów, nawigowaliśmy przy pomocy telefonów komórkowych. Szymon w roli nawigatora sprawdził się świetnie, popełniliśmy niewiele błędów.

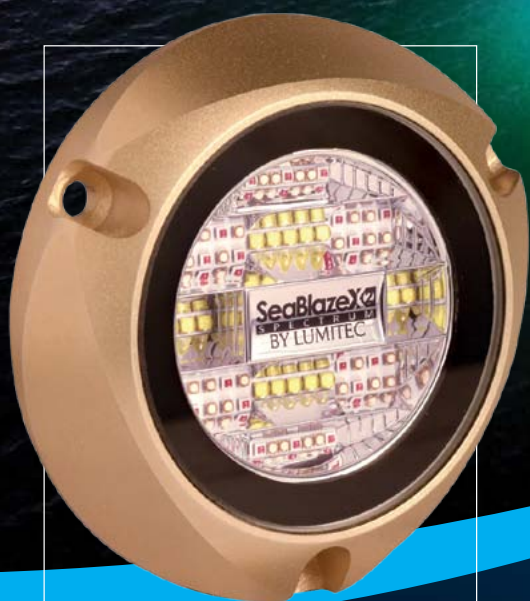
Szymon – oceaniczny specjalista od małych łódek. Ty – regatowiec z doświadczeniem w match racingu. Jak się dogadywaliście w sprawach żeglarskich?

Dobrze się uzupełnialiśmy. Szymon to świetny facet i jest doskonale przygotowany do morskiej żeglugi. Gdy na pokładzie trzeba ▶

SEABLAZE

Wysoka intensywność świecenia
Doskonałe parametry
Spektakularny efekt

Światła podwodne Seablaze największego producenta w USA firmy Lumitec teraz dostępne w sieci sprzedaży Taurus Sea Power.



SeaBlazeX2 LED podwodne światło

- Jasność 6,000 lumenów
- Obudowa z brązu morskiego
- Wbudowany sterownik koloru
- Łatwy montaż na wkręty
- 3-letnia gwarancja producenta



Power Line
Instruction

Seria SeaBlaze

Gama światel o różnej intensywności świecenia obejmuje:



SeaBlaze Mini
(890 lumenów,
sprzedawane parami)



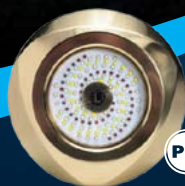
SeaBlaze Mini RGBW
(670 lumenów)



SeaBlaze Quattro
(2000 lumenów, dostępna wersja
dwukolorowa lub RGBW)



SeaBlazeX2
(6000+ lumenów, dostępna wersja
dwukolorowa lub RGBW)



SeaBlaze Typhoon
(10 000+ lumenów, montaż przez dno,
dostępna wersja dwukolorowa lub RGBW)

Seria światel podwodnych SeaBlaze firmy Lumitec znana jest na rynku amerykańskim z wysokiej wydajności, niezawodności, jakości i przystępnej ceny. Dodatkowo łatwość instalacji, wbudowane funkcje oraz 3-letnia gwarancja czynią z serii SeaBlaze produkty pierwszego wyboru w kategorii światel podwodnych



Dystrybutor Lumitec w Polsce: Taurus Sea Power Sp.
Z o.o. Dziewięć Włók 33A | Telefon: 58 302 02 25 |
mail: taurus@taurus.gda.pl

lumiteclighting.com



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.

ul. Przestrzenna 7 i 11 | 70-800 Szczecin | gsm.: +48 601 984 897 | www.marina-club.pl



Szymon Kuczyński, czyli pokładowy MacGyver – wszystko naprawi.

Fot. Marek Stańczyk

wykonać jakieś techniczne zadanie, nie zastanawia się którą przłożyć linkę lub w jaki sposób rozwiązać inną techniczną zagadkę. O morskim żeglownianiu wie naprawdę sporo – od razu widać, że ma za sobą dwa rejsy dookoła świata. Dla mnie start z Szymonem w długim morskim wyścigu był zupełnie nowym doświadczeniem. Wcześniej nie ściagałem się dłużej niż dwie doby (podczas regat Race to Mackinac w USA). Gdybyśmy na początku wyścigu wiedzieli o łódce tyle, co po czterech dniach intensywnej żeglugi, nasza pozycja w stawce z pewnością byłaby lepsza. Parę rze-

czy trzeba jeszcze przy łódce zrobić. Niektóre elementy należy wzmocnić. Konieczna jest także poprawa mocowań okuć pokładowych.

Jak oceniasz przygotowania Szymona do jego startów we flocie seryjnych jednostek klasy Mini?

Sprawy idą w dobrym kierunku, choć wszyscy zdają sobie sprawę, że to dopiero początek drogi. Aby projekt Szymona się powiódł, niezbędne jest pozyskanie sponsora. Nie tylko na budowę nowego jachtu do floty seryjnej, logistykę i zgłoszenia, ale także na obsługę techniczną. Szymon będzie musiał

zaprosić do współpracy osobę pokroju Marka Gałkiewicza – doświadczonego żeglarza odpowiadającego za techniczne przygotowanie jednostki. Nawet taki testowy start w regatach Baltic 500, które w klasie Mini mogą być przecież najwyższym drugoligowym wydarzeniem, pokazał jak ważne jest lądowe wsparcie techniczne. Szymon sam płynął ze Świnoujścia do Kilonii ponad dwie doby. Później spał dwie godziny i od razu musiał być gotowy do regat. W profesjonalnej ekipie coś takiego jest w ogóle nie do pomyślenia. Myślę, że około 80 proc. spraw technicznych powinien za sternika ogarnąć zespół brzegowy. Maxusa „Atlantic Puffin”, pancerną stoczniową konstrukcję, Szymon mógł przygotowywać samemu, nawet na dwie wokółziemskie wyprawy. W klasie Mini jest zbyt dużo drobnych i delikatnych elementów, wciąż trzeba coś poprawiać i wymieniać. Przecież sam system stawiania genakera na dziobowym wytyku jest bardzo skomplikowany i dość awaryjny.

Popłyniecie jeszcze kiedyś razem w klasie Mini?

Jeśli Szymonowi uda się sfinansować swój projekt i w przyszłym roku zamelduje się we Francji na regatach z oficjalnego kalendarza klasy, bardzo bym chciał towarzyszyć mu na pokładzie w regatach załóg dwuosobowych.

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Joanna Pajkowska gwiazdą targów Wiatr i Woda na wodzie. Kurs na Gdynię!

Joanna Pajkowska spotka się z żeglarzami i gośćmi targów Wiatr i Woda, które w gdyńskiej marinie będą się odbywać od 18 do 21 lipca. Na spotkanie z Asią zapraszamy w sobotę 20 lipca (namiot targowy, godz. 12.30).

Joanna Pajkowska jest pierwszą Polką, która ukończyła wokółziemski rejs solo i non stop. Płynęła z Plymouth do Plymouth, trasą z zachodu na wschód, wokół trzech słynnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Wyprawę rozpoczęła 23 września 2018 roku. Pokonała 29 tys. mil morskich i powróciła do portu 28 kwietnia 2019 roku – po 216 dniach żeglugi.

Wcześniej tylko trzech polskich żeglarzy zamknęło wokółziemską pętlę 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. A Tomasz Lewandowski opłynął świat w samotnym rejsie non stop szlakiem zachodnim (wyruszył z mek-



sykańskiej miejscowości Ensenada, wyprawę zakończył w 2008 roku). Pajkowska jest więc czwartym Polakiem i pierwszą Polką, która ukończyła wokółziemski rejs

solo i non stop. Asia żeglowała aluminiowym jachtem „FanFan” z 1985 roku, który udostępnił niemiecki żeglarz Uwe Röttgering. Wcześniej Asia i Uwe wygrali razem atlantyckie regaty załóg dwuosobowych TwoSTAR (na jachcie „Rote 66”).

W całej swej karierze Pajkowska przeplęła ponad 250 tys. mil morskich. W niedawnym plebiscycie magazynu „Seahorse” czytelnicy przyznali Polce tytuł Żeglarz Miesiąca (Asia pokonała słynnego Amerykanina Paula Cayarda). „Ona jest absolutnie najlepsza. Kapitan Pajkowska to legenda. Polska może być z niej dumna” – pisali w komentarzach internauci.

W targową niedzielę (21 lipca o godzinie 12.00) gościem wystawy będzie natomiast Rafał Moszczyński, który pod koniec czerwca zwodował swój jacht, a jesienią rozpocznie wokółziemski samotny rejs bez zawijania do portów szlakiem Henryka Jaskuły, czyli z Gdyni do Gdyni. Więcej o targach oraz program imprezy na stronie www.wiatriwoda.pl. ■

KURSY / REGATY / SZKÓŁKA

Klub o przedwojennych tradycjach dla prawdziwych wilków morskich.

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

PARTNER HONOROWY
MARINA DEVELOPER
 Przystań na dobre

Rafał Moszczyński przed rejsem dookoła świata szlakiem Henryka Jaskuły



Wodowanie jachtu typu Caravela 950 Racer.

Fot. Marek Waszczuk

Rafał Moszczyński zwodował swój jacht, na którym jesienią wyruszy w samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów, szlakiem Henryka Jaskuły, czyli z Gdyni do Gdyni. Jeszcze nikt nie powtórzył wyczynu kapitana Jaskuły sprzed 39 lat. Próbowali tylko jeden skipper – Bartek Czarciński, żeglarz z Kalisza, przez lata związany ze szkołą Morka. Bartek płynął od czerwca do października 2016 roku. Zatrzymał się u progu Oceanu Indyjskiego po wywrotce jachtu „Perła” i utracie masztu (do RPA dotarł statkiem, którego załoga udzieliła mu pomocy).

Wnętrze – spartańskie i na razie dość surowe.

Czarciński podjął wyzwanie na pokładzie niespełna ośmiometrowego jachtu starszej konstrukcji, który sam zbudował. Rafał Moszczyński popłynie nowoczesną jednostką typu Caravela 950 Racer – przez ostatnie miesiące powstawała w stoczni Caravela z Ustki. Łódź ma 9,5 metra długości, 3,3 metra szerokości, niespełna trzymetrowy kil z balastem ważącym tonę oraz maszt o wysokości 13,2 metra. Całkowita powierzchnia ożaglowania to 180 metrów kwadratowych. Jacht będzie rozwijał prędkość do 18 węzłów.

Fot. Marek Waszczuk



Henryk Jaskuła żeglował 344 dni. Był to najdłuższy w historii wokółziemski rejs solo i non stop. Szymon Kuczyński, który opłynął świat jachtem o długości 6,36 metra (najmniejszym w historii takich wypraw), trasę z Plymouth do Plymouth pokonał w 270 dni. Joanna Pajkowska, która niedawno ukończyła samotny rejs z Plymouth do Plymouth na solidnej aluminiowej jednostce o długości 12 metrów (konstrukcja z 1985 roku), płynęła 216 dni. Rafał, choć ma przed sobą dłuższą trasę, chce żeglować zaledwie 150 dni.

– Łódka ładnie stoi na wodzie. Z żagliami, drobnym osprzętem i paliwem waży 2,7 tony. Do konstrukcyjnej wyporności przewidzianej przez projektanta Edwarda Banaszaka, zostało jeszcze 900 kg. Wydaje mi się, że w tej wadze powinienem bez problemu zmieścić cały ekwipunek, który muszę zabrać na pokład – powiedział nam Rafał. – Wkrótce przeprowadzam łódkę do Mariny Park w Basenie Prezydenckim w Gdyni, skąd wyruszę na wokółziemską trasę. Wcześniej jednak czeka mnie jeszcze dużo pracy przy jachcie i sporo testów na morzu.

Henryk Jaskuła podczas swego historycznego rejsu łowił ryby na prowizoryczną wędkę i z nikim się nie ściagał. „Nigdzie się nie spieszę, żyję szczęśliwie, dobrze mi jest” – pisał na Atlantyku, już w drodze powrotnej do Europy. Ale choć z nikim nie walczył, osiągnął sukces trudny do powtórzenia. Został pierwszym Polakiem i trzecim żeglarzem w historii, który solo i non stop okrążył świat. Pobił też rekord w długości przebywania na morzu. Przed wyprawą namawiano go, by wyruszył z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Gdyby się na to zgodził, zaoszczędziłby trzy miesiące. Ale on się uparł. Chciał wyruszyć z polskiego portu. I do tego samego portu powrócić. Dopiął swego.

Kapitan mocno wziął sobie do serca reguły rejsu. Nie mógł przyjmować żadnej pomocy z zewnątrz, nawet flaszki wódki od życzliwych żeglarzy napotkanych na szlaku. Gdy spotykał inną jednostkę, przekazywał listy do polski w zawiniątku zawieszonym na końcu bosaka. Zbierał deszczówkę do prowizorycznych rynien umieszczonych pod żagliami. Smażył latające ryby, które wpadały mu na pokład. Zanim pojawił się na wysokości Wysp Kanaryjskich, był już zmęczony halsonowaniem przez cieśniny duńskie, Morze Północne i Kanał Angielski. Nie miał już świeżych owoców, a ostatni spleśniały bochenek chleba wyrzucił za burtę. A to był przecież dopiero początek drogi...

„PRZESZKOLENIE W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA NA JACHTACH KOMERCYJNYCH”



Zapraszamy na szkolenie obowiązkowe
dla członków załóg jachtów komercyjnych o poj. brutto (GT) do 500 jednostek.

Zastępuje ono „ZINTEGROWANY KURS BEZPIECZEŃSTWA STCW”

tel. 91 433 63 60, 602 67 11 67 www.maritime-security.eu



Rafał Moszczyński podkreśla, że nie interesują go żadne kompromisy: jedzenie wyłącznie liofilizowane, opakowania najlżejsze, kalorie policzone na 150 dni, minimum snu i maksimum pracy. – Zdaję sobie sprawę, że sprzęt może wykazywać oznaki zmęczenia po tych 150 dniach. A jeśli wcześniej, to mam w sobie determinację, by sprostać problemom. Każdy czerpie radość i szczęście z czegoś innego. Henryk z niespiesznego żeglownia do celu, ja ze zmęczenia, szybkości, huku łódki twardo pracującej na fali i odkładanych zakosów za rufą – mówi Rafał.

Jaskuła płynął w czasach, kiedy nie było jeszcze oddychającej bielizny i nowoczesnych sztormiaków. W swej książce „Non

stop dookoła świata” tak opisał swoją odzież: „Pod pokładem 7°C. Włożyłem aż trzy pary kalesonów, w tym dwie pary wełnianych nurkowych, na to dresy, trzy koszule, dwa swetry, trzy pary skarpet, jedną parę wełnianych nurkowych, czapkę futrzaną z klapami na uszy, długi szalik moherowy dwa razy owinięty wokół szyi”. W innym miejscu dodał: „Chodzę bez butów, bo żadne buty nie wejdą na tyle skarpet. Gdy trzeba było wychodzić na mokry pokład, owijałem stopy folią plastikową, ale ślizgałem się w niej”. Henryk Jaskuła odbył swój rejs bez tratwy ratunkowej, bez odsalarki, bez nowoczesnych systemów nawigacyjnych i bez telefonu. Miesiącami nie miał kontaktu z Polską.

Przez cały rejs toczył boje z samosterem (nadał mu imię Michał). Czasem kilka razy dziennie ustawiał Michała przy pomocy drutu prostowanego w imadle.

Podobnie jak wcześniej Bartek Czarciniński, Rafał Moszczyński odwiedził Henryka Jaskułę w Przemyślu, by pogadać jak żeglarz z żeglarzem i przyjąć kapitańskie życzenia stopy wody pod kilem. Początek rejsu zaplanowano na jesień. – Będę czekać na okno pogodowe, by szybko i bezpiecznie przepłynąć Bałtyk, cieśniny duńskie, Morze Północne i Kanał Angielski – mówi Rafał. – Szacuję, że ten odcinek rejsu zajmie mi pięć dni. A później już Zatoka Biskajska i kurs na południe przez Atlantyk. ■

21. TARGI
ŻEGLARSTWA
I SPORTÓW
WODNYCH

15-17
LISTOPADA 2019
HALA EXPO-ŁÓDŹ

JESZCZE WIĘCEJ
ŻAGLI!

- ⚓ jachty żaglowe i motorowe
- ⚓ osprzęt i akcesoria
- ⚓ riby i houseboaty
- ⚓ czartery i szkolenia
- ⚓ kajakarstwo
- ⚓ odzież sportowa

Polub nas na [facebook.com/boatshowpoland](https://www.facebook.com/boatshowpoland)

WWW.BOATSHOW.PL

BOATSHOW
ŁÓDŹ

Ocean Globe Race. Wokółziemski wyścig w rocznicę pierwszych regat Whitbread

Wokółziemski wyścig amatorskich załóg, organizowany z okazji 50. rocznicy pierwszej edycji Whitbread Round The World Race, rozpocznie się 10 września 2023 roku. Pomysłodawcą przedsięwzięcia jest Don McIntyre, australijski żeglarz i promotor jachtingu. W przeszłości uczestniczył w regatach BOC Challenge. Zorganizował rejs repliki szalupy z okrętu „Bounty” (po słynnym buncie część załogi przepłynęła na Pacyfiku ponad cztery tysiące mil, ratując życie kapitanowi i wiernym marynarzom). W ubiegłym roku uczestniczył natomiast w regatach Golden Globe Race zorganizowanych z okazji 50. rocznicy pierwszych wokółziemskich regat samotników.

Nawiązanie do słynnych regat wynika nie tylko ze zbliżającej się rocznicowej daty.

McIntyre ogłasza powrót do korzeni i romantycznej żeglugi przez oceany. Chce zorganizować poważną imprezę dla żeglarzy marzących o opłynięciu świata w wyścigu, ale bez konieczności zdobywania wielomilionowych budżetów.

Start zostanie zorganizowany w jednym z europejskich portów (nie podano jeszcze jego nazwy). Zaplanowano cztery etapy. Pierwszy do RPA, drugi do Australii, trzeci do Ameryki Południowej i czwarty przez Atlantyk do Europy. W siedem miesięcy załogi pokonają około 27 tysięcy mil morskich. Na starcie staną łodzie z dawnych lat, wyposażone w sekstanty, papierowe mapy i radia VHS – wszystko ma być takie, jak pół wieku temu. Uczestnicy nie będą mogli korzystać z nawigacji elektronicznej, od-

biorników GPS, telefonów komórkowych i satelitarnych, zabronione są nawet odtwarzacze CD.

Co trzeba zrobić, by wziąć udział w tym wyścigu? Wpisowe, ubezpieczenia i opłaty mają wynieść około 45 tys. euro. Poza tym trzeba mieć jacht zaprojektowany przed 1988 rokiem, o długości od 47 do 66 stóp, zbudowany z włókien szklanych (łodzie stalowe, drewniane i aluminiowe nie będą przyjmowane). Jednostki zostaną podzielone na dwie klasy: Adventure (47-56 stóp) i Salya (56-66 stóp). Organizatorzy rozważają także dopuszczenie trzeciej klasy o nazwie Flyer (oryginalne jednostki z trzech pierwszych edycji Whitbread Race). Jachty nie mogą mieć usuniętego wnętrza, zmodyfikowanego takielunku i te-



Etapowe regaty Ocean Globe Race mają się rozpocząć we wrześniu 2023 roku.



Rok 1973. Start do pierwszej edycji Whitbread Round The World Race.

Fot. Bob Fisher / PPL

leskopowych spinakerbomów. Zakazane są węglowe maszty i bomy. Nowy silnik nie może mieć mniejszej mocy niż oryginalny silnik z epoki. Dopuszcza się natomiast modyfikacje na pokładzie, na przykład montaż dodatkowych bloków i kabestanów.



Ocean Globe Race to powrót do żeglarskich korzeni sprzed 50 lat.

Fot. www.59-North.com



Pierwsze regaty Whitbread wygrał Meksykanin Ramon Carlin na jachcie „Sayula II”.

Fot. PPL Media

Pewne limity stawiane są załogom. Dopuszcza się na przykład udział załóg kompletowanych w wyniku płatnego naboru, ale na każdy kolejny etap musi wyruszyć co najmniej 70 proc. składu z poprzedniego etapu. Maksymalnie jedną trzecią załogi mogą stanowić zawodowcy, pozostali członkowie muszą być amatorami. Poza tym w każdej ekipie musi być kobieta i załogant w wieku do 24 lat. Czy jest szansa, by w takiej rywalizacji wziął udział jacht pod polską banderą? Z polską załogą na pokładzie? Publikujemy ten artykuł z nadzieją, że zainspiruje żeglarzy ze środowisk marzących o oceanicznych wyścigach.

W pierwszej edycji wokółziemskich regat etapowych, w ostatnich latach rozgrywanych pod nazwą Volvo Ocean Race, uczestniczyły dwa polskie jachty: „Copernicus” i „Otago”. Pierwszym dowodził Zygfryd Perlicki, drugim – Zdzisław Pieńkawa. „Copernicus” zajął 11. miejsce, a „Otago” – 13. Do mety dotarło 14 jednostek. Nigdy później żadna polska załoga nie stanęła na starcie tego wyścigu. „Copernicus” żeglując do dziś, a jacht „Otago” zatonął u wybrzeży Wyspy Niedźwiedziej w 1976 roku.

Latem ubiegłego roku „Copernicus” ukończył The Legends Race – wyścig łodzi z dawnych edycji regat rozegrany na trasie z Göteborga (Szwecja) do Hagi (Holandia). Wydarzenie towarzyszyło finałowej odsłonie Volvo Ocean Race. Na pokładzie polskiego jachtu było dwóch żeglarzy, którzy 45 lat temu płynęli na „Copernicusie” w pierwszej edycji Whitbread Round The World Race: Bronisław Tarnacki i Bogdan Bogdziński. Podczas przygotowań do regat w Göteborgu, drewniany jacht – najmniejszy i najstarszy we flocie – wzbudzał największe zainteresowanie widzów odwiedzających port.

Marek Słodownik

Ubezpieczenie tak
wyjątkowe
jak Twój jacht

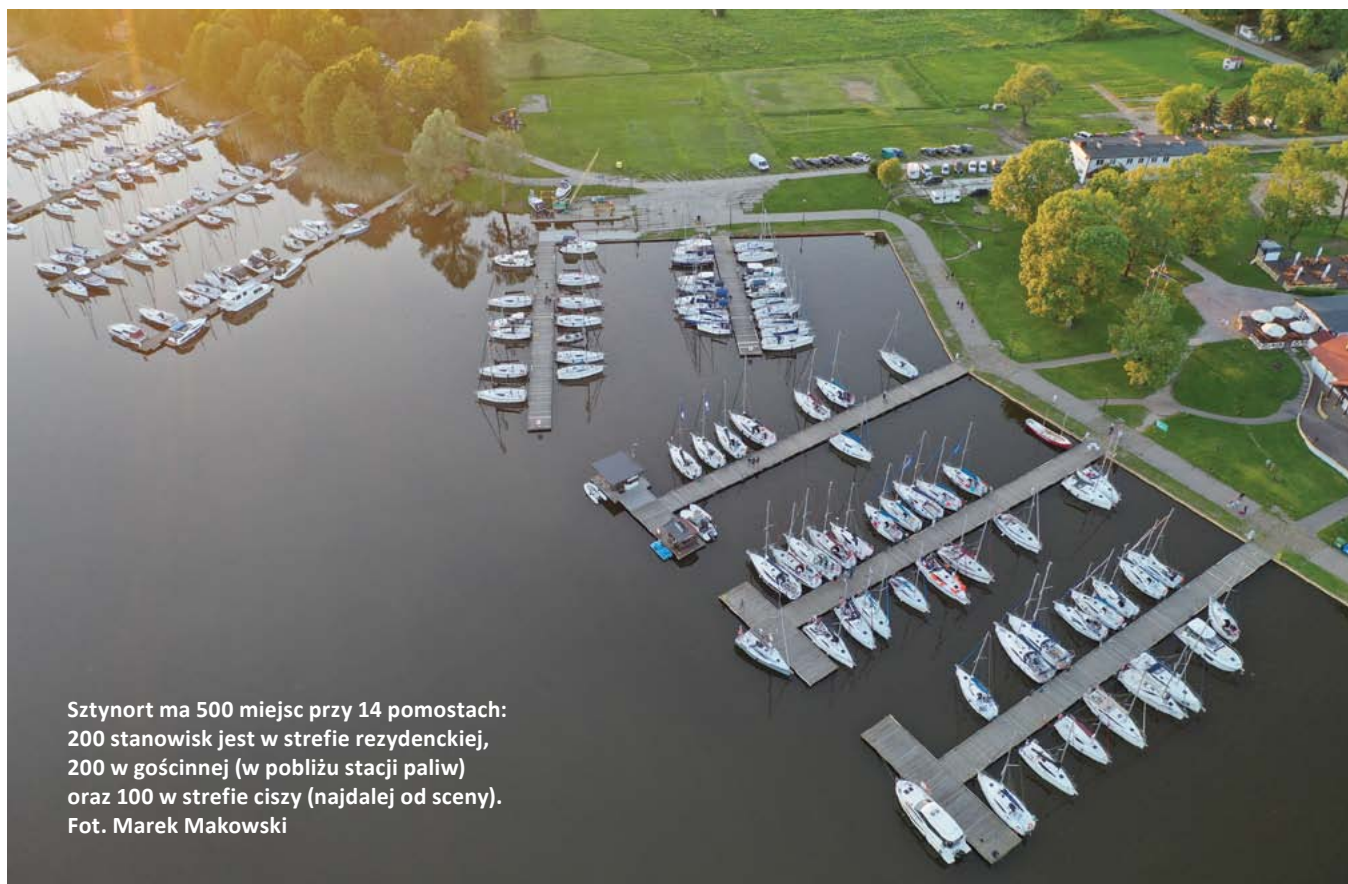


Skontaktuj się z nami,
aby dowiedzieć się
więcej +48 58 350 61 31

Wiemy, że każdy akwen żeglugi oraz każdy klient ma swoje, indywidualne wymagania. Niezależnie czy na silniku, czy pod żaglami nasze rozwiązania ubezpieczeniowe są uszyte na miarę twoich potrzeb.


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Gdańsk · Tel.: +48 58 350 61 31
pantaenius.pl



Sztynort ma 500 miejsc przy 14 pomostach: 200 stanowisk jest w strefie rezydencjonalnej, 200 w gościnnej (w pobliżu stacji paliw) oraz 100 w strefie ciszy (najdalej od sceny).
Fot. Marek Makowski

Sztynort – reaktywacja. Ambitne plany nowych właścicieli mazurskiego portu

Spółka King Cross, były właściciel centrów handlowych, kupiła Sztynort na licytacji komorniczej w grudniu ubiegłego roku. Za niewiele ponad 15 mln zł firma pozyskała port oraz teren o powierzchni 51 hektarów. W pierwszych latach gospodaro-

wania w tym niezwykłym miejscu nowi właściciele chcą zainwestować ponad 100 mln zł. – To ostrożne szacunki. Z pewnością wydamy więcej i jesteśmy na to gotowi – mówi Marcin Trybus, członek zarządu King Cross. – Sprzedaliśmy wszystkie nasze obiekty handlowe

i postanowiliśmy zadebiutować w branży turystycznej. Sztynort, miejsce o ogromnym potencjale, pasował do tej koncepcji idealnie. To nasza najtrudniejsza i zarazem najbardziej ambitna długofalowa inwestycja. Bywając w tym porcie, zawsze rozmawialiśmy o tym, co jest tu nie tak i co byśmy zrobili inaczej, gdybyśmy mogli zarządzać Sztynortem. Teraz się przekonamy na własnej skórze, czy nasze wizje można wcielić w życie.

Do współpracy zaproszono miejscowych żeglarzy: Marka Makowskiego, założyciela szkoły żeglarstwa Gertis z Giżycka, oraz Kamila Stankiewicza z pensjonatu Rybaczówka i spółki Nowy Sztynort (operator obiektu). – Dotąd port kojarzył się z upadkiem, degradacją zabytków, podnoszeniem cen i obniżaniem jakości. Chcemy to zmienić. Na razie wyremontowaliśmy oczyszczalnię i systemy przekazywania ścieków. To niewdzięczne zadanie, bo przecież tych inwestycji nie widać. Były jednak konieczne – mówi Marek.

Zmiany w funkcjonowaniu przystani mamy odczuć już w tym sezonie. Jedną z pierwszych decyzji nowych gospodarzy było usunięcie



W porcie stacjonuje karetka wodna oraz dyżuruje lekarz i ratownik medyczny.

Fot. Marek Makowski

bramy oddzielającej teren mariny od reszty osady. W porcie nie ma też żadnej reklamy wielkoformatowej – to dość niezwykle jak na mazurskie standardy. Na sezon zaplanowano ponad 70 koncertów na nowej scenie. Będzie sporo bluesa, rocka, pojawi się nawet reggae. Nie zabraknie też wydarzeń teatralnych – to nawiązanie do sztyrnorckich inscenizacji artystycznych organizowanych w osiemnastym i dziewiętnastym wieku. Słynna tawerna Zęza odzyskuje dawny wygląd i klimat. Zaplanowano też remont pensjonatu.

Działa już nowa restauracja Baba Pruska. Sztynort ma być wolny od kebabów, chipsów, waty cukrowej, hot dogów i pizzy, która była jedynym daniem w ostatnich latach. – Nasze potrawy są tworzone wyłącznie z lokalnych produktów. W karcie królują między innymi ryby dostarczane bezpośrednio od mazurskich rybaków. Na razie lista dań jest skromna, ale będziemy ją systematycznie rozwijać – mówi Kamil Stankiewicz.

W tym roku przygotowania do sezonu były w Sztynorcie bardzo intensywne, gdyż nowy operator rozpoczął prace dopiero w kwietniu. Przystań ma 500 miejsc przy 14 pomostach – 200 stanowisk jest w strefie rezydencjonalnej, 200 w gościnnej (w pobliżu stacji paliw, sanitariatów i sceny) oraz 100 w strefie ciszy (najdalej od sceny, z osobnymi sanitariatami). Za dobowy postój jachtu o długości do 29 stóp (8,84 metra) zapłacimy 20 zł + 15 zł od osoby. Natomiast za postój łodzi o długości od 30 stóp zapłacimy 30 zł + 15 zł od osoby. Dwugodzinny postój kosztuje 20 zł.

Co dalej? Inwestor czeka na zatwierdzenie planu zagospodarowania przestrzennego. Później mają powstać projekty nowych restauracji, obiektów sportowych oraz miejsc noclegowych. Będzie też część biznesowa i konferencyjna. Stare budynki (spichlerz i magazyny) otrzymają nowe funkcje. Port ma być obiektem turystycznym działającym prawie cały rok, nie tylko w szczycie sezonu żeglarskiego. Pełne oblicze nowego Sztynortu poznamy prawdopodobnie w 2024 roku.

„Kto ma Sztynort, ten ma Mazury” – te słowa Ignacego Krasickiego, biskupa war-



Jezioro Sztynorckie z portem i osadą, a na horyzoncie – Kisajno.

Fot. Marek Makowski



Neogotycka kaplica na tyłach pałacu.



Zabytkowe budynki czekają na solidny remont.

FOT. MILKA JUNG (2)

mińskiego, wypowiedziane przed laty do zaprzyjaźnionego hrabiego Ernsta Ahasvera Henryka von Lehnendorffa, ówczesnego właściciela majątku, wiele mówią o położeniu i atrakcyjności tego miejsca. Osada leży nad niewielkim Jezioro Sztynorckim, do którego prowadzi Kanał Sztynorcki. Cały półwysep otoczony jest jeziorami Mamry, Kisajno i Dargin. Barokowy park zdziczał, ale na

szczęście nikt go nie wyciął. Od herbaciarni do kaplicy na cyplu jeziora prowadzi dębowa aleja. Sztynorcki pałac, sąsiadujący z terenem portu, należy do Polsko-Niemieckiej Fundacji Ochrony Zabytków Kultury. Obiekt w ostatniej chwili uratowano przed całkowitą ruiną (zabezpieczono dach, piwnice i konstrukcję). W styczniu tego roku fundacja otrzymała od Bundestagu 500 tys. euro za przeznaczeniem na dalsze ratowanie pałacu. Finansowy udział w pracach mają też rodzina Lehnendorffów, konserwator zabytków oraz ministerstwo kultury. Pałac ma pomieścić muzeum, pokoje hotelowe oraz sale konferencyjne. Gdy oba obiekty (port z zapleczem oraz pałac) otrzymają nowe życie, sztynorcka osada będzie prawdziwą perłą Mazur.

Milka Jung

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

Dezetami przez Sapinę, czyli podróż na Mazury z dawnych lat



Załoga „Czwartej Szklanki” przeciera szlak.

Sapina to niewielka rzeka wpadająca do kompleksu Wielkich Jezior Mazurskich w okolicy Węgorzewa (jezioro Świętajny). Mało popularna, ale warta poznania – przede wszystkim z uwagi na swe niezwykle walory przyrodnicze. Woda jest krystalicznie czysta, roślinność

bujna, a ludzi w okolicy niewielu. Sarny są niemal wszędzie, jelenie też mogą się pojawić, a bobry tu i ówdzie robią swoją robotę. Łatwo też dostrzec rzadkie drapieżne ptaki. Jednym słowem, niemal na wyciągnięcie ręki od głównego mazurskiego szlaku, zatłoczonego w sezonie ponad miarę, cze-



Sapina coraz mocniej porasta trzcinami.

kają cisza i spokój. Można nawet odnieść wrażenie, że odbywamy podróż w czasie na Mazury z lat 70. – puste i dzikie.

Nurt nie jest zbyt silny. Poza tym, co jakiś czas rzeka wpada do jezior, więc szlak jest bardzo urozmaicony i pozwala stawiać żagle. Musimy być jednak przygotowani na solidne wiosłowanie, co oznacza, że nie jest to kierunek dla wszystkich. Strefa cisy obejmuje Sapinę w gminach Kruklanki i Pozezdrze, a także jeziora Gołdopiwo, Stręgiel, Wilkus i Pozezdrze.

Do niedawna (do 2015 roku) w okolicy miejscowości Stręgielek był drewniany most zawieszony tak nisko, że eliminował z żeglugi nawet niewysokie kabinówki. Most zniknął, ale przyzwyczajenia pozostały, więc niewielu żeglarzy zapuszcza się w te strony. Spotykamy jedynie nielicznych wędkarzy oraz kajakarzy spływających z Kruklanek do hotelu Ognisty Ptak (wschodnia część jeziora Świętajny). Agnieszka Giełżyn-Sasimowicz, rzeczniczka Wód Polskich z Białegostoku, poinformowała nas, że na Śluzie Przerwanki, stanowiącej ważny element gospodarki wodnej kompleksu jeziora Mamry, w poprzednim sezonie zanotowano jedynie 739 śluzowań. Dla porównania, w Guziancu było ich prawie 15 tys. Śluzowy z Przerwanek mówił nam, że na jego obiekcie było w zeszłym roku zaledwie kilkanaście jachtów.



Dezety już za Śluzą Przerwanki. Rozpoczyna się żegluga z prądem rzeki.



Tłok w śluzie. Rzadki widok na Sapinie.

Dezety doskonale się nadają do żeglugi po takim akwenie. Żeglarze ze Stowarzyszenia Akademii Sportów Wodnych Acatus z Olsztynka, miłośnicy tych łodzi oraz żeglarstwa w starym stylu, co rok organizują rejsy dezetami na Sapinę w długi czerwcowy weekend. Zaczęli skromnie, dwa lata temu, od dwóch łodzi. Rok później były już cztery jachty. A w tym sezonie na szlak wyruszyło pięć dezet. Na pokładach prawie 50 osób: uczniowie klas mundurowych z Olsztynka, rodzice wciągnięci do żeglarstwa przez dzieci oraz członkowie stowarzyszenia i sympatycy. Koordynatorem i komandorem rejsu był Krzysztof Suwiński, niestrudzony animator olsztyńskiego środowiska wodniackiego. – Stowarzyszenie buduje własne dezety, ale póki ich nie mamy, korzystamy z łodzi Międzynarodowego Centrum Żeglarstwa i Turystyki Wodnej – mówi Krzysztof.

Pogoda w tym roku dopisała. Wiało mocno, więc z Giżycka do Ogonek jachty dotarły w kilka godzin. Później krótki odcinek na wiosłach i biwak z ogniskiem nieopodal dawnego mostu. W ekipie ludzie z różnych światów, w różnym wieku, potrafiący doskonale się bawić i przeżywać pobyt w tym niezwykłym miejscu.

Drugi dzień na Sapinie zawsze jest najtrudniejszy, bo to najdłuższe wiosłowanie pod prąd. Kiedy tylko można żeglować, maszty natychmiast idą w górę i załogi wykorzystują każdy podmuch wiatru. Obserwujemy niestety szybko postępującą degradację szlaku. Kilka odcinków rzeki zarasta trzciną. W ujściu Sapiny do jeziora Pojezdrze jest ogromne zamulenie – ten fragment jest szczególnie trudny do pokonania. Jest tak płytko, że nawet dezety zatrzymują się w mule. Podobnie jest na jeziorze Brzås – tutaj cały akwen jest zamulony, trudno się płynąć zarówno wiosłując, jak i pod żaglami. Wiosenne opady nieznacznie podniosły stan wody, co nieco ułatwiało nam przeprawę, ale przy niskich stanach, szczególnie po dłuższych okresach suchych, ten fragment może stanowić barierę nie do pokonania. O udrożnieniu szlaku zapytaliśmy rzeczniczkę białostoc-



Gdy ustaje wiatr, w ruch idą wiosła.



Malownicze ruiny mostu.

kich Wód Polskich. – Na razie trwają prace planistyczne. W przyszłym roku chcemy odmulić i wyczyścić dno pod mostem na drodze numer 63 (Węgorzewo – Giżycko) – powiedziała Agnieszka Giełażyn-Sasimowicz. O kolejnych odcinkach rzeczniczka nie wspomina, a to właśnie one wymagają najpilniejszej interwencji.

Warto dodać, że co rok przed sezonem Sapina jest sprzątana i czyszczona z powalonych drzew. Mimo to w tym roku żeglarze napotkali kilka sporych konarów leżących w poprzek szlaku. Tylko dzięki odpowiedniemu wyposażeniu i liczebności

ekipy udało się usunąć przeszkody. Na co dzień tymi pracami zajmuje się zespół techniczny działający przy Zarządzie Zlewni w Giżycku i trzeba przyznać, że swą robotę wykonuje należycie.

Śluzowanie w Przerwankach to dla wielu uczestników rejsu niecodzienne wydarzenie. Poza tym, przejście śluzy oznacza koniec wiosłowania. Jeszcze tylko krótki odcinek meandrujący pomiędzy trzcinami i przed nami jezioro Gołdopiwo. Wielki akwen. Jest tak duży, jak Świąćajty. Woda czysta, ładne brzegi znakomicie nadają się do biwakowania i tylko jachtów brak... Można zatem wybrać dowolne miejsce, o dowolnej porze dnia.

Nazajutrz rano ekipa idzie zwiedzać zniszczony most znajdujący się na południe od Krukłanek. Powstał w 1908 roku. Był wtedy najdłuższą przeprawą na Mazurach. Służył do 1945 roku – został wtedy wysadzony przez polskich partyzantów, którzy nie mogli się pogodzić z wywozem na wschód dóbr materialnych zagrabionych przez sojuszniczą armię. Most nigdy nie został odbudowany i dziś jest lokalną atrakcją.

Powrót na północ, a później na zachód ku wodom jeziora Świąćajty, to już w zasadzie sama przyjemność. Żegluga z prądem jest łatwa. Na dodatek wiatr wieje w plecy. W górę idą spinakery – zaczyna się jazda pełnymi kursami, przeplatana odcinkami wiosłarskimi. Biwak ponownie na polanie obok zlikwidowanego mostu. Ostatni odcinek to prosta i znana droga do Giżycka. Tym razem jednak brakuje wiatru i załogom grozi wiosłowanie przez 15 kilometrów. Żar leje się z nieba od samego rana. Krótkie zmiany na stanowiskach i łodzie powoli zbliżają się do celu. Do szczęśliwców los się uśmiecha – załogi napotkanych jachtów proponują holowanie. Co ciekawe, to głównie starsi żeglarze oferują pomoc. Zapewne przez sentyment i własne doświadczenia z dawnych czasów (kiedyś na dezetach szkolono na stopień sternika jachtowego). Młodzi spoglądali raczej z niedowierzaniem: „To na takich łodziach da się jeszcze w ogóle pływać?”

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

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.



Zatoka Prožurska na północnym brzegu wyspy Mljet leży poza obszarem parku narodowego.

Lastovo i Mljet. Dwie urocze wyspy Dalmacji na szlaku do Dubrownika

Lastovo leży na południe od wyspy Korčula, a Mljet – ma południe od półwyspu Pelješac. Przy obu skrawkach lądu możemy się zatrzymać na dzień lub dłużej, zmierzając do Dubrownika lub wracając w kierunku Hvaru, Splitu i Trogiru. W obu

miejscach są strefy chronionego krajobrazu – całe Lastovo, wraz z przyległymi wysepkami, to park przyrody, natomiast zachodnią część wyspy Mljet obejmuje park narodowy.

Lastovo, wysepka o długości niespełna 10 km, było niegdyś strefą militarną, niedo-

stępna dla turystów, szczególnie zagranicznych. Na wyspie nie ma naturalnych źródeł słodkiej wody, ale roślinność bujnie się rozwija na urodzajnych glebach. Dogodne miejsca do kotwiczenia są głównie w północnej i zachodniej części, natomiast na południowym brzegu bez trudu znajdziecie głęboką zatokę Skrivena Luka z kotwiskiem i przystanią należącą do restauracji Porto Rosso.

Przed obraniem kursu na Lastovo, należy odwiedzić stronę internetową www.parkovihrvatske.hr, na której kupujemy bilety



Klasztor benedyktynów na wysepce Świętej Marii (jeziro Veliko).

Fot. Ivo Biočina



Most przy osadzie Soline.

Fot. Ivo Biočina (2)



Zatoka Polače (Mljet) leży w granicach parku.

do chorwackich parków narodowych. Dobowa opłata za jachty o długościach od 11 do 17,99 metra wynosi 200 kun, czyli około 112 zł. Można też wykupić bilet trzydniowy pozwalający na pobyt w obu parkach (Lastovo i Mljet). Koszt: 1200 kun, czyli 668 zł. Bilet z kodem kreskowym, nazwą jednostki, numerem rejestracyjnym i datą pobytu otrzymujemy mailem od razu po dokonaniu opłaty kartą kredytową. W parku przyrody Lastovo możemy przebywać od północy do południa następnego dnia.

Zmierzając na wyspę z zachodnich krańców Korčuli, najlepiej obrać kurs na wąski przesmyk między wyspą Mrčara (na jej wschodnim brzegu jest restauracja z niewielkim betonowym pirsem) a wyspą Prežba, którą przypięto do Lastova nisko zawieszonym mostem w osadzie Pasadur. Okolica jest niezwykle urokliwa. Labirynt między górzystymi brzegami prowadzi do rozległej zatoki z trzema odnogami i bunkrem wykutym w skale, który jest jednym z głównych celów wodnych wycieczek nielicznych turystów wypoczywających w najbliższej okolicy. W osadzie Pasadur, tuż przy restauracji i hoteliku Solitudo, jest keja z wodą i prądem. W zatoce Skrivena Luka (południowo-wschodnia część wyspy) można rzucić kotwicę lub stanąć w niewielkiej marinie przy restauracji Porto Rosso (dania główne mięsne i z owoców morza w cenach od 150 do 450 kun, czyli od 85 do 250 zł). Natomiast na północnym brzegu polecamy zatokę Zaklopatica – można tu rzucić kotwicę lub skorzystać z kei i mooringów należących do kilku restauracji. Opuszczając wyspę i zmierzając



Bunkier wykuty w skale na wyspie Prežba – okolice osady Pasadur (Lastovo).



Latarnia na przylądku Struga (Lastovo).

na wschód, w kierunku Mljetu, koniecznie wpadnijcie jeszcze do zatoki przy wysepce Saplun – to z pewnością jedna z piękniejszych lagun w okolicy.

Mljet jest ostatnią dużą wyspą na morskim szlaku prowadzącym do Slano i Dubrownika. Długość lądu: 37 km. Szerokość: od 2 do 4 km. W środkowej części, nieopodal największej osady Babino Polje, wznosi się Veliki Grad – najwyższy szczyt (514 m n.p.m.), z którego roztacza się wspaniały widok. Ponad 70 proc. powierzchni lądu zajmują lasy (dominują sosny alpejskie i dęby). Zaludnienie jest niewielkie – Mljet ma około 1,2 tys. mieszkańców. Na wyspie nie ma ani przemysłu, ani wielkich kompleksów turystycznych.

Park Narodowy Mljet zachwyca turystów kolorami, zapachem i przyrodą. Powstał w 1960 roku – to najstarszy morski obszar chroniony w basenie Morza Śródziemnego. Zajmuje prawie jedną trzecią wyspy i obejmuje cały zachodni kraniec wraz z obszarem morskim (500 metrów od brzegu) i przyległymi wysepkami. Przy południowym brzegu są dwa wewnętrzne jeziora ►

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

SZTORMIAK SAILING 500

100% szczelnych szwów

399⁹⁹
Zł

WIATROSZCZELNY I ODDYCHAJĄCY

□ hydrofobowa powłoka

DECATHLON

SPRAWDZA SIĘ W SPORCIE

(Veliko i Malo). Woda w tych basenach ma większe zasolenie niż woda morska w okolicy. Jest także o kilka stopni cieplejsza. Jeziora są połączone z morzem wąskim przesmykiem przy osadzie Soline. W 2016 roku odbudowano tu zniszczony most dla pieszych. Głównym celem zorganizowanych rejsów jest klasztor benedyktynów położony na wysepce Świętej Marii na jeziorze Veliko.

Załogi wpływające do parku i planujące kotwiczenie, muszą wykupić bilet (ważny do godz. 12.00 następnego dnia). Dobowa opłata za jachty o długościach od 11 do 17,99 metra wynosi 550 kun, czyli około 306 zł (poza sezonem ceny są o połowę niższe). Do tego należy wykupić lądową wejściówkę do parku (125 kun – 70 zł) obejmującą krótki rejs małym promem do wysepki Świętej Marii. Oficjalne wejścia do parku

znajdują się w osadach Pomena i Polače. Możemy wędrować wzdłuż oznakowanych szlaków poprowadzonych wokół jezior, szlakiem leśnym od jeziora Malo do Pomeny, z Vrbovicy do Polače oraz do punktów widokowych Montokuc i Veliki Gradac.

Gdzie najlepiej zakotwiczyć przy wyspie? Na południowym brzegu nie ma ani portów, ani bezpiecznych kotwicowisk. Na wschodnim krańcu są dwa ciekawe miejsca: laguna Podškolj przy wysepce Veli Skolj (kotwica) oraz zatoka Saplunara (kotwica za darmo, boje dla klientów restauracji). Na północnym mamy schowaną wśród wysokich zalesionych brzegów zatokę Okuklje (prywatne nabrzeża należą do miejscowych restauracji). Jest też piękna Zatoka Prožurska z wysepką Planjak. Na zachodzie polecamy głęboką zatokę Polače (chroni od wiatrów ze wszystkich kierunków). Zachodni kraniec wyspy, czyli okolice miejscowości Pomena, to mocno rozbudowane wybrzeże z wysepkami i zatokami. Najlepsze schronienie od wiatrów zapewnia zatoka Lokve. Natomiast w osadzie cumujemy rufą do nabrzeży lokalnych restauracji: Ana, Galija, Nine i Adio Mare.

Z wyspy Mljet możemy pożeglować do Slano i Dubrownika – w obu miastach działają doskonale położone i świetnie zorganizowane mariny ACI. Możemy też obrać kurs na Korčulę i półwysep Pelješac. ■



Laguna przy wysepce Saplun (Lastovo).

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Marina ACI Trogir. Stare miasto na wyciągnięcie ręki

Dlaczego Marina ACI Trogir jest wyjątkowa? Żadna inna na chorwackim szlaku nie leży tak blisko pięknej starówki wpisanej na listę światowego dziedzictwa kulturalnego UNESCO. Trogir uchodzi za najlepiej zachowane miasto romańsko-gotyckie w całej środkowej Europie. Co prawda przystań zajmuje północny brzeg sąsiedniej wyspy Čiovo, ale tuż po drugiej stronie wąskiego kanału czeka na nas wszystko to, co w Trogirze najpiękniejsze i najważniejsze – wystarczy przejść Čiovski most (150 metrów od wschodniego pirsu), by stanąć pod murami starego Trogiru, gdzie zwykle rozpoczynamy zwiedzanie miasta.

Na niewielkiej wysepce, przypiętej mostem i kładką dla pieszych do stałego lądu, odnajdziecie kościół św. Jana Chrzciciela z XIII wieku (obecnie mieści galerię sztuki), wieżę zegarową, ratusz, katedrę św. Wawrzyńca, której budowę rozpoczęto w XII wieku, pałace, bramy, targ rybny, Zamek Kamerlengo (dawna rezydencja weneckiego namiestnika) oraz wieżę św. Marka (budowla obronna typowa dla okresu renesansu). Labirynt wąskich uliczek zachęca do dłuższych leniwych spacerów. Kamienne ściany budynków osłaniają przed słońcem. W zaułkach odnajdujemy małe lodziarnie, restauracje, sklepiki i kawiarnie.

A jeśli ktoś się zgubi – wybiera dowolną uliczkę, bo każda prędzej lub później doprowadzi na skraj wyspy. Zaledwie półtora kilometra na wschód do Trogiru znajdziecie piaszczystą plażę z lasem sosnowym, rzeką i barem. Polecamy też popularną plażę na zachodnim krańcu wyspy Čiovo – dwa kilometry od centrum.

Marina ACI Trogir działa cały rok. Oferuje nie tylko wspaniały widok na uroczą promenadę starego miasta i dzwonnice katedry, ale też wszystko to, czego potrzebują rezydenci i goście. Przystań ma 174 miejsca do cumowania, parking, recepcję, zaplecze sanitarne, restaurację, bankomat, sklepy spożywcze i żeglarski oraz pralnię. Na zachodnim krańcu portu jest stacja paliw – można tu uzupełnić zbiornik przed oddaniem czarterowego jachtu w Trogirze lub w pobliskim Splicie.

Oplaty pobierane są za postój dobowy lub czterogodzinny (połowa stawki). Za dobowy postój jachtu o długości do 13 metrów zapłacimy 772 kuny (428 zł) od niedzieli do czwartku lub 842 kuny (467 zł) od piątku do soboty. Poza głównym sezonem, czyli do końca maja i od początku października, opłata za jacht tej samej wielkości wynosi 609 kun (337 zł). Więcej o marinach ACI na stronie www.aci-marinas.com. ■

FOT. ALEXEY FEDORENKO / SHUTTERSTOCK.COM



Marina ACI Trogir (lewy górny narożnik). Przechodzimy przez most i jesteśmy na starówce.

www.wiatr.pl

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

Czarna magia, czyli jak sprawdzić silnik Diesla w jachcie czarterowym



Manetka (z prawej) w kolumnie jachtu Bavaria 37.



Silnik Volvo Penta D1-30 o mocy 29 KM.

Nie trzeba być serwisantem, mechanikiem, ani nawet złotą rączką, by ocenić stan silnika w przejmowanym jachcie czarterowym i wskazać podstawowe usterki – te, które możemy dostrzec na pierwszy rzut oka. Na co należy zwrócić uwagę podczas zaokrętowania?

Nie wystarczy tylko podnieść schody zejściówki, czasem warto też zdjąć boczne pokrywy w kabinach rurowych. Gdy widzimy już cały silnik, sprawdzamy zęzę komory – powinna być sucha i czysta. W modelach ze starszych roczników często jest to

nieosiągalny ideał. Gdy zwróćcie armatorowi uwagę na czarną ciecz w komorze, ten może zwyczajnie wzruszyć ramionami i powiedzieć: „Przecież to jest Diesel”. Są jednak zadbane starsze silniki, które takich wycieków nie mają.

Sprawdzamy poduszki mocowania silnika i śruby. Odnajdujemy wlew oleju silnikowego i bagnet pomiarowy – sprawdzamy poziom (olej nie powinien być czarny, spalony). Następnie kontrolujemy poziom oleju w przekładni, także poziom płynu chłodzącego. Sprawdzamy też stan paska

klinowego i jego naciąg – nie może być ani zbyt luźny, ani zbyt napięty. Kontrolujemy również opaski mocujące wężyki.

Warto sprawdzić okolice wyjścia wału z dna. W okolicy dna odnajdujemy też zawór wlotowy zaburtowej wody chłodzącej oraz jej filtr. W większości silników woda zaburtowa nie schładza bezpośrednio silnika, ale płyn chłodzący. Tym płynem jest najczęściej słodka woda (ale nie zawsze). Jeśli silnik jest chłodzony płynem, to na jachcie powinien być pojemnik z zapasem (korek wlewu płynu jest w górnej części silnika). Na ścianie komory silnika odnajdujemy zbiornik wyrównawczy z miarką poziomą. Uwaga! Nigdy nie otwieramy wlewu w wymienniku, gdy silnik jest gorący.

Na wyposażeniu powinniśmy mieć butelkę z olejem do silnika (ewentualnie także zapasowy olej do przekładni S-drive), pasek klinowy, filtry oleju i paliwa, wirnik pompy wodnej oraz uszczelki. Poza tym przydatne mogą być niezbędne klucze i śrubokręty, obejmę na przewody, metr przewodu paliwowego, lejek z filtrem, kanister z olejem napędowym i wspomniany płyn chłodzący.

Na koniec zapytajmy o pojemność zbiornika paliwa. O maksymalne obroty bezpieczne dla silnika oraz o obroty najbardziej ekonomiczne. O sposób włączania i wyłączania silnika, gdy przycisk startowy nie zadziała. Na przewodzie paliwowym, między zbiornikiem a silnikiem, powinien być zainstalowany łatwo dostępny zawór odcinający (ważny w razie pożaru). W protokole przejmowania jachtu warto wpisać motogodziny podane na zegarze.

Pamiętajmy też, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę. Podczas rejsu silnik powinien być uruchamiany codziennie, choćby po to, by doładować akumulatory. ■



Szkolenia z obsługi Diesla organizuje kaliska szkoła Morka...



...korzystaliśmy i polecamy.

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre. 



PÓŁWYSEP DZIWNÓW

TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Apartamenty nad morzem

Półwysep Dziwnów to nowoczesny kompleks budynków mieszkalnych znajdujących się między Zatoką Wrzosowską a Morzem Bałtyckim. **I etap inwestycji** - wkrótce w sprzedaży!



Sprawdź naszą ofertę: www.marina-developer.pl

Zadzwoń: 609 11 30 55 oraz 609 11 22 88

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:



YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN

Puchar Świata w Poznaniu. Pięć polskich osad na podium



Dominik Czaja, Wiktor Chabel, Szymon Pośnik i Fabian Barański w doskonałym stylu sięgnęli po złoto w konkurencji czwórek podwójnych.

Fot. Julia Kowacic



Polacy uzyskali czas 6:01.01. Pokonali osady z Australii i Nowej Zelandii.

Fot. Julia Kowacic



Jeziro Maltańskie prezentowało się okazale o każdej porze dnia.

Fot. Julia Kowacic

Wioślarki Puchar Świata, rozegrany w czerwcu na torze regatowym Malta w Poznaniu, zgromadził na starcie 850 zawodników z 45 państw. Była to druga tegoroczna edycja pucharowych zmagania oraz największa impreza tego cyklu od 2011 roku. Polskę reprezentowało 13 osad (11 w konkurencjach olimpijskich, dwie w konkurencjach nieolimpijskich plus dodatkowo wioślarze z niepełnosprawnościami). Pozycje medalowe zajęło pięć naszych osad – Polacy zdobyli złoto, trzy srebra oraz brąz.

Dominik Czaja, Wiktor Chabel, Szymon Pośnik i Fabian Barański w doskonałym stylu sięgnęli po złoto w konkurencji czwórek podwójnych. Polacy pokonali osady z Australii i Nowej Zelandii. W ekipie płynął młody Fabian Barański, który na niedawnych mistrzostwach Europy wywalczył złoto w dwójce podwójnej (w parze z Mirosławem Zięterskim – o tym wydarzeniu piszemy na kolejnych stronach). – Najważniejszym tegorocznym zadaniem naszych zawodników jest zdobycie kwalifikacji olimpijskich. Podczas mistrzostw świata, które pod koniec sierpnia rozpoczyna się na austriackim torze w Linzu, czwórka podwójna panów popłynie zapewne w składzie z Fabianem Barańskim – mówi Bogusław Gryczuk, dyrektor sportowy w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich. – W tej konkurencji do zdobycia jest osiem kwalifikacji, co w praktyce oznacza, że trzeba mierzyć w finałowy wyścig z udziałem sześciu osad. W Poznaniu nasza czwórka podwójna zwyciężyła w dobrym stylu, ale na starcie nie było trzech groźnych ekip: Holendrów, Ukraińców i Estończyków. Musimy więc zachować pełną koncentrację.

Artur Mikołajczewski, tegoroczny wice mistrz Europy, wywalczył srebrny medal w jedynce wagi lekkiej mężczyzn (konkurencja nieolimpijska). Polak przegrał tylko z Australijczykiem Seanem Murphym. Michał Gadowski i Jolanta Majka zajęli drugie miejsce w konkurencji dwuosobowych osad mieszanych wioślarzy niepełnosprawnych (PR2 Mix2x).

Agnieszka Kobus-Zawojcka, Marta Wieliczko, Maria Springwald i Katarzyna Zil-lmann były drugie w czwórkach podwójnych. Polki, o których obszernie pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Wiatru”, uległy tylko Chinkom, które do Poznania przyjechały w zaskakująco wysokiej formie (na starcie zabrakło dwóch groźnych osad: Holenderek i Ukrainek – obie były przed Polkami na tegorocznych mistrzostwach Europy w Lucernie).

FOT. JULIA KOWACIC (2)



Burda, Wilangowski, Brzeziński i Szpakowski wywalczyli brąz w czwórce bez sternika.



Srebro dla osady Zillmann, Wieliczko, Springwald i Kobus-Zawajska.

Trzecie miejsce zajęła osada niemiecka – na mistrzostwach Europy to właśnie Niemki cieszyły się ze złotego medalu.

Z kolei Mikołaj Burda, Mateusz Wilangowski, Marcin Brzeziński i Michał Szpakowski, tegoroczni wicemistrzowie kontynentu, wywalczyli brąz w czwórce bez sternika – ulegli Australijczykom i Włochom. Bardzo zacięty był finał dwójek podwójnych panów. Mirosław Ziętarski i Mateusz Biskup przewodzili

stawce, ale nie zdołali utrzymać prowadzenia – na metę wpłynęli na czwartej pozycji (przeegrali ze Szwajcarami, Brytyjczykami i Niemcami). – W tej konkurencji na sierpniowych mistrzostwach świata do zdobycia będzie 11 kwalifikacji olimpijskich. Liczymy na to, że Mirek i Mateusz wykonają zadanie z nawiązką – mówi Bogusław Gryczuk.

Poznańskie zawody były świetnie zorganizowane. Podczas niedzielnych finałów na

trybunach zasiadło sporo widzów. Relację przeprowadził kanał TVP Sport (w telewizji i w internecie). Jezioro Maltańskie prezentowało się pięknie – w ostatnich latach Poznań przeznaczył ponad 20 mln zł na modernizację obiektu. Być może maltański tor będzie areną mistrzostw świata w 2023 roku – decyzja w tej sprawie zapadnie pod koniec wakacji podczas tegorocznych mistrzostw świata. ■

Miasteczko wioślarskie Enei nad Jeziorem Maltańskim

Mnośność atrakcji przygotowali gospodarze miasteczka Enei, które podczas wioślarskiego Pucharu Świata wyrosło nad Jeziorem Maltańskim w Poznaniu, tuż obok trybun znajdujących się przy linii mety. W strefie wypoczynku chowaliśmy się przed słońcem i obserwowaliśmy zmagania osad. W strefie zabaw dla dzieci skakaliśmy na dmuchanej trampolinie i zanurzaliśmy się w wirtualną rzeczywistość. Były też akcenty żeglarskie – najmłodszy kibice chwytali pędzle i nanosili kolorowe farby na burty tekturowych żaglowców.

Każdy z gości mógł sobie przygotować koktajl w pomysłowym mikserze napędzanym przez stacjonarny rower. Było też oczywiście stanowisko z wioślarskimi ergometrami – mogliśmy potrenować i poczuć na własnej skórze, z jak wielkim wysiłkiem wiąże się ukończenie wioślarskiego wyścigu. W miasteczku Enei zaprezentowano też plenerową galerię zdjęć polskich zawodników oraz prawdziwą regatową łódź wioślarską – kibice poznawali budowę łodzi, jej rozmiary i wagę, a także rozwiązania techniczne zastosowane w miejscu przeznaczonym dla osady. ■



Miasteczko Enei nad Jeziorem Maltańskim.



Trening na sucho, czyli stanowisko z ergometrami.



Cztery medale polskich osad na mistrzostwach Europy



Mirosław Ziętański i Fabian Barański ze złotymi medalami mistrzostw Europy.



Pierwsza chwila za metą. Radość, ale kto wygrał?



Brązowe medalistki z czwórki bez sterniczki...



Wicemistrzowie Europy z czwórki bez sternika...



...Brzeziński, Burda, Szpakowski i Wilangowski



...Monika Chabel, Joanna Dittmann, Olga Michałkiewicz i Maria Wierzbowska.

Fot. Julia Kowacic (3)

Złoto, dwa srebra i brąz – oto łup polskich wioślarzy zdobyty na mistrzostwach Europy w Lucernie (Szwajcaria). Fabian Barański i Mirosław Ziętański zostali mistrzami kontynentu w konkurencji dwójek podwójnych mężczyzn. Finisz rywalizacji był niezwykle zacięty. Za linią mety gesty zwycięstwa okazywali gospodarze zawodów, ale po chwili okazało się, że nasza osada była szybsza od Szwajcarów o 0,09 sekundy. Brązowe

medale wywalczyli Rumuni. – Ten wyścig wyszedł nam od startu do mety, ogromna radość – mówił Fabian Barański.

Artur Mikołajczewski zdobył srebro w jedynce wagi lekkiej (konkurencja nieolimpijska). Na finiszu Polak przegrał z Węgrem Peterem Galabosem. Wicemistrzami Europy zostali także zawodnicy z czwórki bez sternika: Marcin Brzeziński, Mikołaj Burda, Michał Szpakowski i Mateusz Wilangowski. Polacy przegrali z Brytyjczykami. Brązowy

medal wywalczyły panie z czwórki bez sterniczki: Monika Chabel, Joanna Dittmann, Olga Michałkiewicz i Maria Wierzbowska. Tę konkurencję wygrała osada holenderska.

Niespodzianką mistrzostw był brak medalu czwórki podwójnej kobiet. Agnieszka Kobus-Zawojcka, Maria Springwald, Marta Wieliczko i Katarzyna Zillmann, ubiegłoroczne mistrzynie świata i Europy, zajęły czwarte miejsce – przegrały z Niemkami, Holenderkami i Ukrainkami. ■



Mirosław Ziętarski (z prawej): „Wioślarstwo może być pomysłem na życie. Po zakończeniu kariery chciałbym nadal być związany z tym sportem”.

Fot. Julia Kowacic

Mirosław Ziętarski. Do Tokio w dwójce podwójnej

Mirosław Ziętarski i Fabian Barański zdobyli złoty medal mistrzostw Europy w wioślarstwie dwójce podwójnej. To największy sukces polskiej kadry zanotowany na regatach w Lucernie (zawody rozegrano na przełomie maja i czerwca). Ziętarski (26 lat) jest doświadczonym wioślarzem. Na igrzyskach w Rio de Janeiro był czwarty, do medalu zabrakło wtedy niespełna półtorej sekundy (płynął w czwórce podwójnej). W 2017 roku wywalczył srebrne medale mistrzostw świata i Europy (w dwójce podwójnej z Mateuszem Biskupem). Po kontuzji pleców, która przytrafiła się Mateuszowi, do łodzi wsiadł młody Fabian Barański (20 lat), dopiero wkraczając w świat seniorskiej rywalizacji. I co? Eksplozja mocy. Na mistrzostwo Europy tej osady nie liczyli nawet fachowcy z Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich. – Bardzo dobry start, powyżej naszych oczekiwań – mówił po regatach Bogusław Gryczuk, dyrektor sportowy w PZTW. Co teraz czeka Mirosława Ziętarskiego i jego kolegów? Z Mirkiem Ziętarskim rozmawialiśmy w połowie czerwca.

Magazyn „Wiatr”: Jak Pan przyjął zmianę w składzie osady oraz sukces, który osiągnęła nowa dwójka podwójna?

Już przed mistrzostwami Europy ustalono, że w Lucernie płynę z Fabianem Barańskim,

a w Poznaniu, podczas regat Pucharu Świata, z Mateuszem Biskupem. Trenerzy zawsze poszukują najlepszych rozwiązań, nie tylko dla jednej osady, ale także dla pozostałych ekip z kadry. W tym przypadku chodzi o to, by jak największe szanse na zdobycie olimpijskiej kwalifikacji miały dwie osady z tzw. krótkich wiosł: dwójka podwójna i czwórka podwójna. Mam nadzieję, że decyzje zapadną szybko i każdy z nas będzie wiedzieć z kim i na czym płynie do Tokio. Warto przy tym zwrócić uwagę, jak bardzo jest wyrównana stawka w czołówce naszej konkurencji. Na mistrzostwach Europy aż cztery osady zmieściły się na mecie w jednej sekundzie. Po zakończeniu biegu, przez dłuższą chwilę nie wiedzieliśmy jaką mamy pozycję. Dlatego nieustannie trzeba trzymać rękę na pulsie, obserwować rywali i reagować, jeśli jest taka potrzeba.

Jak się zaczęła przygoda z wioślarstwem?

Za wiosłowanie zabrałem się dość późno. Gdy przyszedłem do klubu AZS Toruń byłem już siedemnastolatkiem. Moi rówieśnicy mieli za sobą przynajmniej cztery sezony na wodzie, więc początkowo niektórzy niechętnie wsiadali ze mną do jednej łodzi. Wiedzieli, że mam poważne braki w technice i mogę przeszkadzać. Byłem jednak dobrze przygotowany fizycznie. W szkole uczestniczyłem we wszystkich zawodach. Dwa lata

byłem obrońcą w juniorskim klubie piłkarskim Iskra Ciechocin. Wkraczając w świat wioślarstwa, poświęciłem mnóstwo czasu na pracę i w końcu zacząłem gonić kolegów. Z drugiej strony, nie jestem pewien, czy rozpoczynanie specjalistycznych treningów wioślarskich w bardzo młodym wieku daje gwarancję sukcesu. Na takich zawodników czyhają różne zagrożenia: znużenie, niecierpliwienie, nawet zwyczajne wypalenie. Jeśli ktoś umiejętnie rozłoży siły oraz intensywność pracy, może wiosłować na wysokim poziomie nawet do czterdziestki.

Co wioślarstwo daje dziś w Polsce młodym ludziom?

Przede wszystkim uczy pracy, bo to naprawdę kawał ciężkiej roboty. W naszym sporcie nie ma dróg na skróty, nie można nikogo oszukać – jeśli nie jesteś doskonale przygotowany fizycznie, od razu będzie to widać jak na dłoni, podczas pierwszego wyścigu. Wioślarstwo uczy też cierpliwości, bo zanim przyjdą sukcesy, trzeba dość długo wdrapywać się na szczyt i z pokorą przyjmować porażki. Sam nie raz miałem chwile zwątpienia, pozostali zawodnicy równieź. Wioślarstwo może być także pomysłem na życie. Po zakończeniu kariery zawodniczej chciałbym nadal być związany z tym sportem. Czas pokaże, co z tych planów wyjdzie...

Rozmawiał Krzysztof Olejnik

Lotos Nord Cup Gdańsk.

Rekordowe regaty w Zatoce Gdańskiej



Jerzy Matuszak (drugi z lewej), załoga i „Dancing Queen”. Zwycięcy B8 Race w grupie open.

Fot. Bartosz Modelski

W czternastej edycji regat Lotos Nord Cup Gdańsk rywalizowało 952 żeglarzy. Impreza rozpoczęła się od wyścigu jachtów morskich B8 Race. Załogi żeglowały z Górek Zachodnich do boi ustawionej w pobliżu platformy wiertniczej Lotos Petrobaltic na złożu B8 – 60 mil w jedną stronę i 60 mil z powrotem na metę w pobliżu portu regat. W grupie ORC zwyciężył Tomasz Konnak żeglujący na „Czarodziej-

ce”. Wśród załóg dwuosobowych na pierwszym miejscu sklasyfikowano team Zenona Jankowskiego (jacht „Oceanna”). W grupie open najszybciej żeglowała ekipa Jerzego Matuszaka („Dancing Queen”) – tu zacięta rywalizacja toczyła się do ostatnich metrów. Po pokonaniu 120 mil morskich, jacht „Oiler.pl”, prowadzony przez załogę Marka Wołoszyna, minął metę zaledwie 28 sekund po zwycięzcach.



Tomasz Konnak i „Czarodziejka” – zwycięstwo w ORC.



Na trasie załogi z klasy 505.



Flota katamaranów coraz liczniejsza.



Piotr Tarnacki z załogą. Zwycięcy w klasie Micro.

W klasie 505 wyraźne zwycięstwo zano-towała załoga Tomasz Brzozowski – Paweł Choroba mająca za sobą solidne treningi i planująca sięgnąć w tym sezonie po Puchar Polski. Na sześć rozegranych wyścigów, Tomasz i Paweł wygrali aż cztery.

W klasie Micro zwyciężyli Piotr Tarnacki, Bartosz Makala i Grzegorz Banaszczyk. Ekipa reprezentująca 77 Racing Club Gdańsk przygotowuje się do tegorocznych mistrzostw świata, które będą rozgrywane na Słowacji. W klasie Delphia 24 wygrała ekipa Tobiasza Zajączkowskiego z zespołu Dysa Majer na fali (załoga: Bolesław Płachecki, Michał Strusiński, Marcin Bużyński). W klasie Europa bezkonkurencyjny był Damian Sieczkowski, który w tym sezonie pędzi jak burza i nie daje szans rywalom – w Gdańsku wygrał osiem z dziewięciu wyścigów. Na katamaranach Hobie Cat 14 wygrał Bartosz Sajdak. Z kolei na większych dwuosobowych katamaranach Hobie Cat 16 triumfowała załoga Zuzanna Szadziul i Szymon Cierzan.

W klasie O’pen Skiff (do niedawna nazywanej Open BIC) obserwowaliśmy rywalizację północy z południem, bo w tej konkurencji na razie ścigają się wyłącznie zawodnicy dwóch klubów: Arki Gdynia i Horn Kraków. Tym razem nieznacznie (jednym punktem) wygrało południe (Jan Pacheco). Kolejne trzy miejsca w klasyfikacji dla zawodników z Gdyni. Z kolei w klasie L’Equipe triumfowała załoga Dominika Fajdasz i Bianka Śledzińska ze Spójni Warszawa, która na remisie pokonała swych klubowych rywali: Mateusza Dobrzyńskiego i Adama Strelaua. Dominika i Bianka jeszcze niedawno pływały na optimiście. Już w przyszłym sezonie chcą spróbować sił na 420. – Żeglujemy dla adrenaliny. Jak się nie żegluje to życie jest nudne – wyznały podczas gdańskich regat.

Uczestnikom sprzyjały warunki wietrzne, ale najmocniejszy sztormowy wiatr (w szkwalach przekraczający 30 węzłów) powitał w Górkach Zachodnich najmłodszych żeglarzy z klasy Optimist – uczestników Vector Sails Cup. Na początku grupa B została na brzegu, a grupa A rozegrała tylko dwa wyścigi. Niektórzy, zmęczeni walką, rezygnowali chwilę po starcie i wracali do portu. W kolejnych dniach było nieco łatwiej, ale wiatr nadal nie odpuszczał. W grupie A zwyciężyła Joanna Cymerman, która do końca toczyła zaciętą walkę z Ewą Lewandowską (drugie miejsce) i Gustawem Kwiekim (trzecia pozycja). Organizatorzy



Sternicy laserów w swoim żywiole.



Lotos Nord Cup Gdańsk 2019. Regaty walki i silnego wiatru.

przyznali Asi nagrodę specjalną regat Boat of the Week. W grupie B triumfował Maciej Maćkowiak – wyprzedził Karola Stachowskiego i Piotra Trelę. Regaty Vector Sails Cup pobiły rekord frekwencji – do zawodów zgłoszono 230 żeglarzy.

W klasie Laser Radial zwyciężył Litwin Vejas Strelciunas. Drugi był Bartłomiej Mierzwa. W czołówce tej konkurencji rywalizowali zawodnicy także z innych krajów: z Ukrainy, Rosji, Estonii i Białorusi. To dowód, że w niektórych klasach Lotos Nord Cup Gdańsk zyskuje rangę prawdziwie międzynarodowej imprezy. Na stan-

dardzie wygrał Dawid Kania, a na leszerze 4.7 – Laura Szulc i Stanisław Konarzewski. W klasie Laser Radial rywalizował kadrowicz Paweł Kołodziński, załogant Łukasza Przybytki z klasy 49er. – Na chwilę porzuciłem trapez i stawianie genakera. Chciałem spojrzeć na wyścig z innej perspektywy – mówił Paweł.

Z nastaniem drugiego weekendu regat, popsuła się pogoda. Ustał wiatr i zaczął padać deszcz. W wyścigu o Bursztynowy Puchar Neptuna zwyciężyła załoga Witolda Karałowa (jacht Scamp 27). W mistrzostwach kraju klasy Słonka triumfowała załoga Łu-

kaszk Sokołowski i Piotr Sokołowski. Natomiast w mistrzostwach Polski klasy Nautica 450 tytuł obronili Witold Małecki i Maciej Odważny. Na FD wygrali Paweł Żebrowski i Maciej Żebrowski, natomiast na finnie – Krzysztof Stromski. Ostatnim akcentem imprezy był wyścig Nord Cup Classic. Zwyciężyli: Zbigniew Cholewa („Jaricho”) w KWR, Witold Karałow (Scamp 27) w open, Łukasz Trzciniński („PGO Good Speed”) w ORC i Piotr Adamowicz („Neoprofil”) w ORC II. Więcej o regatach oraz link do pełnych wyników na stronie www.nordcup.pl. ■



**LOTOS
NORD
CUP**

GDAŃSK 2019

952 uczestników

10 dni żeglarskich wyścigów

Dziękujemy i zapraszamy za rok!



SPONSOR TYTULARNY



PARTNERZY GŁÓWNI



PARTNERZY



SPONSOR GŁÓWNY



SPONSORZY



ORGANIZATORZY



www.nordcup.pl

Srebro załogi Melzacka – Łoboda w regatach Pucharu Świata



Ola Melzacka i Kinga Łoboda. Załoga z klasy 49erFX coraz mocniejsza.

Fot. Sailing Energy

Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda zajęły drugie miejsce w klasie 49erFX w finałowych regatach Pucharu Świata (zawody rozegrano w Marsylii na początku czerwca). To największy sukces młodej polskiej załogi. Piotr Mysza (klasa RS:X) był czwarty. Natomiast załoga Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar (470) oraz Maks Żakowski (kiteracing na desce z foilem) ukończyli regaty na szóstych pozycjach. U wybrzeży Francji przeważał silny wiatr (nawet do 30 węzłów). Rywalizowało ponad 300 zawodników z 39 krajów.

Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda od początku regat kończyły wyścigi na wysokich miejscach, a na finiszu rywalizacji trzy razy miały metę na pierwszej pozycji. Zwyciężyły Francuzki Julie Bossard i Aude Compan, a trzecie miejsce zajęły Austriaczki Laura Schöffegger i Anna Boustani (w tej klasie rywalizowało 10 załóg).

Mikołaj Staniul i Jakub Sztorch zajęli dziewiąte miejsce w klasie 49er. Panowie pływali ze zmiennym szczęściem, więc ich końcowy rezultat mógł być zdecydowanie lepszy. Wyścig medalowy ukończyli na czwartej

pozycji. Wygrali Hiszpanie Federico Alonso Tellechea i Arturo Alonso Tellechea (rywalizowało 14 załóg).

Piotr Mysza awansował do wyścigu medalowego klasy RS:X z pozycji lidera. Niestety do mety dopłynął siódmy. Różnice punktowe między zawodnikami z czołówki były niewielkie i Piotr spadł na czwartą pozycję (do podium zabrakło punktu). Zwyciężył Włoch Mattia Camboni, drugi był jego rodak Daniele Benedetti, a trzeci – Francuz Louis Giard, ubiegłoroczny brązowy medalista mistrzostw świata. Radosław Furmański ukończył regaty na 14. pozycji, Karolina Lipińska – na 11. Maja Dziarnowska, z uwagi na kłopoty zdrowotne, wycofała się w połowie regat. Zwyciężyła Holenderka Lilian de Geus, aktualna mistrzyni świata i Europy.

W kiteracingu bezkonkurencyjny był Francuz Nicolas Parlier, aktualny mistrz świata. Wygrał aż dziewięć z 16 wyścigów i prowadził od początku do końca regat. Dwie kolejne pozycje także zajęli Francuzi. Maks Żakowski był szósty, a Błażej Ożóg – 15 (zgłoszono 20 zawodników). Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar (470) przystępowały do wyścigu medalowego z czwartej pozycji. Mogły jeszcze walczyć o brązowy medal. Polki przypłynęły do mety na siódmym miejscu, co dało im szóstą lokatę w końcowej klasyfikacji. Zwyciężyły Francuzki Camille Lecointre i Aloise Retornaz (mistrzyni Europy), na drugim miejscu Brytyjki Hannah Mills i Eilidh McIntyre (wicemistrzyni Europy), na trzecim – Hiszpanki Silvia Mas Depares i Patricia Cantero Reina (wicemistrzyni świata).

Maciej Frąckiewicz, PZŻ

Spodnie Tribord Race ze sklepu Decathlon



Doskonale skrojone i niedrogie męskie spodnie do kolan na rejs, na regaty i na co dzień. Sprawdziliśmy – naprawdę świetnie się nosi. Spodnie wykonane z lekkiego i szybkoschnącego materiału. Mają aż siedem kieszeni, w tym dwie zapinane na suwaki i trzy na rzepy. Kieszeń w prawej nogawce jest idealna na telefon komórkowy. W pasie wszyto gumki ściągające dla lepszego dopasowania. W tylnej części jest wzmocnienie wykonane z materiału ripstop zapobiegające przetarciom i zabrudzeniom. Spodnie Race dostępne są

w kolorach czarnym oraz szary marmur, w rozmiarach od S do 3XL. Znajdziecie je w wybranych sklepach Decathlon oraz na stronie www.decathlon.pl (można tu sprawdzać dostępność produktów w najbliższym sklepie i oczywiście zamawiać przez internet). W wyszukiwarce sklepu internetowego należy wpisać słowa: „Spodnie Tribord Race”. Cena: 99,99 zł.





Gdy dopisuje pogoda, irlandzkie szlaki mogą zauroczyć.

Przez zieloną wyspę, czyli czarter na irlandzkiej rzece Shannon

Korzystając z zaproszenia irlandzkiego stowarzyszenia firm czarterowych Cruise Ireland poznaliśmy walory rzeki Shannon i charakter żeglugi przez sam środek zielonej wyspy. Stowarzyszenie skupia cztery firmy: Carrickcraft, Linssen Boating Holidays, Waveline Cruisers i Locaboat Holidays. Poza działalnością czarterową, grupa promuje irlandzkie szlaki wodne i pomaga w ich utrzymaniu. Cruise Ireland jest także członkiem międzynarodowego stowarzyszenia Inland Waterways International, zajmującego się promocją i rozwojem międzynarodowych dróg wodnych.

Dzięki współpracy irlandzkich firm, oferta jest bogatsza, a wybór jachtu łatwiejszy. Zamiast szukać odpowiedniej łodzi na kilku stronach internetowych, wystarczy wejść na www.cruise-ireland.com, gdzie w zakładce Boats znajdziemy najlepszą jednostkę dla naszej załogi. Do wyboru mamy kilkanaście modeli – od najmniejszych ośmiometrowych łodzi dla trzech osób, po 15-metrowe barki z 12 miejscami sypialnymi.

Wybieramy firmę Carrickcraft i 10-metrową łódź typu Kilkenny Class. Tygodniowy czarter takiej jednostki kosztuje od 1149 euro w marcu i w październiku do 1821 euro w lipcu. Możemy też wynająć łódź na dwa lub trzy tygodnie. My płyniemy w czerwcu, tuż przed irlandzkim sezonem urlopowym. W tym terminie tygodniowy

czarter Kilkenny Class kosztuje 1529 euro. W biurze armatora musimy jeszcze zostawić kaucję: tysiąc euro.

Jacht nie jest najnowszy, ale sprawny, bezpieczny i doskonale wyposażony. Ma dwie duże dwuosobowe kabiny i dwie toalety z prysznicami. Salonową kanapę możemy przekształcić w dodatkowe dwuosobowe łóżko. Jest też duży wygodny kambuz z czteropalmnikową kuchenką gazową, piekarnikiem, zlewem i lodówką. Oczywiście kuchnia ma

pełne wyposażenie, jest nawet blacha do pieczenia ciast. Do tego czyste pachnące ściereczki, pościel oraz białe ręczniki. Paliwo i woda zatankowane, więc jeszcze tylko odbiór jachtu i można ruszać. Przy odbiorze łódki otrzymujemy dodatkowy pakiet wyposażenia: lornetkę, inwerter (zasilanie na jachcie to jedynie 12V), dokładną mapę szlaku i kartę prepaid, którą będziemy płacić za niektóre śluzy, prysznice, pralnie i inne dodatkowe usługi oferowane w marinach (środek, ►



Mariny są nowoczesne, czyste, bezpieczne i przeważnie bezpłatne.



Śluzowanie kosztuje 1,5 euro, a śluzowi bywają przyjaznymi gadułami.



Na północ od Carrick-on-Shannon bywa bardzo wąsko i nisko.

których nie wykorzystamy, zwrócimy po zakończeniu rejsu). Otrzymujemy też nieocenioną pomoc przy wyborze trasy – po chwili wiemy, gdzie warto się zatrzymać na dłużej, gdzie warto iść do pubu i w której osadzie jest najlepsza restauracja.

Z miejscowości Carrick-on-Shannon, gdzie znajduje się główna siedziba Carrickcraft (niecałe 50 km od granicy z Irlandią Północną), wyruszamy na północny zachód i później na północ – w kierunku miejscowości Boyle, Leitrim i Drumshanbo. Pierwszy nocleg spędzamy w Boyle nad jeziorem Lough Key. Przystań znajduje się cztery kilometry od miasta, ale do centrum co pół godziny kursuje autobus (bilet: 1 euro). Marina jest bezpłatna. Toalety i woda do jachtu – także za darmo. Opłata z karty prepaid pobierana jest jedynie za prysznic (1,40 euro) i za ewentualne korzystanie z prądu. Myśleliśmy, że to jakaś wyjątkowa sytuacja, ale później się okazało, że wszystkie odwiedzane przez nas mariny są bezpłatne. Na szlaku rzeki Shannon i w okolicznych kanałach jest tylko kilka prywatnych marin, które pobierają opłaty za cumowanie. Zaskoczyły nas także opłaty za śluz – na całym szlaku śluzowanie kosztuje 1,50 euro. Niezależnie od tego, czy wpływa-



Kilkenny Class. Wygodny dom na wodzie.

my do małego śluzu na jedną łódź, czy do dużego na 10 jednostek.

Z Boyle płyniemy do Leitrim i dalej na północ do Drumshanbo. Po drodze pokonujemy ręcznie obsługiwaną śluzę (jest tak wąska, że z jednej burty musimy zdjąć odbijacze). Za śluzą jest kilkukilometrowy kanał, w którym gdzieś minie się dwóch łodzi może być niemożliwe. Szlak jest tu dziki, kręty i urokliwy, ale warto się upewnić, czy wasza łódź pokona tutejsze kanały i śluz.

Z Drumshanbo wracamy do miasta Carrick-on-Shannon. Opróżniamy nieczystości i wyruszamy na południe. Tu rzeka jest znacznie szersza, śluz większe, ale za to ruch jest bardziej intensywny. Co chwilę mijamy inne

jachty. Nazajutrz wpływamy w dziką odnogę jeziora Lough Boderg, do miejsca polecane go przez obsługę Carrickcraft – nie ma tu nic poza restauracją ze świetnym jedzeniem, parkingiem na 10 samochodów i dzikim cumowiskiem. Mimo to odnoga jest świetnie oznakowana, nie sposób się tu zgubić. W drodze powrotnej płyniemy jeszcze do Drumsna i po tygodniowej włączędze nasz czarter dobiega końca. Przez tydzień zaliczyliśmy 53 godziny żeglugi, spalając w tym czasie paliwo za 77 euro. To całkiem przyzwoita cena.

Jedynym ryzykiem związane z planowaniem wyprawy do Irlandii to pogoda. Przez pierwsze 24 godziny deszcz padał bez przerwy. Jacht wprowadzić ma sterówkę także w kabinie, ale w wąskich kanałach zdecydowanie lepiej obserwować szlak z górnego stanowiska. Na szczęście następnego dnia nie spadła ani kropla, a trzeciego – mieliśmy już słońce i upał. Takiej pogody życzę każdemu na irlandzkim szlaku.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

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 adiacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

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

Institut
Monitorowania
Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring
„WIATR” MAGAZINE IS THE WINNER
OF POLISH YACHTING ASSOCIATION'S
GOLDEN BELL AWARD 2013

Lista punktów dystrybucji magazynu „WIATR” znajduje się w e-wydaniu.

Echosonda Lowrance Hook² 5 TripleShot



Kompaktowe urządzenie o bardzo dużych możliwościach. Do dyspozycji mamy „wysoki” Chirp, skanowanie dolne totalscan, boczne structure-scan oraz GPS z pełną obsługą mapy. To wszystko w małym poręcznym urządzeniu za przystępną cenę. Wybierając echosondę Lowrance Hook² 5 TripleShot możemy skorzystać z promocji na zakup mapy Navionics za 40 proc. wartości, czyli za 265 zł. Mapa obejmuje całą Polskę oraz strefę przybrzeżną naszego Bałtyku. Źródło: www.parker.com.pl.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ 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 MİLÄ, 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/Ü3, 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
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Międzyszkolna 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, Kowska 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, Kowska 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, Częstków 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, lokał 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 „Lokał 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
Międzyszkolny 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