

PORADNIK: SILNIKI ELEKTRYCZNE TORQEEEDO

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

LUTY - MARZEC 2019



reklama

Pobierz aplikację WIATR.
Czytaj na tabletach i smartfonach.



MARIUSZ KOPER
Żeglarz Roku 2018

KLASA MINI 650

Polski jacht we flocie łodzi seryjnych

JESIEŃ NA ADRIATYKU

Przedłużamy sezon w Chorwacji

SAILING POLAND

Słynny jacht w barwach stołecznego klubu

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. Swoją 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: 7,5 – 8,7 l/100km. Średnia emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 170 – 196 g/km.



ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB

NOWA ACI MARINA ROVINJ

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



22 ACI MARINAS

Największa sieć
marin w basenie
Morza Śródziemnego



ZOSTAŃ CZŁONKIEM ACI CLUB

- **30% zniżki** na cumowanie za dzień w niskim i wysokim sezonie*
- **20% zniżki** na cumowanie w wysokim sezonie**
- **15% welcome discount** za wykupienie rocznego cumowania w marinach ACI Umag, Pula, Pomer, Cres, Supetarska Draga, Milna, Vrboska i Korčula



ACI APP & ACI ONLINE BOOKING

Bez opłaty rezerwacyjnej
w niskim i wysokim
sezonie*



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

**wysoki sezon: 1.6.-30.9.2019

www.aci-marinas.com

PREMIERA 2019



ELEGANCKI I WYRAFINOWANY JACHT

Z OBSZERNYM I WYGODNYM GÓRNYM POKŁADEM®



DELPHIAYACHTS.EU



Ponad **200** produktów
w **8** kategoriach
Sprzedaż w **30**
krajach na świecie



Rok 2019 jest dla nas wyjątkowy
z powodu jubileuszu 10-lecia
istnienia marki.

Jest to idealna okazja
aby wyrazić naszą wdzięczność.

W czasie tych 10 lat było nam
dane spotkać wielu wspaniałych
ludzi bez których nasz sukces nie
był by możliwy.

Dziękujemy Wam za współpracę,
spotkania, za cenne uwagi,
konstruktywną krytykę
i zaangażowanie w budowanie
marki Sea-Line.

Patrzemy w przyszłość z wielką
nadzieją na dalszy rozwój
i obustronną satysfakcję.



10 lat marki Sea-Line

Ponad **40** lat
historii firmy Troton



Blisko **190** pracowników

Ponad **100**
dystrybutorów



Mariusz Koper i Antarktyda na targach Wiatr i Woda. Finał plebiscytu Żeglarz Roku 2018

Mariusz Koper, zwycięzca szóstej edycji plebiscytu Żeglarz Roku 2018 Magazynu „Wiatr”, spotka się czytelnikami i gośćmi targów Wiatr i Woda. Na podsumowanie konkursu zapraszamy do sali konferencyjnej A warszawskiego centrum Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego 12/14 (niedziela, 3 marca, godz. 14.30). Gośćmi honorowymi będą laureat, Hanna Leniec, drugi oficer na jachcie „Katharsis II”, oraz Szymon Kuczyński, dwukrotny zwycięzca plebiscytu, nominowany za samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów, który tym razem ukończył konkurs na drugim miejscu. Kolejne pozycje w plebiscycie „Wiatru” zajęli: Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki – nominacja za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie 49er, Karol Jabłoński – nominacja za dwunasty tytuł mistrza świata w Bojowej klasie DN, Zofia Klepacka – nominacja za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X oraz Ryszard Wojnowski – nominacja za rejs przez Przejście Północno-Wschodnie trasą ze wschodu na zachód. W internetowym głosowaniu na Żeglarza Roku Magazynu „Wiatr” wzięło udział 4500 osób. Dziękujemy głosującym, a wszystkim nominowanym żeglarzom raz jeszcze gratulujemy wspaniałych sukcesów.

Podczas targowego spotkania Mariusz Koper opowie o trudach wyprawy dookoła Antarktydy na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Pętlę wokół kontynentu załoga wykonała w 72 dni i 6 godzin. To pierwszy taki wyczyn w historii światowego żeglarstwa – został ratyfikowany przez organizację World Sailing Speed Record Council (WSSRC, certyfikat 54), trafił również do światowej

księgi rekordów Guinnessa. Mariusz Koper odpowie na pytania zebranych, pokaże zdjęcia z wyprawy oraz fragmenty dokumentu „Around The Ice”, który premierowy pokaz będzie mieć zaledwie dzień wcześniej w Gdynskim Centrum Filmowym. Będzie też niespodzianka przygotowana przez kapitana i jego załogę – uczestnicy spotkania otrzymają pamiątkowe pocztówki wydane z okazji antarktycznego rejsu jachtu „Katharsis II”.

Targi Wiatr i Woda będą się odbywać od 28 lutego do 3 marca. W czterech halach swą ofertę przedstawi ponad 400 firm z kilku krajów. Wystawcy zaprezentują nowe jachty żaglowe i motorowe z polskich i zagranicznych stoczní, silniki spalinowe i elektryczne, osprzęt, elektronikę pokładową oraz żagle. Producenci i dystrybutorzy odzieży przedstawią nowe kolekcje sztorniaków i kamizelek ratunkowych. Będą też stoiska agencji czarterowych, organizatorów rejsów oraz firm oferujących ubezpieczenia.

W Warszawie zapraszamy także na stoisko magazynu „Wiatr”. To już nasze dziesiąte targi Wiatr i Woda w stolicy. A na kursie – dziesiąty sezon z czytelnikami. Życzymy wam wspaniałych rejsów, regatowych sukcesów, trafnych inwestycji i spełnienia żeglarskich pragnień.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



11 092 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



*Średnia liczba pobrań aktualnego wydania (dane wydawcy – wydania VIII-IX 2018, X-XI 2018, XII-I 2019).





Nieprzemakalny i oddychający sztormiak Tribord 500...



...dostępny jest w krojach męskim i damskim.

Nowości z Decathlonu. Kolekcja żeglarska na każdą okazję i każdy pokład

Zapraszamy do sklepów Decathlon na handlowy początek wodniackiego sezonu. Jak się ubrać na treningi i regaty? Po pierwsze, neoprenowy kombinezon – szczególnie polecamy piankę Tribord Overall DG500 (cena: 299,99 zł) z miękkiego neoprenu o grubości trzech i dwóch milimetrów (na kolanach grubość wynosi 7 mm). Pianka ma szyte i klejone łączenia oraz wzmocnienia zapobiegające przetarciom na pośladkach, kolanach i tylnych częściach ud. Suwak zabezpieczono neoprenowym paskiem. W sklepach Decathlon znajdziecie także rozmiary dziecięce (od 8 do 14 lat – 199 zł).

Do kompletu polecamy top Tribord S500 (cena: 119,99 zł) w kolorze jasnej czerwieni lub ciemnego granatu. Nie ogranicza ruchów podczas aktywnej żeglugi i skutecznie chroni przed wiatrem oraz wodą. Top wykonano z oddychającej i szybkoschnącej tkaniny. Ma szczelne podklejone szwy oraz luźny krój regulowany rzepami przy szyi, mankietach i na biodrach (tu są małe paski do przypięcia rękawiczek). Na ramieniu jest

zapinana kieszeń z odprowadzeniem wody (rozmiar kieszeni dopasowano do szklownika i dwóch niedużych batonów). Natomiast przy szyi mamy krótki suwak i język z rzepem ułatwiający doskonałe dopasowanie. W sklepach Decathlon znajdziecie także kroje damskie i dziecięce.

Polecamy też wysokie neoprenowe buty Tribord wykonane z materiału o grubości 4 mm (cena: 119,99 zł). Mają krótki nierdzewny suwak z zabezpieczeniem na rzep, szyte i klejone szwy, miękką cholewkę wzmocnioną na podbiciu (miejsce na pasy do balastowania) oraz kauczukową pode-

szwę zapewniającą przyczepność na gładkiej i mokrej powierzchni.

Na pokładzie przydadzą się także rękawiczki. W sklepach Decathlon znajdziecie modele wykonane z neoprenu (79,99 zł) i poliestru (49,99 zł). Do naszej kolekcji wybieramy elastyczne poliestrowe rękawiczki Tribord 500 z rzepem przy nadgarstku ułatwiającym dopasowanie oraz ze wzmocnieniami po wewnętrznej stronie dłoni. Pamiętajcie też o kamizelkach ratunkowych lub asekuracyjnych (już od 54,99 zł). W tegorocznej kolekcji debiutuje regatowa kamizelka zaprojektowana w taki sposób, by nie krępowała ruchów



Kangurka Tribord S500 chroni przed wiatrem i wodą.



Pianka Tribord Overall DG500 z miękkiego neoprenu.



Regatowa kamizelka Tribord nie krępuje ruchów.



Buty Tribord mają cholewkę wzmocnioną na podbiciu.



Koszulka polo w kolorze szarym...



...i sportowa wersja z podwójnymi rękawami.



Rękawiczki Tribord 500 z rzepem przy nadgarstku.

podczas manewrów (cena: 129,99 zł). Szeroka kieszeń na brzuchu pomieści rękawiczki, gwizdek, przekąskę i zapasową szklę.

W sklepach Decathlon wypatrzyliśmy też kolekcję przygotowaną dla żeglarzy rywalizujących na większych jednostkach kabiniowych. To lekka i elastyczna odzież oddychająca, która doskonale się sprawdza podczas wysiłku – nie ogranicza ruchów, szybko wysycha i chroni przed promieniami UV. Polecamy koszulkę polo w kolorze szarym lub czarnym (cena 79,99 zł). Przymierzcie też solidne, ale jednocześnie lekkie i elastyczne, bermudy żeglarskie, w których zastosowano wzmocnienia z materiału ripstop (99,99 zł). Hitem są lekkie buty regatowe Race, które w rozmiarze 43 ważą zaledwie 250 gra-

mów (cena: 169,99 zł). Buty mają podeszwę o doskonałej przyczepności oraz impregnację, która ogranicza wchłanianie wody i przyspiesza wysychanie. W ofercie dostępne są także modele przeznaczone dla pań.

Na pokłady większych jednostek turystycznych, żeglujących po wodach śródlądowych, zatokowych, ewentualnie przybrzeżnych, polecamy nieprzemakalny i oddychający sztormiak Tribord 500. Kurtka ma trzy zapinane kieszenie (w tym jedną wewnętrzną), regulowany kaptur oraz dolny ściągacz dla lepszego dopasowania. W tym sezonie będzie dostępna w czterech kolorach: granatowym, czerwonym, żółtym i niebieskim. A także w wersji damskiej w kolorach granatowym i niebieskim.



Buty regatowe Race ważą zaledwie 250 gramów.

53 sklepy Decathlon w całej Polsce oferują sprzęt i odzież do ponad 100 sportów. Ideą firmy jest dostarczanie technicznych produktów w dobrych cenach. Więcej informacji o kolekcji żeglarskiej w sklepach Decathlon i na stronie internetowej www.decathlon.pl. ■

TRIBORD
By DECATHLON

NOWA KOLEKCJA BUTÓW REGATOWYCH RACE 500



HYDROFOBOWA POWŁOKA



SZYBKIE WYSYCHANIE



PRZYZCZEPNOŚĆ



DAMSKIE



MĘSKIE

Wolność w przestworzach. Jak zostać armatorem osobistego odrzutowca?

Odrzutowy Cirrus Vision Jet – lekki osobisty samolot klasy premium.

Mały samolot odrzutowy amerykańskiej firmy Cirrus Aircraft zaprezentowano w Gdyni podczas ubiegłorocznych targów Wiatr i Woda. Ekspozycja cieszyła się tak dużym zainteresowaniem zwiedzających z branży żeglarskiej, że postanowiliśmy poznać bliżej markę, dystrybutora oraz świat *general aviation* obejmujący szkolenia oraz sprzedaż samolotów dla biznesmanów – ludzi poszukujących niezależności w komunikacji, wolności w przestworzach, wygody, komfortu i prestiżu. Najtańszy samolot marki Cirrus kosztuje około 450 tys. dolarów netto. Zakup takiej maszyny moglibyśmy więc porównać na przykład do nabycia jachtu typu Hallberg-Rassy 40 wartego około 400 tys. euro netto. Chcielibyście kiedyś polecieć z Katowic do Gdańska w 90 minut? Albo wyruszyć rano z Warszawy nad Adriatyk, zjeść lunch w chorwackim

Trogirze i tego samego dnia zameldować się ponownie w stolicy? Jeśli tak, zapnijcie pasy...

Latanie własnym samolotem wydaje się czymś nieosiągalnym, a pilotowanie – umiejętnością zarezerwowaną dla nielicznych. Myśląc o takiej aktywności, od razu mamy w głowie miesiące nauki, specjalistyczne badania lekarskie, testy, egzaminy, członkostwo w aeroklubach... Okazuje się jednak, że to wszystko jest znacznie bliżej. Po pierwsze, przyszły pilot bez wielkich wyrzeczeń pogodzi życie zawodowe i rodzinne z odbyciem niezbędnych szkoleń i zdobyciem licencji turystycznej. Po drugie, badania lekarskie nie są tak rygorystyczne, jak te, którym poddawani są zawodowi piloci pra-

cujący w liniach lotniczych. Nie trzeba mieć ani sokołego wzroku, ani serca maratończyka. W podbojach nieba nie przeszkodzi nam krzywa przegroda nosowa, ani też wada wzroku wymagająca noszenia okularów lub soczewek. Jeśli ktoś prowadzi osobowy samochód, zapewne będzie mógł także pilotować własny samolot. Za sterami cirrusów zasiadają niekiedy osoby mające ponad 80 lat. Od czego więc zacząć?

Podążając tropem marki Cirrus i samolotu Vision Jet w Polsce, trafiamy do Terminala General Aviation poznańskiego lotniska Ławica. Część obiektu zajmuje firma Aero Poznań, która w okazałych wnętrzach prowadzi sprzedaż samolotów oraz nowoczesne centrum szkoleniowe. Poznańska szkoła pi-

Simulatory samolotów: na pierwszym planie Vision Jet, na drugim – Cirrus SR.



Wejście do ośrodka Aero Poznań.





System bezpieczeństwa CAPS mają wszystkie modele marki Cirrus.

lotów szczyci się, jako jedna z niewielu w Europie, platynowym certyfikatem jakości amerykańskiej marki. Ponadto, na całym świecie tylko w dwóch miejscach możemy zdobyć uprawnienia *type rating* na odrzutowiec Vision Jet: w fabrycznym Vision Center Campus w Knoxville (stan Tennessee) oraz właśnie w Poznaniu. Dlatego do stolicy wielkopolski przyjeżdżają kursanci z różnych zakątków Europy i świata. Każdy absolwent zostawia tu swój ślad – kopię dyplomu, która oprawiona w ramkę trafia na ścianę sali treningowej. Ponieważ co rok w szkoleniach uczestniczy kilkadziesiąt osób, na ścianach Aero Poznań zaczyna już brakować miejsc. Wśród kursantów jest coraz więcej Polaków – w ubiegłym roku co dziesiąty pilot przeszkolony w poznańskim centrum pochodził z naszego kraju.

Przyszli piloci ćwiczą w wyjątkowych warunkach. Do dyspozycji mają dwa profesjonalne symulatory, których wnętrza odwzorowują kokpity prawdziwych maszyn. Na pierwszym symulatorze prowadzone są szkolenia przygotowujące do pilotowania modeli Cirrus SR20, SR22 i SR22T. To samoloty z silnikiem tłokowym i śmigłem, których atutem jest możliwość lądowania na trawiastych lotniskach sportowych (w całej Polsce jest ponad 100 takich lądowisk). Drugie urządzenie to symulator wyprodukowany w Australii – poligon treningowy dla przyszłych pilotów odrzutowego Vision Jet (ta maszyna musi korzystać z utwardzonych pasów startowych). Oba urządzenia symulują prawdziwy lot nie tylko na ekranach pokładowych urządzeń, ale także za pomocą hydraulicznych podnośników. Kurs na podstawową licencję PPL(A) trwa w Aero Poznań od trzech do sześciu miesięcy (w zależności od czasu, jakim dysponujemy). Wszystkie zajęcia są prowadzone indywidualnie na najnowszych samolotach.

Początki firmy Cirrus Aircraft sięgają 1984 roku. Bracia Dale i Alan Klapmeier tuż po studiach zajęli rodzinną stodołę i zaczęli prace nad swym pierwszym samolotem VK-30. Po czterech latach maszyna wzbiła się w powietrze. Wkrótce przyszły zamówienia i firma rozpoczęła dynamiczny rozwój. W połowie lat 90. opracowano koncepcję modelu SR20, jednomiejscowego samolotu kompozytowego, który zmienił świat *general aviation*. Pierwszy egzemplarz dostarczono w 1999 roku. Na początku SR20 miał 10-calowy wyświetlacz wielofunkcyjny, a później zintegrowany pulpit nawigacyjny – pierwszy tego typu w małym certyfikowanym statku powietrznym. Cirrus wyznaczał więc standardy w branży i inspirował konkurencję.

Kolejnym przełomowym momentem w historii firmy było wyposażenie maszyn w rewolucyjny spadochronowy system bezpieczeństwa CAPS dla całego samolotu. Dziś wszystkie modele marki mają spadochron w standardowym wyposażeniu. W sytuacji awaryjnej, związanej na przykład z gwałtowną zmianą pogody zagrażającą bezpieczeństwu, awarią techniczną lub innym problemem, który w sposób szczególnie zaniepokoi pilota, prowadzący aktywuje system CAPS, samolot traci prędkość, otwiera czaszę spadochronową i maszyna opada na ziemię w pozycji horyzontalnej. Po takim przyziemieniu samolot nie nadaje się już do dalszej eksploatacji, ►

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®

Kamizelka pneumatyczna Sigma Auto 170N, ISO12402-3

LALIZAS 
Simply life saving

www.lalizas.com



28.02-3.03.2019

EXPO XXI | WARSZAWA

ODWIEDŹ NAS!

HALA 1
STOISKO: 76A/127A



ale pilot i załoga wychodzą z maszyny bez szwanku. – Przez niemal ćwierć wieku piloci uruchomili CAPS 83 razy. Jeszcze nigdy użycie systemu nie doprowadziło do uszczerbku na zdrowiu pasażerów, więc ubezpieczyciele przychylnie patrzą na wszystkich użytkowników maszyn z tym systemem – mówi Mateusz Radecki z Aero Poznań. – Odrzutowy Vision Jet jest największym samolotem na świecie wyposażonym w tego typu rozwiązanie. Spośród naszych kursantów, dotąd trzy osoby włączyły CAPS. Pilot z Wielkiej Brytanii przysłał nam nawet specjalne podziękowania za doskonałe przeszkolenie i przygotowanie do awaryjnej sytuacji. Wyłądownik bezpiecznie, wyszedł z kokpitu, zgłosił awarię, zadzwonił do ubezpieczyciela i wkrótce otrzymał odszkodowanie. No i oczywiście wciąż lata cirrusem.

W 2000 roku wprowadzono na rynek samolot SR22, model wyposażony w większy zbiornik paliwa i mocniejszy silnik. Zaledwie trzy lata później SR22 został najchętniej kupowanym samolotem na świecie. W 2007 roku ujawniono plan stworzenia pierwszego modelu z silnikiem odrzutowym. Vision Jet szybko stał się najbardziej wyczekiwaną maszyną w historii firmy. Pierwsze prototypy wzbiły się w powietrze w 2014 roku. Dwa lata później samolot otrzymał certyfikat – było to wydarzenie bez precedensu we współczesnym świecie *general aviation*. Dziś na realizację zamówienia Vision Jet (cena samolotu: około 2,7 mln dolarów) trzeba oczekiwać pięć lat. Ta sytuacja doprowadziła do powstania ciekawego zjawiska handlu miejscami w kolejce. – Nasza firma ma kilka rezerwacji, więc klienci mogą liczyć na znaczne skróce-

nie czasu oczekiwania i utrzymanie atrakcyjnej ceny – zdradza Mateusz Radecki.

Odrzutowy Vision Jet to lekki osobisty samolot klasy premium. Na pokładzie jest siedem foteli. Maszyna pełni służbę przez cały rok, 24 godziny na dobę. Może wykonywać loty w niskich temperaturach i podczas ograniczonej widoczności (na przykład w gęstej mgle). Dlatego właśnie jest tak cennym narzędziem dla zapracowanych i walczących z czasem przedsiębiorców. Mogą oni na przykład podjąć decyzję o podróży praktycznie z dnia na dzień.

Ale oczywiście nie chodzi tu wyłącznie o szybką komunikację i niezawodne narzędzie do pracy. Gdy jeden z klientów odbierał samolot w czwartek, żona pilota od razu zaplanowała podróż na najbliższy weekend. Bo osobiste samoloty rozbudzają wyobraźnię, inspirują do częstych podróży i pozwalają realizować marzenia o wolności w przestworzach. Wielu użytkowników tych maszyn lata nimi na wakacje, na przykład do Chorwacji i Włoch. Natomiast zimą wyruszają w Alpy na narty. Samoloty marki Cirrus mają bowiem bagażniki mieszczące sprzęt narciarski całej rodziny.

Cirrus Aircraft produkuje około 450 maszyn rocznie. Do Europy dociera co dziesiąty egzemplarz. Na polskim rynku dystrybucja prowadzona jest od kilku lat. Samoloty trafiły dotąd do 50 klientów. Ubiegły rok był wyjątkowy – firma Aero Poznań sprzedała najwięcej samolotów w swojej historii. Aktualnie pięciu polskich klientów czeka na dostawę odrzutowego modelu Vision Jet. Sprzedaż na krajowym rynku wspierają dość przyjazne przepisy podatkowe oraz korzystne warunki leasingowania samolotów. Marzycieli spieszmy jednak poinformować, że miesięczna rata za najtańszy model Cirrus SR20 wynosi około 20 tys. zł netto.

Krzysztof Olejnik



Samoloty marki Cirrus mają bagażniki mieszczące sprzęt narciarski.

Targi Wiatr i Woda. Cztery hale, 400 firm i bogaty program

Targi Wiatr i Woda, najstarsza i największa wystawa polskiego przemysłu jachtowego, będą się odbywać w halach Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego 12/14 w Warszawie (od 28 lutego do 3 marca 2019 roku). Organizatorzy spodziewają się około 30 tys. zwiedzających. W trzech halach oraz w obszernym holu wejściowym swą ofertę przedstawi ponad 400 firm z kilku krajów (między innymi Parker Poland, Northman, Balt-Yacht, Delphia Yachts, Taurus Sea Power, Sail Service, Dobre Jachty, Power Boats Poland, Galeon, Suzuki Marine, Master Craft, Aero Poznań i Cirrus Aircraft oraz Pro Fishing and Sport z marką Torqeedo). Wystawcy zaprezentują nowe jachty żaglowe i motorowe z polskich i zagranicznych stoczni, silniki spalinowe i elektryczne, osprzęt, elektronikę pokładową oraz żagle. Producenci i dystrybutorzy odzieży przedstawią nowe kolekcje szortów i kamizelek ratunkowych. Będą też stoiska agencji czarterowych, organizatorów rejsów oraz firm oferujących ubezpieczenia.

A co w programie wystawy? Uroczyste otwarcie – w czwartek w południe. Spotkanie z Krzysztofem Baranowskim – w piątek o godz. 12.00. Największe wyzwania w polskim żeglarskim w ocenie Tomasza Chamera, Jacka Pietraszkiewicza i Dominika Życkiego z PZZ – w sobotę o 11.30. Rafał Moszczyński opowie o przygotowaniach do wokółziemskiego rejsu szlakiem Henryka Jaskuły (sobota, 14.30). Przedstawiciele władz Szczecina zaproszą na finał The Tall Ships Races 2021 (sobota, 15.15). Grzegorz Pawlak przedstawi podstawy nawigacji elektronicznej (sobota, 10.30, sala B1). Ciekawie się zapowiada także spotkanie z To-



FOT. EXPO XXI

Kompleks targowy Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego w Warszawie.

mem Cunliffem, brytyjskim żeglarzem i dziennikarzem, instruktorem i egzaminatorem Royal Yachting Association (sobota, 13.00, sala B1).

W niedzielę czeka nas konkursowy maraton. Rozstrzygnięcie konkursu fotograficznego Pantaenius Jacht Foto – o 11.00. Rejs Roku i Srebrny Sekstant – o 12.00. Wręczenie nagród magazynu „Żagle” im. Leonida Teligi – o 13.00. Finałowym wydarzeniem warszawskiej wystawy będzie spotkanie podsumowujące szóstą edycję plebiscytu Żeglarz Roku 2018 Magazynu „Wiatr”. Gośćmi honorowymi będą Mariusz Koper, laureat konkursu, oraz Szymon Kuczyński, dwukrotny zwycięzca plebiscytu. Zapraszamy do sali konferencyjnej A w niedzielę 3 marca o godz. 14.30. To oczywiście tylko wybrane punkty z targowego programu. Więcej o wydarzeniach i wystawie na stronie internetowej www.wiatriwoda.pl. ■

wiatriwoda.pl


WIATR i WODA

31. Targi Sportów Wodnych i Rekreacji

28 lutego – 3 marca

Warszawa, EXPO XXI, ul. Prądzyńskiego 12/14

organizator

organizator
wykonawczy

partner

partner strategiczny

członek
stowarzyszenia

patronat medialny

współpraca medialna

YACHT EXPO

murator
EXPO

Zagle

GDYNIA
Żeglarska Stolica PolskiIFBSO
THE WORLD'S
LEADING BOAT SHOW
PLATFORMwater sports arena
WASPAR.pl

zagle.com.pl

WIATR
magazyn dla żeglarzy

Ile farby na jacht?

Testujemy aplikację Seajet Paint

Producenty farb sięgają po nowe technologie, które mają nam pomóc w używaniu ich produktów. Na placu remontowym, przy naszej łodzi, zazwyczaj nie mamy dostępu do komputera. A drukowanie wszystkich potrzebnych informacji (na przykład kart technicznych) jest niepraktyczne i chyba nikt tego nie robi. Zwykle jednak mamy przy sobie telefon – urządzenie zaopatrzone w odpowiednią aplikację stanie się dobrym doradcą. Odpowie na pytania dotyczące czasu schnięcia farb, wydajności, czy kolejności nanoszenia poszczególnych warstw. Przygotowując się do wiosennej konserwacji łódki (na przykład do malowania dna farbą przeciwporostową), cały remont możemy zaplanować w podróży lub w przerwie między codziennymi obowiązkami.

Dobrym przykładem jest aplikacja Seajet Paint, którą przygotowano na smartfony i tablety działające w najpopularniejszych systemach operacyjnych Android oraz iOS. Na naszym urządzeniu mobilnym wchodzimy do sklepu Play lub do App Store. W wyszukiwarce wpisujemy Seajet i system od razu pokazuje aplikację na pierwszym miejscu listy. Instalacja trwa kilka sekund i natychmiast możemy korzystać z informacji, które zawiera oraz z funkcji, które nam udostępnia.

Aplikacja Seajet Paint prezentuje kontakty do dystrybutorów w różnych regionach świata (polska flaga kieruje do szwajcarskiej firmy CMS farbyjachtowe.pl), przedstawia filmy instruktażowe, a także krótki poradnik dla szkutników i armatorów (bezpieczeństwo i spis dobrych praktyk). Pierwsza zakładka od lewej prowadzi użytkownika do wirtualnego magazynu produktów. Mamy tu cztery alejki z farbami jachtowymi Seajet. W pierwszej przeglądamy całą paletę farb przeciwporostowych. Użytkownik poznaje cechy produktów, dostępne kolory, zastosowanie, wielkości opakowań oraz wydajność poszczególnych farb. Dowiadujemy się na przykład, że farba Seajet 031 Samurai dostępna jest w kolorach szarym, niebieskim, czerwonym, zielonym i czarnym. A wydajność wynosi litr

na 9,2 metra kwadratowego powierzchni. Mamy też cenne informacje o zgodności danego produktu z innymi farbami dostępnymi na rynku. W podobny sposób aplikacja Seajet Paint przedstawia farby w kolejnych wirtualnych alejkach: podkłady (na przykład Seajet 011 Underwater Primer), rozcieńczalniki (na przykład Seajet Thinner A) oraz farby nawierzchniowe i lakiery (na przykład Seajet 120 UV Varnish).

Wreszcie zaglądamy do zakładki nazwanej Kalkulator. W tym miejscu dowiemy się ile farby będziemy potrzebować do pokrycia burt i dna naszej łodzi. Aplikacja zapyta użytkownika o typ jednostki (żaglowa czy motorowa), o rodzaj kila, długość w linii wodnej, szerokość, zanurzenie oraz o to, ile warstw chcemy nanieść. Jak to działa? Sprawdźmy. Założmy, że nasza łódź to Delphia Nano – mały jacht spacerowy do rekreacyjnej żeglugi przypominający tradycyjne holenderskie łodzie wypornościowe.

Wpisujemy długość: 8 metrów. Szerokość: 3 metry. Zanurzenie: 0,4 metra (zamiast przecinka należy wpisać kropkę). Wybieramy podkład Seajet 011 Underwater Primer (jedna warstwa) oraz farbę przeciwporostową Seajet 023 Teichi (dwie warstwy). Aplikacja informuje, że będziemy potrzebować 4,05 litra farby przeciwporostowej (oczywiście wszystkie informacje dostępne są po polsku).

Farby Seajet produkowane są w holenderskiej miejscowości Heijningen (20 km na południe od Rotterdamu). Nowoczesny zakład należy do japońskiego koncernu Chugoku Marine Paints (CMP), który od stu lat wytwarza farby dla okrętownictwa. Firma ma kilka oddziałów, głównie na dalekim wschodzie. Jej produkty pokrywają kadłuby co piątego statku świata. W marcu 2017 roku otwarto w Holandii nową fabrykę – powstała obok już istniejącej (koszt inwestycji: 22 mln euro). Zakład jest w całości zasilany energią z paneli słonecznych znajdujących się na dachu obiektu. Może wytworzyć 12 mln litrów farb rocznie, emitując 95 proc. mniej zanieczyszczeń. Proces produkcyjny jest zautomatyzowany i odbywa się w hermetycznej instalacji. Komponenty do farb pompowane są z ogromnych zbiorników (częściowo znajdujących się pod ziemią). Za dozowanie składników odpowiada komputer, a nad całym procesem produkcyjnym czuwa zaledwie dwóch techników. Farby produkowane są partiami w wielkich kadziach zwanych dzieżami. Te najmniejsze (właśnie w nich powstają farby jachtowe) wytwarzają jednorazowo około 800 litrów farby, największe – około 10 tys. litrów. Każda partia wyprodukowana w jednej dzieży ma swą unikalną szarżę (*batch number*). Z głównej hali produkt trafia do laboratorium, gdzie sprawdzane są jego parametry: lepkość, kolor, dyspersja i czas schnięcia. Jeśli farba spełnia wszystkie oczekiwania producenta, trafia do rozlewni. Z każdej partii w fabryce pozostają próbki, które przechowuje się, aż upłynie okres przydatności farby do użycia.

Więcej informacji o farbach Seajet na stronie internetowej www.farbyjachtowe.pl. ■



Asystent armatora: aplikacja Seajet Paint w telefonie.

- ✦ doskonały hydrodynamicznie kadłub pozwalający na rozwinięcie znacznie większej prędkości niż spacerowa
- ✦ funkcjonalne rozwiązania wnętrza
pełna wysokość stania w kabinach
- ✦ 2 łazienki
- ✦ przestronny kokpit
- ✦ pokład słoneczny na dachu z opcją flybridge
- ✦ najwyższa jakość wykonania
- ✦ transport lądowy bez pilota



BALT 918 **TYTAN**

- ✦ pół-ślizgowa jednostka spacerowa z obszerną mesą salonową na górnym poziomie oraz przestronnym kokpitem z dodatkową częścią wypoczynkową
- ✦ 3 wygodne, zamykane drzwiami kabiny sypialne
- ✦ pełna wysokość stania, jak również dostępność szafek meblowych i wygodnych, pełnowymiarowych koi
- ✦ łatwe i zwinne manewrowanie w ciasnym porcie
- ✦ transport lądowy bez pilota



Mariusz Koper Żeglarzem Roku 2018.

W głosowaniu wzięło udział 4500 osób



Mariusz Koper i jacht „Katharsis II” na Morzu Bellinghousena.

Fot. www.antarcticcircle60s.pl

Mariusz Koper, nominowany za żeglarską wyprawę dookoła Antarktydy na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej, głosami czytelników został wybrany Żeglarzem Roku 2018 Magazynu „Wiatr”. W internetowym plebiscyfie triumfator zdobył ponad 51 proc. głosów. Drugie miejsce przyznano Szymonowi Kuczyńskiemu nominowanemu za samotny wokółziemski rejs bez zawijania do portów.

Kolejne pozycje zajęli: Dominik Buksak i Szymon Wierzbicki – nominacja za wicemistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie 49er, Karol Jabłoński – nominacja za dwunasty tytuł mistrza świata w bojerowej klasie DN, Zofia Klepacka – nominacja za mistrzostwo Europy w olimpijskiej klasie RS:X oraz Ryszard Wojnowski – nominacja za rejs przez Przejście Północno-Wschodnie trasą ze wschodu na zachód. Liczenie głosów w aplikacji www.wiatr.pl/konkurs zakończono 31 stycznia o godz. 22.00. Dziękujemy głosującym, a wszystkim nominowanym żeglarzom raz jeszcze gratulujemy wspaniałych sukcesów.

Po 102 dniach, 22 godzinach i 59 minutach od opuszczenia Kapsztadu, „Katharsis II”, z kapitanem Mariuszem Koperem i załogą (Tomasz Grala, Hanna Leniec, Michał Bara-

siński, Magdalena Żuchelkowska, Wojciech Małecki, Ireneusz Kamiński, Piotr Kukliński i Robert Kibart), przeciął linię mety w Hobart w Australii, okrążając po drodze Antarktydę po jej wodach, czyli na południe od 60. stopnia szerokości geograficznej południowej. Pętlę wokół kontynentu załoga wyko-



Idealna na jacht. Kamera GoPro HERO7 Black wyznacza standardy w zakresie stabilizacji obrazu.

nała w 72 dni i 6 godzin, żeglując non stop i płynąc na południe od 62. równoleżnika. To pierwszy taki wyczyn w historii światowego żeglarstwa. Został ratyfikowany przez organizację World Sailing Speed Record Council (WSSRC, certyfikat 54). Trafił również do światowej księgi rekordów Guinnessa.

Od startu 23 grudnia 2017 roku, aż do przecięcia własnego śladu 20 marca 2018 roku, jacht pokonał 12 700 mil morskich, w tym 10 400 mil po wodach Antarktydy. Później obrał kurs na port Hobart, gdzie dotarł 5 kwietnia 2018 roku. W trakcie całej wyprawy załoga pokonała 15 853 mile.

Najnowsza kamera GoPro. Flagowy model HERO7 Black

Zwycięzca plebiscytu otrzyma pamiątkową statuetkę, najnowszą kamerę GoPro – model HERO7 Black (cena: 1899 zł) oraz zegarek renomowanej francuskiej marki Lip (model Nautic Ski, cena: 2245 zł). Kamera HERO7 Black, dzięki funkcji HyperSmooth, wyznacza nowe standardy w zakresie stabilizacji obrazu – uzyskujemy podobny efekt, jak podczas profesjonalnego nagrywania z gimbałem. Dotąd żadna kamera nie dawała tak zaawansowanej wewnętrznej stabilizacji. Z funkcji HyperSmooth możemy korzystać pod wodą, przy dużych wstrząsach oraz w silnym wietrze. HERO7 Black to po prostu idealne urządzenie na jacht, łódź motorową, deskę windsurfingową, czy kite’a.

Kamera wprowadza również przełomowy sposób filmowania dzięki TimeWarp. Ta funkcja pozwala tworzyć przyspieszone i stabilne filmy poklatkowe – przekształca dłuższe materiały w krótkie (łatwe do ▶

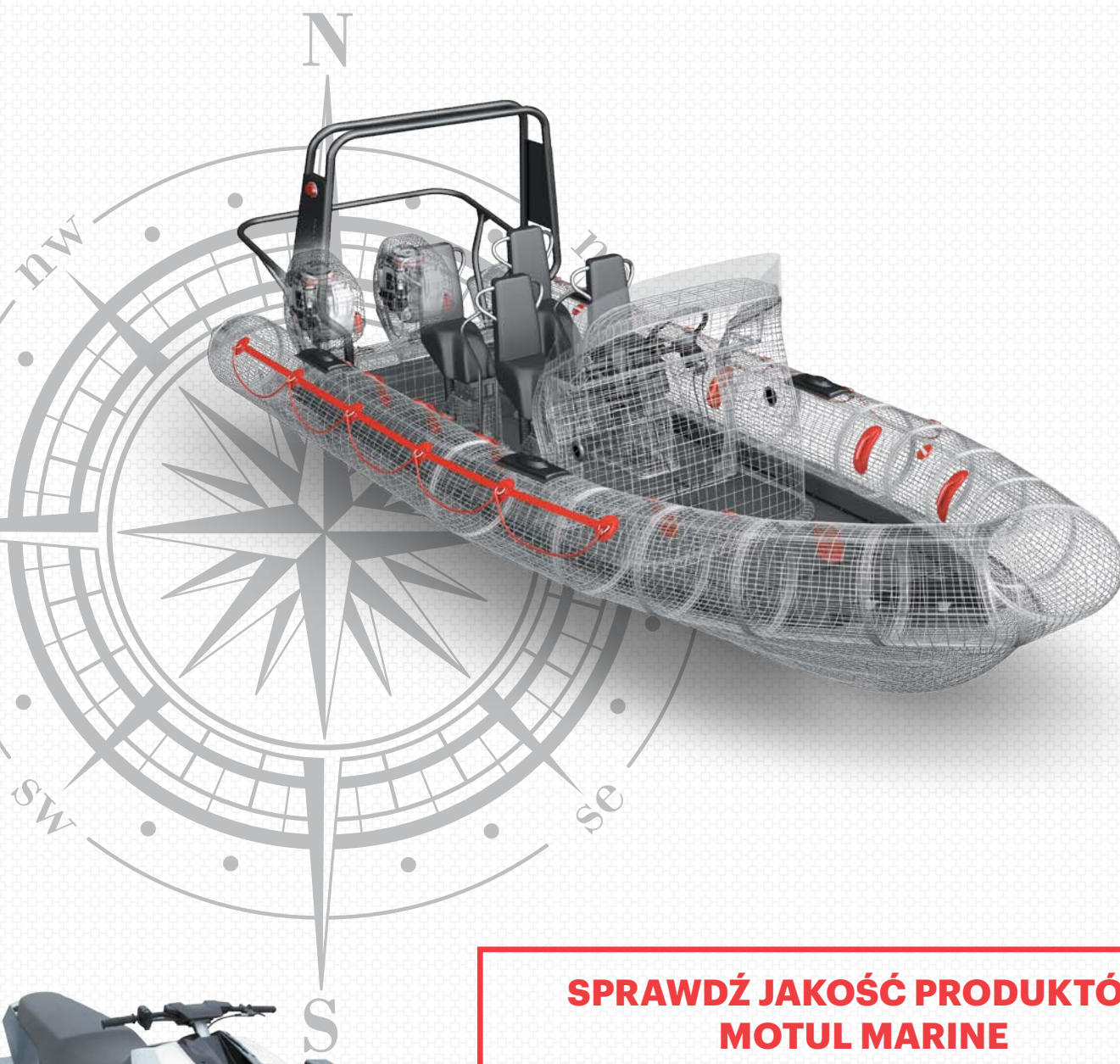


Pierwsza kamera GoPro z funkcją transmisji na żywo.

PARTNERZY PLEBISCYTU



WSPIERAMY TWOJĄ PASJĘ



**SPRAWDŹ JAKOŚĆ PRODUKTÓW
MOTUL MARINE**



Autoryzowany Dystrybutor Produktów Motul w segmencie marine



**INTER
CARS**

**CZĘŚCI I AKCESORIA
MARINE**



MOTUL



Zegarek żeglarza roku: Lip Nautic Ski, reedycja słynnego modelu z 1967 roku.

udostępniania). HERO7 Black to także pierwsza kamera GoPro z funkcją transmisji na żywo – możemy udostępniać nagrywane materiały w czasie rzeczywistym (Facebook, Twitch, YouTube, Vimeo i inne platformy).

Co jeszcze potrafi HERO7 Black? Bez dodatkowej obudowy jest wodoszczelna do głębokości 10 metrów. Oferuje doskonałą jakość obrazu (filmy: 4K60, zdjęcia: 12MP). Ma dwucalowy dotykowy ekran z uproszczonym interfejsem. Funkcję wykrywania twarzy, uśmiechu, scen oraz samowyzwalacz (do zdjęć grupowych i *selfie*). A nawet naklejki z danymi GPS – monitorujemy prędkość, dystans i wysokość, a następnie umieszczamy te informacje w filmach. Tryb portretowy pozwala wykonywać ujęcia w pionie (łatwe udostępnianie na Instagramie). Dźwięk rejestrujemy w zwiększonym zakresie dynamicznym. Możemy też sterować kamerą za pomocą głosu (w 14 językach). Kamerę ufundowała firma Freeway OMT, wyłączny dystrybutor produktów GoPro w Polsce (www.omtgroup.pl).

Zegarek marki Lip

Żeglarz roku otrzyma także francuski zegarek Lip (model Lip Nautic Ski). Zegarki tej marki nosili między innymi Charles de Gaulle i Winston Churchill. A także zespół Jacques'a Cousteau, słynnego badacza mórz, podróżnika, pisarza i filmowca. Cousteau był związany z wodą, jak mało kto. Zapuszczał się w głębiny swymi pionierskimi miniaturowymi łodziami, by badać podwodny świat i pokazywać go ludziom na niezwykłych filmach. Lip Nautic Ski to

reedycja słynnego zegarka wyprodukowanego w 1967 roku z okazji setnej rocznicy działalności firmy. Był to pierwszy zegarek o wodoszczelności do 20 ATM. Nic dziwnego, że markę upodobała sobie ekipa badawcza kapitana Cousteau. Polskim dystrybutorem zegarków Lip jest firma Hash-tag. Więcej informacji na stronie internetowej www.timeandmore.pl.

Kamizelka ratunkowa ISP od firmy Parker Poland

Zdobywca drugiego miejsca otrzyma pneumatyczną kamizelkę ratunkową ISP ufundowaną przez firmę Parker Poland (www.parker.com.pl).



Kamizelka marki ISP od firmy Parker Poland.

com.pl). Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO₂, pas krocza i metalową klamrę. Oferowana jest w wersji manualnej (użytkownik uruchamia mechanizm napędlający kamizelkę) i automatycznej (zostaje uruchomiona po zanurzeniu w wodzie, ale użytkownik także sam może uruchomić mechanizm). Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie. Manualna kamizelka ratunkowa ISP kosztuje 435 zł, automatyczna – 455 zł.

Zegarki marki Spinnaker

Żeglarze, którzy zajęli miejsca drugie, trzecie, czwarte, piąte i szóste, otrzymają zegarki marki Spinnaker, dodające szyku oraz elegancji na wodzie i na lądzie. Dobór materiałów, wzornictwo oraz detale w żeglarskim stylu sprawiają, że zegarki te oddają hołd każdemu stylowi żeglowania. Marka Spinnaker ma w ofercie kilka kolekcji: Amalfi Yachting Timer, Wood (orygi-



Zegarek marki Spinnaker. Szyk i elegancja na wodzie i na lądzie.

PARTNERZY PLEBISCYTU





Torba Mistral (od Code Zero) ma solidne zamki i nieprzemakalną kieszeń.

nalny drewniany panel), Core (wyraziste kolory i subtelne morskie wzornictwo), Pro-Driver (najwyższa jakość stali nierdzewnej), Solar Powered (zasilanie energią słoneczną) oraz Vintage (nawiązanie do ery morskich odkryć). Dystrybutorem marki jest firma Hashtag – www.timeandmore.pl.

Torby Code Zero na każdą okazję

Wszyscy nominowani żeglarze otrzymają torby żeglarskie sopockiej marki Code Zero, doskonale na regaty, rejs lub zwykły rodzinny wyjazd. Firma Code Zero powstała w 2012 roku. Założyli ją Marcin Matla i Jacek Kuciel, jeden z dyrektorów gdańskiej żagłowni Sail Service. Niewielka szwalnia nastawiona na produkcję toreb i upominków z tkanin dakronowych, dość szybko zdobyła uznanie klientów zainteresowanych sportami wodnymi. Zwróciła też uwagę agencji reklamowych, których handlowcy poszukują ciekawych gadżetów dla przedsiębiorstw z różnych branż. Code Zero wykorzystuje w produkcji nowe tkaniny, dakrony ze starych żagli, a także materiały laminatowe z nowoczesnych grotów i foków. Współpracuje z dwoma dostawcami materiałów, pozyskuje też produkcyjne resztki z kilku żagłowni. Produkty Code Zero trafiły już do klientów z Wielkiej Brytanii, Niemiec, Skandynawii, Szwajcarii, a nawet z Australii i USA. Dominuje sprzedaż internetowa, ale marka Code Zero obecna jest także w tradycyjnych sklepach: Wind (Szafarnia 11U 16), Sailing Machine (sezonowo: Miłkołajki, Kamień Pomorski) oraz w firmowym sklepie Code Zero (Sopot, ul. Monte Casino 10). W tym sezonie Code Zero poszerza swą ofertę o nowe torby i plecaki. Na stronie www.codezero.pl dostępne są już premierowe modele. Między innymi mały plecak podróżny (pojemność: 32 l), duży plecak podróżny (44 l), są także nowe plecaki miejskie. ■



Rodzina silników zaburtowych DF

DF140A/DF115A/DF100A

LEAN BURN

**POZNAJ
INNOWACYJNY
SYSTEM
LEAN BURN**

OGRANICZ ZUŻYCIE
PALIWA NAWET O 40%



Mariusz Koper w rejsie dookoła Antarktydy.

Fot. www.antarcticcircle60s.pl (3)

Jacht „Katharsis II” po remoncie gotowy do nowych wyzwań

Dziewięcioletni jacht „Katharsis II”, mający za rufą już 120 tys. mil morskich, od maja ubiegłego roku przechodził generalny remont w Auckland w Nowej Zelandii. – Wygląda pięknie, jest jak nowy – mówił nam w pierwszych dniach lutego Mariusz Koper, który wraz z Hanną Leniec doglądał na antypodach ostatnich prac.

Wpierw pojechali do Nowej Zelandii w grudniu, a później ponownie w drugiej połowie stycznia. Razem odbyli tam pierwszy krótki rejs testowy, a po paru dniach, gdy pojawił się silny wiatr, wyruszyli na dłuższy szlak wokół Nowej Zelandii, by przetestować jednostkę w sztormowych warunkach. – Żegluga w dwie osoby na tak dużej jednostce (jacht typu Oyster 72)

zawsze jest sporym wyzwaniem. Zwykle w dzień jesteśmy razem na pokładzie, natomiast w nocy wprowadzamy wachty i zmieniamy się co kilka godzin – opowiadał Mariusz Koper.

Zakres prac remontowych był spory. „Katharsis II” ma nowe żagle (część zestawu), olinowanie stałe oraz nowy bom (stary uległ uszkodzeniu podczas antarktycznej



Nowość od Code Zero: plecak podróżny Oroshi z dodatkową nieprzemakalną kieszenią i odpinaną ścianką.

PARTNERZY PLEBISYTU

GoPro
Be a **HERO**.

lip


SPINNAKER


PARKER

**CODE
ZERO**
SAIL
CLOTH
PRODUCTS
www.codezero.pl



Na pokładzie „Katharsis II” – żegluga wśród growlerów.

wyprawy). Na pokładzie wymieniono kabestany. Przeprowadzono przeglądy silnika, agregatu, odsalarki i ogrzewania. Na specjalne zamówienie wykonano nowy ponton spełniający oczekiwania osób wybierających się z pokładu na wyprawy nurkowe – jest węższy, dłuższy, lżejszy i szybszy. Ponadto, ma mocowania do butli nurkowych.

Jakie plany na najbliższe dni i tygodnie? Już w niedzielę 3 marca Mariusz Koper i Hanna Leniec odwiedzą warszawskie targi Wiatr i Woda. Na targowej scenie wystąpią o godz. 12.00 – podsumowanie konkursu Rejs Roku, o 13.00 – wręczenie Nagród im. Leonida Teligi miesięcznika „Żagle” oraz o 14.00 – wręczenie nagrody im. kapitana Leszka Wiktorowicza. Na koniec Mariusz Koper i Hanna Leniec wezmą udział w spotkaniu podsumowującym plebiscyt Żeglarz

Roku 2018 Magazynu „Wiatr” – zapraszamy do sali konferencyjnej A o godz. 14.30.

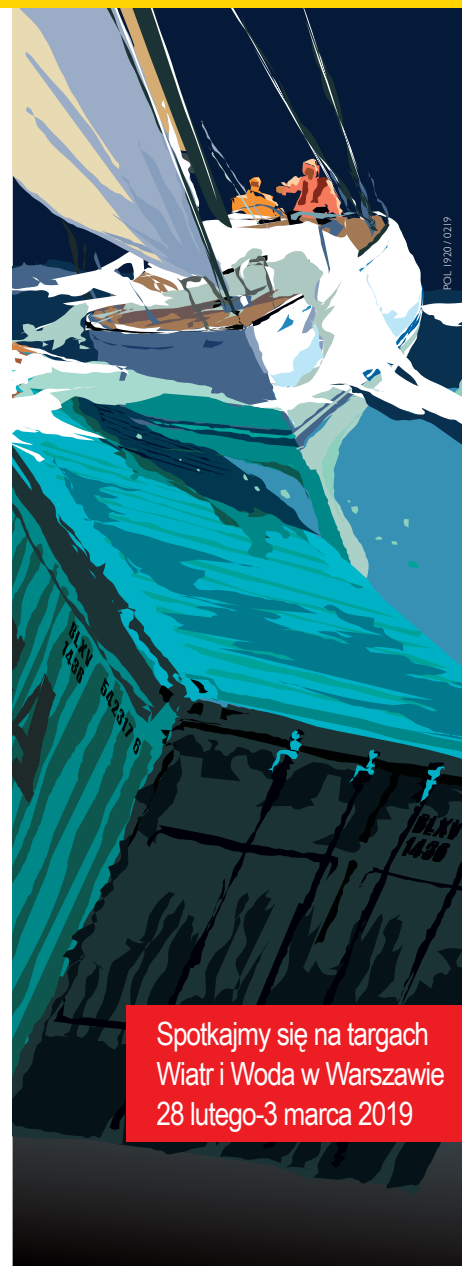
Krótko po targach załoga znów poleci do Nowej Zelandii. Pod koniec marca „Katharsis II” wyruszy na wody Oceanu Spokojnego. Na kursie południowe wyspy Polinezji Francuskiej. Kolejne przystanki na szlaku to Patagonia, wyspy antarktyczne oraz Georgia Południowa.

– Wciąż chcemy sporo czasu spędzać na pokładzie, w dłuższych i krótszych rejsach po różnych akwenach świata – mówił nam Mariusz Koper. – Uwielbiam żyć na jachcie i zarażać tą pasją najbliższych oraz znajomych. Nie każdy rejs musi być ekstremalnym wyzwaniem, ale zwykle, także w tropikach, poszukujemy miejsc rzadko odwiedzanych. Gdy wrócimy na zimne wody, być może pokusimy się o rejs dookoła bieguna północnego. ■



Hanna Leniec, drugi oficer na „Katharsis II”.

Nie wszystkie ryzyka
są do przewidzenia



Spotkajmy się na targach
Wiatr i Woda w Warszawie
28 lutego-3 marca 2019

Niezidentyfikowane obiekty pływające są stałym tematem rozmów żeglarzy od Morza Bałtyckiego do Pacyfiku. Jednak niebezpieczne szczątki nie są jedyną możliwą przyczyną utraty kila. Dlatego firma Pantaenius zawsze pokrywa koszty inspekcji po sztrandowaniu oraz oferuje wskazówki, jak zapobiegać wyciekom i jak się zachować w nagłych wypadkach na morzu.


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów



Kéni Piperol na jachcie Vector 6.5 z polskiej firmy Yacht Service.

Fot. Clément Le Calvé / LGL

ambasadorem marki Vector 6.5 został włoski żeglarz Andrea Fornaro, który pierw kupił w Szczecinie jednostkę prototypową ze starszej formy, później zajął na niej piąte miejsce w regatach Mini Transat 2017, a następnie namówił Polaków do zainwestowania w produkcję łodzi seryjnych. Sam też nie spoczął na laurach – zakładając profil na Facebooku Vector 650 oraz stronę internetową www.vector650.com, informował świat klasy Mini o kolejnych zwodowanych egzemplarzach i pomyślnych testach. – Andrea uwierzył w nasze możliwości i nowy projekt, więc pomógł nam go wypromować – mówi Mariusz Świsłelnicki, właściciel Yacht Service.

Klasa Mini 650. Mamy to! Polski jacht we flocie łodzi seryjnych

W sierpniu ubiegłego roku pisaliśmy o rosnącej popularności jachtów klasy Mini 650 wytwarzanych w szczecińskiej firmie Yacht Service, która działa nad Odrą na terenie dawnej stoczni im. Leonida Teligi (ul. Światowida 6). Jesienią poinformowano o podpisaniu umowy na dziesiąty egzemplarz łodzi Vector 6.5 – ozna-

cza to, że wkrótce (prawdopodobnie w kwietniu lub w maju), po pierwszych startach zagranicznych armatorów, polska łódź stanie się jedną z oficjalnych konstrukcji, na której można rywalizować we flocie jednostek seryjnych. Łodzie ze Szczecina trafiły między innymi do Francji, Włoch, na Wyspy Kanaryjskie oraz do Szwajcarii. Nieformalnym

Przygodę z klasą Mini szczecińska stocznia rozpoczęła od budowy prototypowej jednostki dla Radka Kowalczyka, który uczestniczył w regatach Mini Transat w 2015 roku. „Calbud 894”, zaprojektowany przez Francuza Étienne’a Bertranda, zatonął po wypadku w trakcie drugiego etapu regat, a polski żeglarz został ewakuowany przez załogę tan-

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.



Wnętrze mini o numerze 964. Fot. vector650.com



Szymon musi się pożegnać z wygodami swego maxusa.

kowca linii Maersk. W tej samej formie powstała łódź dla Andrea Fornaro. Później Étienne Bertrand przywiózł do Polski projekt nowoczesnej jednostki z charakterystycznym okrągłym dziobem, przystosowanej do rywalizacji we flocie łodzi seryjnych. – Te jachty mają prostszą konstrukcję, są łatwiejsze w prowadzeniu i sporo tańsze – mówi Mariusz Świstelnicki. – Vector 6.5 z masztem, okuciami i kompletem lin kosztuje 39 000 euro netto. Klasa Mini jest więc najtańszym sposobem na zaistnienie w świecie regat oceanicznych. By móc się ścigać, wystarczy dołożyć żagle i elektronikę. No i oczywiście odpowiednią przyczepę. Jednostki prototypowe są co najmniej dwa razy droższe. Mają kadłuby i maszty z włókien węglowych, uchylne kile, a ostatnio nawet burtowe hydroskrzydła.

Z informacji, które docierają do stoczni, wynika, że pięciu nabywców łodzi Vector 6.5 planuje start w tegorocznej edycji Mini Transat, a dwóch kolejnych przygotowuje się na jesień 2021 roku. Wtedy też we flocie łodzi seryjnych zamierza rywalizować Szymon Kuczyński, który dwa razy opłynął samotnie świat (przez Kanał Panamski w rejsie etapowym oraz wokół trzech przylądków w rejsie non stop).

Warto zwrócić uwagę, że dotąd żaden polski żeglarz nie wystartował w grupie jednostek seryjnych w wyścigu Mini Transat. Gdy Kazimierz „Kuba” Jaworski zajmował doskonale drugie miejsce na „Spanielku” w 1977 roku (pierwsza edycja regat), nie było

jeszcze podziału na grupy. Kolejni Polacy rywalizowali na jednostkach prototypowych. Jarosław Kaczorowski na jachcie „Allianz.pl” wywalczył 19. lokatę w 2007 roku. Dwa razy ścigał się Radek Kowalczyk – w 2011 oraz w 2015 roku.

Szymon Kuczyński odwiedził siedzibę Yacht Service i przeprowadził rozmowę z szefem firmy. Wiosną ma rozpocząć treningi na prototypowym stocznioowym egzemplarzu, który dla szczecińskiej ekipy szkutników był poligonem doświadczalnym. Za kilka miesięcy Yacht Service być może rozpocznie budowę docelowej łodzi na Mini Transat. – Wierzę, że Szymona stać na miejsce w pierwszej dziesiątce, a nawet w pierwszej szóstce – mówi Mariusz Świstelnicki. – Budowa jachtu to jednak dopiero pierwszy krok. Niezbędne będzie także zdobycie budżetu na logistykę, opłaty portowe, ubezpieczenia, treningi, rejsy testowe oraz wpisowe do regat. Nawet jeśli zawodnik będzie mieszkać na jachcie, co oczywiście nie jest czymś niespotykanym w świecie klasy Mini, nie da się zrealizować tego projektu za tysiąc euro. Nasza firma może zagwarantować Szymonowi tylko to, że sprzęt, który potrafimy wyprodukować, nie będzie żadną przeszkodą w osiągnięciu sukcesu.

– Nieustannie pracuję nad zdobyciem finansowania, buduję stronę internetową i przygotowuję do sprzedaży jacht „Atlantic Puffin”, który przez ostatnie lata był moim domem na morzu i na lądzie – mówi Szymon Kuczyński. – Chciałbym także jak najszybciej zwodować treningową jednostkę Yacht Service, by rozpocząć żeglugę i starty. Planuję między innymi udział w regatach załóg dwuosobowych Baltic 500 organizowanych przez niemiecki Yacht Club Strande (trasa wiedzie dookoła duńskich wysp Zelandia i Læsø) oraz w wyścigu samotników Silverrudder (dookoła wyspy Fionia – tu startuje około 20 łodzi klasy Mini). Wczesną wiosną przyszłego roku chciałbym już być na Morzu Śródziemnym z nową łódką, by wystartować w pierwszych regatach sezonu z oficjalnego kalendarza klasy: Mini Golfe oraz Arcipelago 650. Natomiast sezon 2021 to już ostatnia prosta przed wrześniowym startem wyścigu oceanicznego.

Sukcesy w regatach klasy Mini często są przepustką do żeglugi na większych jednostkach regatowych. To właśnie na tej łódce rozpoczynali swą międzynarodową karierę słynni skipperzy, między innymi Michel Desjoyeaux, Ellen MacArthur, Loïck Peyron, Samantha Davies, czy Bernard Stamm. Czy kiedyś podobną drogę przejdzie żeglarz z Polski? Jeśli to ma się udać, najprostsza droga wiedzie dziś przez Szczecin, Odrę i pokład łodzi Vector 6.5.

Krzysztof Olejnik

Fajnie tu, tylko gdzie jest łódź?



Spotkajmy się na targach
Wiatr i Woda w Warszawie
28 lutego-3 marca 2019

Pakiety czarterowe Pantaenius to automatyczna ochrona opłaty za czarter w przypadku niewypłacalności agencji lub operatora floty.


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Internetowy sklep żeglarski

A.W. Niemeyer

www.awn24.pl

tel. 59 722 21 24

info@awn24.pl

bezpłatny katalog 2019

ponad 22 000 produktów w ofercie



Golden Globe Race. Stary człowiek i morze...

Jean-Luc Van Den Heede, 73-letni francuski żeglarz, wygrał wokółziemskie regaty samotników Golden Globe Race zorganizowane w 50. rocznicę rozpoczęcia słynnego wyścigu dziennika „The Sunday Times”. Triumfator był faworytem, gdyż miał największe oceaniczne doświadczenie i perfekcyjnie przygotowany jacht „Matmut”, a dzięki wsparciu sponsora, na treningi poświęcił aż półtora roku. Czas zwycięzcy: 211 dni, 23 godziny i 12 minut.

Jean-Luc uciekł rywalom na południowych wodach. Na Oceanie Spokojnym

wyprzedzał Holendra Marka Slatsa, najgroźniejszego rywala, o ponad dwa tysiące mil. Mogło się wówczas wydawać, że wyścig jest rozstrzygnięty. Później jednak Van Den Heede miał awarię mocowania salingów. Początkowo chciał popłynąć do Valparaíso w Chile, by tam naprawić jacht. Taka decyzja oznaczała wycofanie się z rywalizacji non stop i przejście do kategorii Chichester (żegluga z jednym postojem). W tej sytuacji Jean-Luc postanowił wykonać prowizoryczną naprawę na morzu. Prace zajęły mu półtora tygodnia. W tym

czasie rywal nie próżnował i odrabiał straty. Zbliżył się do lidera na kilkaset mil. Później żeglował szybciej i po minięciu równika tracił już tylko 50 mil. Do sensacji jednak nie doszło. Najpierw obaj padli ofiarą rozległego wyżu azorskiego, a później Van Den Heede pierwszy złapał korzystny



Jacht „Matmut” opłynął świat w 211 dni, 23 godziny i 12 minut.



Szczęśliwy Jean-Luc Van Den Heede na mecie regat.

wiatr i znów odpłynął rywalowi. Gdy mijał linię mety, miał 349 mil przewagi. Estończyk Uku Randmaa tracił do zwycięzcy 3,5 tys. mil, Amerykanin Istvan Kopar – ponad 4,3 tys. mil, a ostatni w klasyfikacji Fin Tapio Lehtinen – prawie 7,8 tys. mil. Warto zauważyć, że pierwszych trzech zawodników żeglowało na jachtach typu Rustler 36.

Regaty zorganizowano pół wieku po pierwszym wokółziemskim wyścigu, który wygrał Brytyjczyk Robin Knox-Johnston (Robin był jednym z 20 tysięcy widzów witających zwycięzcę we francuskiej miejscowości Les Sables-d'Olonne). Jean-Luc opłynął świat ponad 100 dni szybciej od sir Robina, a kończąc wyścig ustanowił także kilka innych rekordów. Jest najstarszym żeglarzem, który opłynął świat w regatach (dotąd właśnie Knox-Johnston dzierżył ten rekord – gdy płynął ostatni raz miał 68 lat, dziś ma 79 lat). Jean-Luc aż 10 razy opłynął samotnie przylądek Horn, zawsze w regatach albo podczas próby bicia rekordu. Wciąż jest rekordzistą w samotnej żegludze dookoła świata trasą ze wschodu na zachód (w 2004 roku żeglował jachtem „Adrien”). Do pełni szczęścia Francuzowi brakuje jedynie zwycięstwa w wielkich regatach – w Vendée Globe i BOC Challenge zawsze przybywał na metę drugi lub trzeci.

W Golden Globe Race wystartowało 18 żeglarzy z 11 krajów. Na sześciu jednostkach złamały się maszty. Jeden żeglarz wycofał się po awarii steru. Czterech – z powodów osobistych, a dwóch kolejnych – po serii sztormów i wyczerpaniu fizycznym.

Do regat dopuszczono 24 konstrukcje (wszystkie sprzed 1988 roku). Mają klasyczną budowę: długi zintegrowany kil, wagę nie mniejszą niż 6,2 tony oraz długość całkowitą od 32 do 36 stóp. Żeglarze

wybrali 11 różnych łodzi. Musieli opłynąć świat bez pomocy z zewnątrz, korzystając wyłącznie z przyrządów dostępnych pół wieku temu – papierowych map i sekstantów. Nie mogli korzystać z elektroniki i zewnętrznego routingu. Każdy uczestnik zabrał zaplombowany box z odbiornikiem GPS i telefonem satelitarnym, ale nieuzasadnione użycie tych urządzeń było karane. Jean-Luc otrzymał karę z telefonowania do żony, a Mark Slats za kontakt z zespołem brzegowym. Ponadto Francuzowi zarzucono korzystanie z niedozwolonych prognoz pogody.

Pół wieku temu startowało ośmiu śmiałków. Do mety dotarł tylko Robin Knox-Johnston. Tegoroczny zwycięzca żeglował krócej o ponad 3 miesiące, ale skalą trudności regat był zaskoczony. W krótkiej rozmowie telefonicznej powiedział nam, że czuje się spełnionym żeglarzem i jednocześnie cieszy się, że dwuletnia kampania dobiegła końca. Na razie nie planuje kolejnych żeglarskich wyzwań.

Co dalej z regatami Golden Globe Race? Trwają prace przygotowawcze do kolejnej edycji wyścigu zaplanowanej na 2022 rok. Mówi się o włączeniu do rywalizacji dodatkowej klasy stalowych jachtów nawiązujących do łodzi „Joshua” Bernarda Moitessiera (konstrukcja ma być nieco powiększona). Zgłaszają się już pierwsi uczestnicy. Organizatorzy spodziewają się udziału aż 25 żeglarzy. Gdy świat wielkich regat, zawodowych skipperów i ogromnych budżetów staje się coraz bardziej nieosiągalny dla zwykłych żeglarzy, powrót do korzeni i klasycznych zmagania amatorów zachwyca miłośników morza i rozbudza marzenia. To po prostu budujące.

Marek Słodownik



Drugi na mecie Holender Mark Slats.

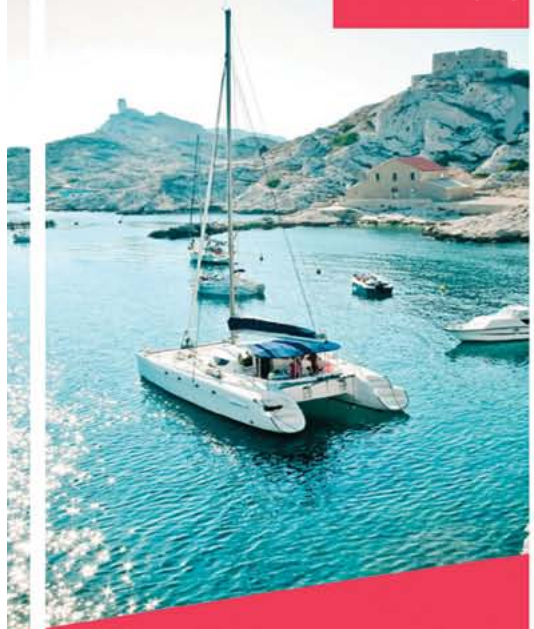
Globe Sailor



SPEŁNIAMY WASZE CZARTERY

12138+ ŁODZI

DO -45%



MARTYNIKA - BVI - KUBA

SESZELE - TAJLANDIA - KANARY

CHORWACJA - GRECJA - WŁOCHY...

WYŁĄCZNIE SPRAWDZONE JEDNOSTKI

+48 22 307 85 52

kapitan@globesailor.pl
www.globesailor.pl



Załoga Sailing Poland Yacht Club przepłynęła Atlantyk w drugiej połowie lutego i wzięła udział w regatach The RORC Caribbean 600. Skipper Maciej Marczewski mówił, że zespół ma dwa cele: „dopłynąć do mety i poznać nową łódkę”.
Fot. Robert Hajduk (2)

Jacht z Volvo Ocean Race w barwach warszawskiego klubu

Zeglarze z Sailing Poland Yacht Club rywalizują w morskich regatach na pokładzie łodzi, która w ostatniej edycji Volvo Ocean Race pływała pod banderą hiszpańską i nazwą „Mapfre”. Słynny jacht wziął w leasing jeden z członków nowego warszawskiego klubu. Ile kosztuje zakup i utrzymanie takiej jednostki? By to sprawdzić, zwróciliśmy się do fachowców związanych z ostatnią edycją wokółziemskich regat.

Aby sięgnąć po taką maszynę, trzeba wydać od 750 do 800 tys. euro. Należy też pamiętać o sporych kosztach związanych z eksploatacją jachtu. Chcąc utrzymać łódź w topowym trymie regatowym, należy się liczyć z corocznymi wydatkami na poziomie kilkudziesięciu tysięcy euro. Wprawdzie jachty zwykle są oferowane z bogatym zapleczem technicznym i zapasowymi elementami, ale chodzi tu przecież o osprzęt, który bardzo szybko się zużywa i szybko traci swą regatową wartość.

Maszt kosztuje około 100 tys. euro. Główny żagiel – od 80 do 100 tys. euro. Grot zazwyczaj należy wymienić po trzech latach żeglugi lub nawet wcześniej. Można oczywiście zamówić żagle treningowe wykonane z tańszych tkanin. Taki zestaw, zawierający grot oraz dwa sztakle, kosztuje około 80 tys. euro. Na tych żaglach załoga może na przykład pokonywać dłuższe morskie odcinki w drodze na regaty.

Kolejna ważna pozycja w budżecie to olinowanie stałe. Na tych elementach nie

warto oszczędzać. Wymiana olinowania kosztuje około 30 tys. euro. Operację należy powtarzać przynajmniej co dwa lata. Do tego kabestany – ich eksploatacja także pochłania niemałe koszty. Na jachtach klasy Volvo Open 65 elementy kabestanów należy wymieniać kilka razy w sezonie. Wymiana całego urządzenia to kolejne wydatki, a przecież na pokładzie mamy kilka kabestanów.

Bieżąca eksploatacja to także obsługa techniczna. Samo wodowanie dźwigiem jachtu tej klasy, wraz z pełną obsługą, może kosztować ponad 2 tys. euro. Do tego należy dodać transport łoża, kontenerów oraz wynagrodzenia pracowników. A także wszelkie atesty sprzętu ratunkowego oraz bieżące zakupy nowego wyposażenia. Elektronika wymaga konserwacji, kalibracji i atestowania – to kolejne wydatki. Trzeba też pamiętać, że nie są to urządzenia wieczne. Po kilku latach zwykle są wymieniane na nowe.



„Sailing Poland” w akcji. Są powody do zazdrości.

Konieczne jest także zawarcie umowy ubezpieczeniowej. Roczna składka może wynieść sześć procent wartości jachtu. To oczywiście koszt podstawowej polisy – start w regatach rodzi konieczność wykupienia dodatkowej składki.

No i wreszcie, należy się zapisać do regat. Wpisowe do Fastnet Race kosztuje 22 tys. zł. Poza tym na każde regaty trzeba dopłynąć. Załoga musi uzupełniać prowiant i paliwo oraz pokrywać opłaty portowe. Ekipa Sailing Poland planuje start w Sydney – Hobart, ale na razie nie zdradza na jakim jachcie. Może popłynąć na antypody łodzią niedawno pozyskaną, ale tu oszczędności mogą być pozorne. Druga możliwość to czarter na miejscu w Australii za kilkanaście tysięcy euro.

Sailing Poland Yacht Club planuje starty w imprezach na Karaibach, a później w słynnych wyścigach europejskich: Giraglia Race, Fastnet Race, Copa del Rey, Middle Sea Race i Les Voiles de Saint Tropez. Kulminacją sezonu będzie udział w Sydney – Hobart. W oficjalnym komunikacie klubu czytamy, że pozyskanie jachtu klasy Volvo Ocean 65 to krok, który ma przybliżyć załogę do stworzenia największej organizacji żeglarskiej w Polsce i do udziału w wokółziemskich regatach etapowych. Budżety zespołów, które brały udział w ostatniej edycji Volvo Ocean Race wynosiły około 25 mln euro. Czy w Polsce uda się zebrać podobną kwotę?

Marek Słodownik

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

Sześć polskich załóg zgłoszonych do Fastnet Race



Jacht „Selma Racing”.



Jacht „Polished Manx”.



Jacht zespołu SCA pływa dziś jako „Amber Sail 2”.

W sierpniowych regatach Rolex Fastnet Race wystartuje około 360 jachtów. Listę startową zamknięto po czterech minutach i 17 sekundach od rozpoczęcia przyjmowania zgłoszeń – to rekord tej imprezy. Na starcie stanie ponad 200 jachtów z Wielkiej Brytanii, 81 z Francji, 33 z Holandii oraz aż sześć jednostek z polskimi załogami.

Ten klasyczny wyścig rozgrywany jest na wodach Wielkiej Brytanii i Irlandii od 1925 roku. Żeglarze co dwa lata rywalizują na trasie o długości 608 mil. Rekord należy do załogi Loïcka Peyrona, która 140-stopowym trimaranem „Banque Populaire V” płynęła 32 godziny i 48 minut. Spośród jednokadłubowców najszybciej żeglowała ekipa jachtu „Abu Dhabi” (klasa Volvo Ocean 70), która pokonała trasę w 42 godziny i 39 minut.

W tegorocznej edycji Fastnet Race wystartuje aż sześć jednostek z polskimi załogami. Trzy najszybsze zmierzają się ze sobą w jednej grupie (klasa IRC 0). Do imprezy przygotowuje się młoda załoga Jarka Kaczorowskiego z pokładu „I Love Poland” (klasa Volvo Ocean 70). Będzie ekipa Przemysława

Tarnackiego z Ocean Challenge Yacht Club, która popłynie jachtem „Amber Sail 2” żeglującym pod banderą litewską (klasa Volvo Ocean 65). W słynnym wokółziemskim wyścigu Volvo Ocean Race na tej jednostce żeglował przed laty kobiecy Team SCA. Jachtem tej samej klasy popłynie również ekipa Macieja Marczewskiego z Sailing Poland Yacht Club – zespół od niedawna dysponuje łodzią „Sailing Poland”, którą dotąd znaliśmy pod hiszpańską nazwą „Mapfre” (dwa razy uczestniczyła w etapowym wokółziemskim wyścigu Volvo Ocean Race).

W klasie IRC 1 rywalizować będą dwa polskie jachty. Artur Skrzyszowski poprowadzi „Selmę Racing”, a Tomasz Kosobucki – „Fujimo” (obie konstrukcje powstały w latach 90. na deskach kreślarskich zespołu projektantów Reichel-Pugh). Dwa lata temu „Selma Racing” zajęła 106 pozycję. „Fujimo”, po kilku awariach na pokładzie, zajął odległe miejsce – teraz załoga planuje poprawić rezultat i przypłynąć w połowie stawki. W załodze „Selmy” żeglować będzie między innymi Szymon Kuczyński, który dwukrotnie opłynął samotnie świat i dwa razy zdobył tytułu Żeglarza Roku Magazynu „Wiatr”.

Na liście startowej jest także załoga Kubę Szymańskiego, polskiego żeglarza mieszkającego na wyspie Man (Morze Irlandzkie). Kuba żegluję własnym jachtem „Polished Manx” (klasa First 40.7). W rozmowie telefonicznej powiedział nam, że jego łódź zwykle startuje w regatach samotników lub załóg dwuosobowych. Tym razem zaprosił na pokład ekipę z Polish Yacht Racing Team in Dublin, która na co dzień pływa jachtem „More Mischief” (First 310). Ich łódka nie spełniała wymogów stawianych przez organizatorów Fastnet Race, więc obie polskie ekipy postanowiły połączyć siły. W sześcioposobowej załodze będzie jedna kobieta.

Marek Słodownik

FOT. ARCHIWUM „SELMA RACING”; KUBA SZYMAŃSKI, RICK TOMLINSON



Jesteśmy zakładem rzemieślniczym zajmującym się
szyciem pokryć na łodzie żaglowe i motorowe:

**PLANDEKI POSTOJOWE, BIMINI,
CABRIO, SZPRYCBUDY, TENTY itp.**

Tworzymy nowe plandeki na podstawie starych, na miejscu jak i wysyłkowo.

Dostosowujemy zamówienia do indywidualnych potrzeb klienta.

DOJEŹDZAMY DO KLIENTÓW W OBRĘBIE SZCZECINA I OKOLIC.



PLANDEKI INNOWACJE NAMIOTY Szczecin, ul. Kolumba 5

Pajak

www.pin-szczecin.eu

tel. 509-921-660

e-mail: balonowce@gmail.com



X 350d może się wychylić aż do kąta 49 stopni.



Auto pokonuje piaski, które dla zwykłej osobówki są zupełnie niedostępne.

Mercedes X 350d, czyli transformer na każdą okazję i na wszystkie drogi

Luksusowa terenówka z napędem na cztery koła, pickup, SUV, samochód rodzinny dla pięciu osób, czy zwykły wół roboczy mogący przewieźć ładunek o masie 1,1 tony? A może wszystko w jednym – tylko czy takie cuda w ogóle są możliwe? Mercedes klasy X 350d 4MATIC to bez wątpienia jedno z najbardziej wszechstronnych aut dostępnych na rynku. Sprawdzi się w podróży do Chorwacji i nad polskie morze. Uciągnie przyczepę o ładowności 3,5 tony. Zadowoli nurków, wędkarzy, windsurferów i miłośników kite'a. A także leśników, taterników i goprowców. Poza tym sprawi mnóstwo frajdy podczas przemierzania off-roadowych szlaków. Sprawdziłem to na własnej skórze podczas testów w Ogrodzieńcu na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej. Imprezę zorganizowano z okazji przekazania ośmiu pickupów ratownikom GOPR.

Pierwsze wrażenie: bardzo elegancko wewnątrz. Model X 350d ma wygodne regulowane fotele, nowoczesny kokpit i materiały wysokiej jakości – nie, to nie może być wół roboczy. Po chwili zadziwia nas przyspieszenie samochodu – ten kolos o masie 2,2 tony rozpędza się do setki w 7,9 sekundy. To dzięki 7-stopniowej automatycznej skrzyni biegów oraz silnikowi Diesla o pojemności trzech litrów (z turbosprężarką o zmiennej geometrii). Pojazd dysponuje mocą 258 KM i momentem obrotowym 550 niutonometrów – kierowcę dosłownie wciska w fotel. Nie, to zdecydowanie nie jest zwykły pickup.

Mercedes X 350d potrafi być także bardzo szybki, bez trudu osiąga prędkość 140 km/h. Producent zdecydował się nawet na ustalenie maksymalnej prędkości na poziomie 205 km/h – podróż na czarterowy rejs do Chorwacji takim autem sprawi załodze sporą frajdę. Wewnątrz jest bardzo cicho, dopiero

przy prędkości przekraczającej 130 km/h słychać szum wiatru na elementach karoserii. Zużycie paliwa: 9 litrów na 100 km w cyklu mieszanym (dane producenta). Jak dla samochodu tej masy, to doskonały wynik. Do tego mamy zbiornik paliwa niczym z dużego busa (73 litry). Warto też zwrócić uwagę na bogate seryjne wyposażenie, między innymi siedem poduszek powietrznych, tempomat, czujnik rozpoznawania znaków i asystent kierowcy (pilnowanie pasa ruchu i dystansu od pojazdu jadącego przed nami).

Kręcimy się po lokalnych drogach w okolicy Ogrodzieńca. Mijamy niewielkie miejscowości. Mimo sporych rozmiarów (ponad 5,3 metra) samochód łatwo manewruje w ciasnych uliczkach. Komfort jazdy podnoszą 18-calowe koła (pasażerowie nie czują nierówności drogi). Opuszczamy asfaltową jezdnię, by posmakować jazdy w stylu off-road w nieczynnym kamieniołomie. Automatyczna skrzynia biegów wykonuje swoją robotę zupełnie niezauważalnie. Stalowa płyta chroni elementy podwozia: silnik, skrzynię biegów i układ wydechowy. Strome piaszczyste podjazdy, nierówności, hałdy piachu i przewrócone drzewa – X 350d zdaje sobie nic nie robić z przeszkód, które mu zafundowano. Pokonujemy

je sprawnie dzięki systemom wspomagającym, ale możemy też wyłączyć wszelkie nowinki techniczne, by samemu zmierzyć się z wyzwaniem. System HAC pomaga kierowcy na wzniesieniach – jeździmy nawet po wysokich piaszczystych łąkach, które dla zwykłej osobówki są zupełnie niedostępne. Gdy auto „łapie” przyczepność, pnie się po stromiznach mozołnie, ale konsekwentnie. Boczne przechyły nie sprawiają mu kłopotów – samochód może się wychylić aż do kąta 49 stopni (pasażerom wydaje się wtedy, że pojazd za chwilę stoczy się ze wzgórza).

Mercedes X 350d to bez wątpienia ciekawa propozycja dla żeglarzy i miłośników sportów wodnych. Przestrzeń bagażowa pomieści ruchome wyposażenie jachtu, worki z żaglami, materace, także żywność na długi rejs. Motorowodniacy przewiozą silnik i paliwo. Deskarze zapakują cały swój sprzęt, a rurowy system bagażnika (wyposażenie dodatkowe) zabezpieczy deski przed uszkodzeniem. Najtańsze egzemplarze z linii Progressive, dostępne w wyprzedaży rocznika 2018, kosztują niecałe 140 tys. zł netto. Najdroższe modele z linii Power wyceniane są na około 215 tys. zł netto.

Marek Słodownik



Pod maską: mocny i solidny silnik.



Mercedes X 350d na polskich bezdrożach.

Marina'Club. Przystań na chwilę lub na zawsze



Na pierwszym planie: przystań przy hangarze i sklepach. Na drugim – przy hotelu i stacji paliw.



Widok z tarasu restauracji na portową zatokę i jezioro Dąbie Małe.

Marina'Club, port jachtowy leżący blisko Szczecina, ale jednocześnie z dala od miejskiego zgiełku, przyciąga nowych żeglarzy i armatorów oraz nowe ciekawe inicjatywy i projekty. W portowym hangarze przy ul. Przestrzennej trwa generalny remont legendarnego jachtu „Polonez”, na którym Krzysztof Baranowski odbył na początku lat 70. rejs dookoła świata. Natomiast przy północnej kei, gdzie zwykle spotykają się młodzi regatowcy, prowadzone są ostatnie prace przygotowawcze przed powitaniem dzieci i młodzieży – członków nowej sekcji sportowej tworzonej przez miejscowy YKP Szczecin (o tej inicjatywie piszemy obok).

Od południa Marina'Club graniczy z ul. Przestrzenną i lotniskiem sportowym. Od północy – z uroczym kanałem Dębska Struga i obszarem Natura 2000. Port ma około 130 miejsc postojowych w dwóch niezależnych przystaniach (maksymalne zanurzenie: 3,5 metra). Oferuje monitoring i całodobową ochronę (także zimą). Ceny postoju zawierają fachową obsługę w zakresie cumowania, slipowania, mycia i ser-

wisu jednostek – nie ma dodatkowych opłat na przykład za wynajęcie dźwigu (uwaga – są jeszcze wolne miejsca na sezon 2019).

Na Zalew Szczeciński i Bałtyk możemy stąd płynąć przez Dąbie Małe, szlakiem

przez Regalicę i jezioro Dąbie albo przez Przekop Mieleński i Odrę. Główna część portu, sąsiadująca z hotelem, restauracją i parkingiem, z trzech stron otoczona jest wodą. W Marina'Club wynajmujemy miejsce przy kei, postawimy maszt za pomocą żurawia, kupimy lub wyczerterujemy łódź motorową i zatankujemy paliwo w nadwodnej stacji. W razie potrzeby wyremontujemy jacht w największym hangarze w okolicy i sprawdzimy silnik w miejscowym serwisie. Zrobimy też zakupy w sklepie żeglarskim Maritim Shop Yard i wybierzemy farby jachtowe w sklepie CMS. Na miejscu możemy również odwiedzić salon firmowy Henri Lloyd i zorganizować imprezę w restauracji, której taras znajduje się tuż przy kei.

Gospodarze portu, związani z YKP Szczecin, ze szczególną atencją dbają o tradycje żeglarskie i szkutnicze. Kilka lat temu odrestaurowano tu „Rozpióra” Marcina Raubo, drewnianą łódź klasy Star z 1935 roku. Później powstała nowa bliźniacza łódź zbudowana na wzór zabytkowego „Delfina” (rocznik 1935). Paweł Ryżewski uratował tu drewnianą łódź klasy L z 1936 roku, która należała do Witolda Lutosławskiego, polskiego kompozytora, dyrygenta i pianisty. Na swe drugie życie czeka „Totem” – jacht typu Vega (rocznik 1969). Od niedawna w hangarze trwają intensywne prace remontowe przy „Polonezie”. Nowym armatorem jednostki został polski żeglarz mieszkający na Teneryfie. Ekipa Yacht Planker Service przeprowadziła remont kadłuba w okolicy kila oraz konserwację poszycia. „Polonez” otrzymał nowy silnik, agregat, urządzenia nawigacyjne, wymieniono także instalację elektryczną. Postępy prac sprawdzał osobiście Krzysztof Baranowski. Wszystko wskazuje na to, że zaśluzona jednostka wróci na morze za kilka miesięcy. W swym pierwszym rejsie ma pożeglować na Wyspy Kanaryjskie. ■

Nabór do sekcji sportowej YKP Szczecin

Duży namiot eventowy, dwa kontenery obite egzotycznym drewnem, slip, zaplecze sanitarne, kilka szkoleniowych optimistów, dwie łodzie klasy 420 oraz dwie balastowe cariny – oto wyposażenie młodzieżowej sekcji sportowej, która tej wiosny rozpocznie działalność w YKP Szczecin, na przystani Marina'Club przy ul. Przestrzennej 7. – Przyszłość klubu należy do następnych pokoleń. Chcemy się rozwijać i zaszczipać naszą żeglarską pasję dzieciom, więc musimy stworzyć młodzieżową sekcję – mówi Paweł Ryżewski, wicekomandor YKP Szczecin. – Właśnie rozpoczynamy nabór.

Wierzę, że oferta, którą przygotowaliśmy, zainteresuje mieszkańców miasta i najbliższych okolic – dodaje Marcin Raubo, komandor. Rodzice mogą się kontaktować z biurem klubu telefonicznie (601 938 289) lub pisząc na adres biuro@ykp.szczecin.pl.

Sekcja nie będzie nastawiona na wyczyn sportowy, ale każdy utalentowany zawodnik, który odkryje w sporcie żeglarskim swoje powołanie, będzie mógł się rozwijać i podnosić umiejętności na kolejnych łodziach regatowych. Zajęcia będą prowadzone przede wszystkim w weekendy. Więcej informacji o Yacht Klubie Polski Szczecin na stronie www.ykp.szczecin.pl. ■





BAVARIA
SAILING



DUFOUR
YACHTS



BAVARIA
MOTORBOATS



FOUNTAIN PAJOT
SAILING CATAMARANS



BAVARIA
CATAMARANS



FOUNTAIN PAJOT
MOTOR YACHTS



YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

UL. PIASKOWA 3, 81-864 Sopot
KONTAKT: 58/554 65 22,
SPRZEDAŻ +48.601.897.779, INFO@YACHTSANDYACHTING.PL
WWW.YACHTSANDYACHTING.PL

Nowe echosondy Lowrance dla wędkarzy

Marka Lowrance, w Polsce reprezentowana przez firmę Parker Poland, wprowadziła na rynek nowe modele ekranów wielofunkcyjnych dla wędkarzy. Wyświetlacze z grupy HDS LIVE (modele od HDS-7 do HDS-16) to produkty premium z najbogatszym zestawem funkcji. Modele Elite Ti2 zadowolą użytkowników poszukujących najpopularniejszych rozwiązań w korzystnej cenie. Natomiast plotery HOOK2 (modele od HOOK2-5 do HOOK2-12) to z kolei echosondy charakteryzujące się najprostszą obsługą.

Echosondy Lowrance pozwalają swym użytkownikom zobaczyć na trójwymiarowym obrazie ryby i kontury podwodnych obiektów (funkcja StructureScan 3D). Na wyrazistych obrazach, przedstawianych w doskonałej rozdzielczości, możemy także zlokalizować ryby ukryte w zwałach kamieni, zaroślach, rowach i zapadliskach (funkcja Active Imaging 3-in-1). Dzięki urządzeniom Lowrance możemy łowić ryby i jednocześnie obserwować ich zachowanie – na przykład w jaki sposób reagują na przynętę. Sonar pozwala dostrzec nawet pęcherzyki powietrza (funkcja LiveSight).

Dzięki gniazdom HDMI w dwunastocalowych i szesnastocalowych modelach HDS LIVE, możemy połączyć urządzenie ze smartfonem (funkcja LiveCast). Dzięki temu na ekranie plotera będziemy jednocześnie podglądać ławice ryb i na przykład śledzić transmisję meczu, oglądać wiadomości, zerkać na mapy Google, odbierać pocztę, powiadomienia z aplikacji albo przeglądać inne materiały zgromadzone w naszym telefonie. Być może na ekranie plotera wyskoczy okienko z wiadomością od małżonki: „Kochanie, co złapałeś i o której przyniesiesz to na kolację?”. Źródło: www.parker.com.pl, www.lowrance.eu/pl.



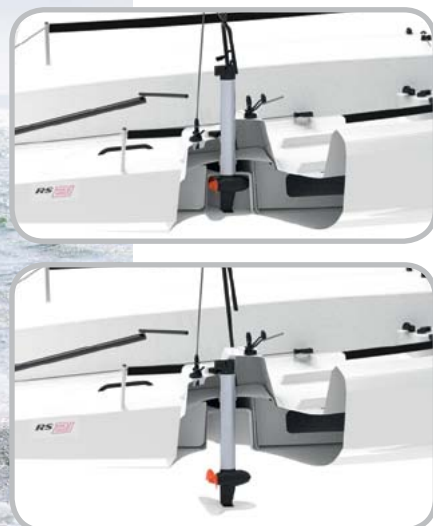
Składany rower marki A.W.Niemeyer

Sklep żeglarski AWN24 proponuje rower A.W.Niemeyer wyposażony w koła o rozmiarach 16 lub 20 cali. W tylnej piaście mamy hamulec oraz trzybiegowe przerzutki marki Shimano. Do tego stalowy bagażnik, błotniki na obu kołach, hamulec przedni oraz tylne światło. Wysokość siodełka i kierownicy dopasowujemy do kierowcy. Rower możemy złożyć w mgnieniu oka i schować w bakiście. Cena: od 720 zł. W sklepie AWN24 znajdziecie także składany rower elektryczny, modną w tym sezonie elektryczną hulajnogę Moovi oraz najmniejszy rower składany marki Brompton. Źródło: www.awn24.pl.

Jacht RS21 z chowanym silnikiem elektrycznym Torqeedo

Firma RS Sailing, producent małych jachtów sportowych, przedstawiła nową łódź kilową RS21 z silnikiem elektrycznym Torqeedo Travel 1003 oraz innowacyjnym systemem chowania napędu. Wystarczy przesunąć silnik w dół, by śruba

wysunęła się z kadłuba i rozpoczęła pracę w wodzie. Kiedy załoga stawia żagle, Torqeedo Travel 1003 podnoszony jest do góry i śruba znika w denym boksie. Silnik zabezpieczony liną nie zakłóca żeglugi i w bezpiecznej pozycji oczekuje na ponowne użycie. Źródło: www.torqeedo.com.



Świat silników elektrycznych. Nowości niemieckiej marki Torqeedo

Kajaki, małe łódki wędkarskie, motorówki, jednostki spacerowe typu houseboat, jachty żaglowe daysailer oraz wszelkie jachty turystyczne o masie do 10 ton – dziś prawie wszystkie łodzie mogą być napędzane silnikami elektrycznymi. Od dekady na polskim rynku dostępne są silniki renomowanej niemieckiej marki Torqeedo. Firma Pro Fishing and Sport (wyłączny dystrybutor) dostarczyła te napędy na łodzie pływające między innymi po Jeziorze Solińskim, Powińskim i Rożnowskim, na Wdzydzach, a także po wielu akwenach Warmii, Mazur i Kujaw.

Armatorzy wybierający napędy elektryczne poszukują cisy, nowoczesnych ekologicznych rozwiązań oraz możliwości żeglowania po akwenach objętych zakazami używania napędów spalinowych. Firma Torqeedo wciąż udoskonala swoje produkty i poszerza ofertę. Na rynek trafiają nowe baterie, ładowarki oraz udoskonalone silniki. Co przygotowano na tegoroczny sezon? ■



Nowy wytrzymały uchwyt mocujący marki Torqeedo pasuje do czterech punktów montażowych wbudowanych w rufę większości popularnych kajaków wędkarskich (czytaj na kolejnych stronach).

Strefa ciszy. Silniki Torqeedo na Jeziorze Solińskim

Młośnik łodzi motorowych i wędkarstwa, Wiesław Kuśnierz, był prekursorem żeglugi z wykorzystaniem silników elektrycznych na Jeziorze Solińskim. – Siedem lat temu zamontowałem pierwszy silnik Torqeedo: model Cruise 2.0. Napędzał małą motorówkę Darmar 460 – opowiada. – Później miałem większą łódź typu Quicksilver 660. Zakupiłem do niej drugi taki sam silnik i połączyłem je w zestaw. Trzy lata temu zostałem armatorem spacerowej łodzi Nautika 830 Soley. Do tej konstrukcji, ważącej ponad dwie tony, wybrałem silnik Torqeedo Cruise 10.0. Świetnie sobie radzi, nawet wysoka burta jachtu nie przeszkadza w sprawnej i stabilnej żegludze bez dryfu – także w silniejszym wietrze.

Wiesław Kuśnierz ceni sobie niezależność, więc na pokładzie zamontował także agregat prądotwórczy – urządzenie miało doładowywać baterie, gdy silnik wykorzystywał całą zgromadzoną w nich energię. – Prawie wcale go nie używam, agregat jest właściwie niepotrzebny – mówi Wiesław Kuśnierz. – Moje cztery baterie pozwalają na spokojną żeglugę spacerowym tempem. Pływam, łowię, po jakimś czasie znów zmieniam zatokę i nigdzie się nie spieszę. Przez cztery dni takiego wypoczynku nie muszę doładowywać baterii. A niekiedy nawet przez tydzień – jeden z moich rejsów bez ładowania doładowywania trwał od poniedziałku do soboty. Testując napęd, bez przeszkód przepłynąłem całą Solinę



Porównanie baterii	POWER 48-5000	POWER 24-3500 (NOWOŚĆ)
Energia użytkowa	5000 Wh	3500 Wh
Napięcie	44,4 V	25,9 V
Waga	37,0 kg	25,3 kg
Energia i waga	135 Wh/kg	138 Wh/kg
Wymiary	506 x 386 x 224 mm	577,5 x 218,5 x 253,5 mm
Cykle ładowania	3000 przy rozładowaniu do 80 %	800 przy rozładowaniu do 100 %
Do nowych baterii Power 48-5000 producent przygotował nowe ładowarki Charger 750W.		

(28 km) w obu kierunkach – zasilacz włączyłem do gniazda 230V dopiero po powrocie do macierzystego portu.

Wiesław Kuśnierz zaraził pasją do elektrycznych napędów innych wodniaków pływających po wodach Jeziora Solińskiego.



Szybka ładowarka 2900 W do baterii Power 48-5000.

go. Dziś silniki Torqeedo wykorzystuje na tym akwenie kilkanaście jednostek, nawet jachty żaglowe z wypożyczalni.

Przygotowując swą jednostkę do montażu elektrycznego napędu, warto pamiętać, że te **precyzyjne nowoczesne urządzenia wymagają bardzo dokładnej i solidnej instalacji, z wykorzystaniem dobrych podzespołów i materiałów montażowych. Dlatego warto powierzyć te prace fachowcom współpracującym z oficjalnym dystrybuto-rem.** Doświadczenia serwisantów Torqeedo szczególnie pomocne będą podczas instalacji napędów wykorzystujących nowe baterie Torqeedo Power 48-5000. ■



Elektryczny silnik Torqeedo Cruise 10.0 R z powodzeniem napędza jacht spacerowy o wadze ponad dwóch ton.

Mocny silnik Cruise 10.0. Teraz także z rumplem

Zaburtowy Cruise 10.0 to solidny i duży silnik elektryczny o masie około 60 kg oraz o mocy 10 kW porównywalnej z mocą motorów spalinowych 20 KM. Może rozpędzić łódź do prędkości 30 km/h. Przeznaczony jest do jednostek żaglowych i motorowych o masie do 10 ton. **Oferowany jest z trzema kolumnami: short (38,5 cm), long (51,2 cm) i extra long (63,9 cm). Dostępny jest w wersji z trymem oraz w wersji z rumplem (nowość 2019 roku).**

Silnik ma aluminiową wodoodporną obudowę, solidną kolumnę, wzmocnioną pletwę oraz śrubę o dużej sprawności. Jest wodoodporny i przystosowany do pracy w słonej wodzie. Ma zintegrowany komputer pokładowy, wbudowany GPS oraz wyświetlacz informujący o prędkości, stanie naładowania baterii i dostępnym zasięgu. W zestawie otrzymujemy także kable z bezpiecznikami i wyłącznikiem głównym.

Silnik doskonale współpracuje z nowymi bateriami Power 24-3500 oraz z bateriami Power 48-5000. Gdy na pokładzie

zamontujemy Cruise 10.0 zasilany dwoma bateriami Power 48-5000 (2 x 5000 Wh) i rozpoczniemy żeglugę ze średnią prędkością 4,2 węzła, zestaw napędowy pozwoli nam pokonać około 32 mile morskie (czas podróży: sześć godzin). Gdy zechcemy płynąć z prędkością 14 węzłów, pokonamy około 14 mil (czas podróży: godzina). Oczywiście osiągi zależą od rodzaju łodzi, śruby, obciążenia i warunków panujących na akwenie. Szybka ładowarka Torqeedo pozwoli nam naładować baterie zaledwie w dwie godziny.

Bateria Power 48-5000 ma niewielkie wymiary, stosunkowo małą masę (37 kg), solidną obudowę, poza tym jest odporna na wstrząsy. Ma system zarządzania z zabezpieczeniem przed przeładowaniem, zwarcie, głębokim rozładowaniem, przegrzaniem i zanurzeniem. Spełnia najnowsze międzynarodowe normy i jest zdecydowanie lepsza od tradycyjnych baterii litowych. Po 3000 cyklach ładowania zachowuje aż 80 proc. swej pojemności (ma ośmioletnią



gwarancję pojemności). Poza tym zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa oparty na pięciostopniowym systemie Torqeedo. Bateria Power 48-5000 ma system chłodzenia oraz system informacyjny przesyłający dane do komputera pokładowego. Obudowa i wszystkie złącza spełniają normę wodoodporności IP67. **Do baterii Power 48-5000 producent poleca ładowarki Charger 750W lub nowe ładowarki Charger 2900W opracowane specjalnie do szybkiego ładowania baterii Power 48-5000.** Pojedynczą baterię urządzenie naładuje w dwie godziny, a zestaw – w cztery godziny. ■

Nowy silnik Travel 1103 C. Wytrzymały i cichy niczym szept

Niemiecka marka Torqeedo wprowadza na rynek nowy model elektrycznego silnika zaburtowego serii Travel. Kompaktowy, lekki, prosty w montażu i łatwy w obsłudze, z baterią 915 Wh wbudowaną w górny korpus, ma teraz wyjątkowo solidną konstrukcję oraz moc powiększoną o 10 procent (w porów-

naniu z mocą modelu Travel 1003). Silnik przeznaczony jest przede wszystkim do łodzi wędkarskich, pontonów, tenderów oraz małych jachtów o masie do 1,5 tony. Załogi jednostek żaglowych typu *daysailer*, po wyjściu z portu lub z kanału, mogą spakować silnik do torby i schować go w bakiście lub pod pokładem.

Silnik Travel 1003 przeznaczony jest do łodzi wędkarskich, pontonów, tenderów oraz małych jachtów.



Płynąc ze średnią prędkością dwóch węzłów, zasięg wynosi około 40 mil morskich. Przyspieszając do trzech węzłów – średni zasięg wyniesie 18 mil. Oznacza to, że na przykład szlak z Giżycka do Węgorzewa pokonamy w sześć godzin bez dodatkowego ładowania. Baterię ładujemy za pomocą małej ładowarki dostarczanej razem z silnikiem. Możemy też skorzystać z panelu solarnego Sunfold 50 wpinanego bezpośrednio do baterii 915 Wh.

Nowy Travel 1103 C waży 17,3 kg (wraz z baterią litowo-jonową). Jest zaledwie 2,4 kg cięższy od modelu 1003. Ma ulepszone mocowanie do pawęży i mocniejszą aluminiową kolumnę. Poza tym jest najcichszym napędem w swojej klasie (33 dB). Wzorem wszystkich silników marki Torqeedo, Travel 1103 C wyposażono w wbudowany komputer pokładowy z GPS – urządzenie informuje sternika między innymi o stanie naładowania baterii oraz o zasięgu żeglugi.

Marka Torqeedo oferuje także dwa tańsze napędy z serii Travel: model Travel 1003 ze zintegrowaną baterią 530 Wh i model Travel 1003C z baterią 915 Wh. ■



Wędkujesz blisko brzegu? Teraz w prosty sposób można podnieść silnik.



Nowe mocowanie Torqeedo do kajaków.

Nowy uchwyt do montażu kajakowych silników Torqeedo Ultralight

Kajakarze i wędkarze korzystający ze współczesnych kajaków wybierają lekkie silniki Ultralight (ważą do 11 kg wraz z akumulatorem). Moc: 2 KM (odpowiednik mocy silnika spalinyowego). W zestawie otrzymujemy ładowarkę, rumpel z manetką, komputer pokładowy

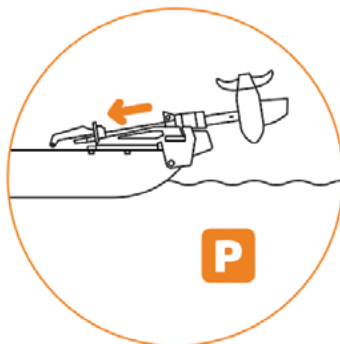
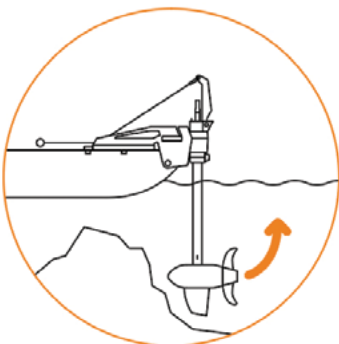
z GPS oraz wyłącznik awaryjny. Nowością w tej grupie produktów jest nowy wytrzymały **uchwyt mocujący zaprojektowany przez inżynierów współpracujących z marką Torqeedo – pasuje do czterech punktów montażowych wbudowanych w rufę większości popularnych kajaków wędkarskich**. Gdy płetwa zahaczy o podwodną przeszkodę, silnik odchyli się do tyłu, w kierunku pozycji poziomej (niczym miecz obrotowy lub uchylny ster). Poza tym silnik Ultralight możemy w prosty sposób podnieść i wsunąć w kierunku kokpitu, by nie przeszkadzał podczas postoju i wędkowania w linii brzegowej albo na płytkich wodach.

Do silników Ultralight producent proponuje dwie różne baterie: 320 Wh lub 915 Wh. Mocniejsza, współpracująca z silnikiem 403 AC,

może nam zapewnić zasięg nawet 100 km – taki dystans nasz kajak pokona z niewielką spacerową prędkością wynoszącą około 2,3 węzła (czas żeglugi: 24 godziny). Z prędkością 3,2 węzła pokonamy około 71 km (ponad 11 godzin żeglugi). Testy dowiodły także, że największa prędkość, jaką może osiągnąć wędkarski kajak z nowym silnikiem, to 5 węzłów czyli 9,3 km/h. Płynąc takim tempem powinniśmy pokonać nawet 21 km (czas żeglugi: 2 godziny i 20 minut).

Silnik ma czujnik przechyłu i magnetyczny wyłącznik – odcina zasilanie na przykład w czasie wywrotki kajaka. Do kajaków turystycznych lub takich, które nie mają czterech rufowych punktów montażowych, silnik montujemy za pomocą opcjonalnego systemu kulowego. ■

W kajaku montujemy silnik, baterię i manetkę z wyświetlaczem.



Gdy płetwa zahaczy o przeszkodę, silnik odchyli się do tyłu. Kiedy wiostujemy, silnik można położyć na pokładzie.

TORQUEEDO
STARNBERG GERMANY

Importer:
PRO FISHING AND SPORT
01-445 Warszawa, ul. Ciołka 35, pawilon 85
(22) 827 32 20, kom. 601 27 98 05
e-mail: profishing@profishing.com.pl
www.profishing.com.pl

profi and shing sport



Nowa generacja urządzeń Raymarine

Prezentujemy serię urządzeń Raymarine Element – nową generację szybkich i prostych w obsłudze wyświetlaczy wyposażonych w moduł sonaru, GPS i technologię realistycznego odwzorowania obrazu sonarowego. W urządzeniach wykorzystano rozwiązania Raymarine RealVision 3D (poprawiają widoczność pod wodą dzięki trójwymiarowemu obrazowaniu dna) oraz technologię sonarową HyperVision o częstotliwości 1,2 Mhz, bazującą na systemie CHIRP (Compressed High Intensity Radar Pulse). Technologia HyperVision zapewnia szczegółowe

odzworowanie budowy zbiornika wodnego, roślin oraz ryb. Nowy system operacyjny LightHouse Sport oraz intuicyjne przyciski sterujące, umożliwiają szybkie oznaczanie ulubionych miejsc połowu oraz tworzenie własnych map batymetrycznych w dużej rozdzielczości (za pomocą funkcji generatora map sonarowych Raymarine RealBathy). Seria Element obejmuje modele siedmiocalowe, dziewięciocalowe i dwunastocalowe. Plotery spełniają oczekiwania osób zajmujących się wędkarstwem przybrzeżnym i śródlądowym. Źródło: www.eljacht.pl. ■

Asystent cumowania Raymarine DockSense



Firma FLIR Systems wprowadza na rynek system Raymarine DockSense, który automatyzuje i ułatwia cumowanie w portach. DockSense wykorzystuje kamery, inteligentną analizę obrazu wideo, globalny system pozycjonowania GPS, system nawigacji inercyjnej (AHRS) do kompensowania skutków działania wiatru i prądów oraz technologię virtual bumper, która pozwala stworzyć strefę bezpieczeństwa

otaczającą kadłub naszej jednostki. Gdy dółba cumownicza, keja lub sąsiedni jacht znajdują się tuż przy naszej wirtualnej odbojnicy, system automatycznie skoryguje ustawienie steru i przepustnicy. Raymarine DockSense składa się z kilku kamer, centralnego modułu obliczeniowego oraz aplikacji DockSense pracującej na wyświetlaczu nawigacyjnym Raymarine Axiom. Nowe rozwiązanie debiutuje na pokładzie łodzi Prestige Yachts (Groupe Beneteau).

– Innowacyjne rozwiązania łączymy w taki sposób, by razem tworzyły prosty system – powiedział Jim Cannon, prezes firmy FLIR. – Raymarine DockSense to inteligentny asystent kapitana, który eliminuje stres związany z cumowaniem w ciasnych i zatłoczonych portach. Dzięki temu żeglownianie staje się bezpieczniejsze i przyjemniejsze. Raymarine DockSense zapewni przyszłym właścicielom łodzi Prestige wygodę i bezpieczeństwo. Sprawi też, że żeglownianie stanie się prostsze i bardziej dostępne – dodał Erik Stromberg, dyrektor do spraw marketingu w firmie Prestige. Źródło: www.eljacht.pl. ■



**OFERUJE WYJĄTKOWE
ŁODZIE Z POLIETYLENU**



**POLECANE DLA STRAŻY,
SŁUŻB PATROLOWYCH, WOPR-u,
W TURYSTYCE, etc.**



ZALETY ŁODZI:

lekkie, dwuwarstwowe, stabilne, bardzo zwrotne i niezatapialne (komory), bardzo małe zanurzenie, odporne na uszkodzenia mechaniczne, tania i szybka naprawa, brak konieczności malowania i konserwacji, certyfikat CE kat. C i D



Osprzęt dla służb ratowniczych i patrolowych, w tym także silniki spalinowe firmy EVINRUDE i silniki elektryczne

Budujesz jacht lub remontujesz takielunek? Ten artykuł jest dla Ciebie



Rolery marki Facnor. Fot. Eric Beaugé / Groupe Losange



Maszt marki Sparcraft z rolere grota.



Takielunek na jachcie typu Conrad 66.

Nowy maszt, żagle i takielunek – oto wyzwanie. Jak zaplanować taką inwestycję, by nie popełnić błędów i nie wydać więcej niż trzeba? No i najważniejsze: komu zlecić prace, by wszystko poszło sprawnie? Fachowiec od usług takielarskich przygotuje olinowanie, żaglomistrz uszyje żagle, a importer osprzętu dostarczy maszt i bom. Tylko kto to poskłada i kto zagwarantuje, że wszystkie elementy tej skomplikowanej układanki będą do siebie pasować jak klocki Lego? Armatorom, którzy zadają sobie te pytania, gdańska firma Sail Service proponuje usługi kompleksowe – od

projektu do postawienia żagli i pierwszych testów. Doradzą, pomierzą, zaprojektują, zamówią, uszyją, skoordynują poszczególne prace, złożą wszystko jak należy, wytrzymają takielunek i na koniec wystawią gwarancję na całość. A jeśli podczas pierwszego rejsu zauważymy jakieś niedociągnięcia, zaoferują poprawki. Jak to działa?

Budowa takielunku nie jest prostym zadaniem. Projektant musi uwzględnić parametry jachtu, rejon żeglugi, przeznaczenie jednostki oraz indywidualne oczekiwania armatora. Dlatego każdy zestaw dobierany jest na indywidualne zamówienie. Sail Service oferuje

sprzęt różnego typu i różnych marek – przykładowy takielunek obejmuje maszt marki Sparcraft, rolery Facnor, liny miękkie Lancelin oraz żagle i pokrowce własnej produkcji. Firma dostarczyła dotąd pełne zestawy między innymi na jachty Conrad 66, Wave 58, Noon 55, Fay 40 i Scandinavia 35. A także na wiele innych mniejszych jednostek (zestawy można zamawiać na jachty o długościach od 30 stóp).

Francuska firma Sparcraft produkuje maszty już pół wieku. Należy do grupy Wichard, która jest jednym z największych dostawców osprzętu żeglarskiego na świecie. W trzech fabrykach wytwarza ponad 4 tys. masztów rocznie. W ofercie znajdziecie maszty aluminiowe (klasyczne i z rolere grota), bomy (aluminiowe i węglowe), obciążacze bomów oraz olinowanie stałe do jachtów jednokadłubowych i wielokadłubowych. Przed wyprodukowaniem każdego masztu, jego wytrzymałość jest analizowana komputerowo w różnych konfiguracjach takielunku. Maszty Sparcraft mają wyjątkowo twarde i mocne anodowanie (producent dysponuje najdłuższą wanną anodyzacyjną w Europie). Co ważne, każdy maszt jest anodowany dopiero po wycięciu otworów na okucia. Taka kolejność prac wpływa na zwiększenie wytrzymałości i odporności na korozję.

Przed zamówieniem masztu, specjalista z Sail Service pomaga klientowi w wypełnieniu tabeli pomiarowej. Dane trafiają do Francji. Na biurkach inżynierów firmy Spar-



Maszty Sparcraft w hali produkcyjnej. Tu rozpoczyna się rejs...

craft dobierany jest odpowiedni profil i powstaje projekt takielunku. Producent bardzo starannie pakuje i zabezpiecza maszty przygotowane do transportu. Załoga Sail Service wysyłała je wraz z żaglami do Kanady, Szwecji, ostatnio także na Ukrainę – zawsze wszystkie elementy docierały w idealnym stanie. Krótsze maszty (do 16 metrów) zazwyczaj sprowadzane są w jednym kawałku. Dłuższe można dostarczyć w dwóch częściach, co mocno obniża koszty. Maszt dostarczony w częściach ma zamontowany łącznik, który umożliwia dość szybkie i proste złożenie (takie maszty mają te same parametry, co maszty dostarczone w całości). Klient otrzymuje także rysunek oraz spis okuć. Wszystkie okucia masztowe są skatalogowane i opisane numerem seryjnym, co ułatwia ich późniejszą wymianę i ewentualny dobór części zamiennych.

Do zestawu dobierane są rolery Facnor dla sztakli i żagli dodatkowych oraz kompletne takielunki stałe i ruchome (wykonane na bazie francuskich lin marki Lancelin). Liny są szplajnowane i profesjonalnie zakończone. Ostatni element produkcji to przygotowanie żagli i pokrowców (projekt żagli powstaje na etapie analizowania projektu takielunku). Całość musi być dokładnie dopasowana, by uniknąć kolizji żagli z innymi elementami przestrzeni pokładowej.



Takielunek katamarana typu Wave 58.

Fot. Robert Hajduk / ShutterSail.com

wej. Ponieważ Sail Service dostarcza cały pakiet i koordynuje wszystkie prace, możemy oczekiwać, że cena będzie atrakcyjna...

Firma Sail Service działa w branży już 32. sezon. Od początku specjalizuje się w produkcji żagli i pokrowców – zarówno do małych łódek regatowych, jak i największych żaglowców. Pod żaglami Sail Service pływa 70 żaglowców z 23 krajów – między innymi „Dar Młodzieży”, rosyjski „Kruzensztern”

oraz największe żaglowce turystyczne: „Sea Cloud” i „Sea Cloud II”. Sail Service dostarcza także ekologiczne pokłady Flexiteek, składane śruby Gori oraz stery strumieniowe i windy kotwiczne Quick. Firma jest również wyłącznym dystrybutorem marek Ronstan (osprzęt pokładowy) oraz Andersen (kabełstany). Więcej informacji o ofercie firmy Sail Service na stronach www.sailservice.pl i www.sklepwind.pl. ■



Scandinavia 35



Komfort i niezależność. Generatory Fischer Panda na pokładach jachtów



Fischer Panda dostarcza generatory na różne łodzie. Oferuje urządzenia od 3,4 kW.

Są ciche, lekkie i mają kompaktową zabudowę. Gwarantują niezawodność, trwałość i oszczędność paliwa (są przyjazne dla środowiska). Poza tym ich solidna obudowa tłumi dźwięki i drgania, więc podczas żeglugi dużym jachtem możemy nawet nie usłyszeć pracującego genera-

tora. Przedstawiamy urządzenia niemieckiej firmy Fischer Panda, znanego producenta generatorów wysokoprężnych i systemów hybrydowych, który swe produkty oferuje na całym świecie. Marka ma przedstawicieli w ponad 80 krajach, także w Polsce.

Generatory Fischer Panda trafiają na pokłady łodzi rekreacyjnych oraz jednostek profesjonalnych. Dostarczają prąd zasilający zwykle urządzenia codziennego użytku, a także odbiorniki specjalne – klimatyzacje, urządzenia grzewcze, kuchenki

elektryczne, a nawet sprężarki powietrza wykorzystywane przez miłośników nurkowania. Fischer Panda oferuje generatory prądu przemiennego i stałego do 75 kW. Najnowsze modele iSeries wykorzystują technologię zmiennej prędkości obrotowej i mają własny falownik.

Dzięki nowoczesnym silnikom Diesla ze zmienną prędkością i zastosowaniu technologii inwerterowej, i-generatory Fischer Panda charakteryzują się niskim zużyciem paliwa i wysoką sprawnością. Dzięki temu armator, który zamieni konwencjonalny generator o stałej prędkości obrotowej na nowocześniejsze urządzenie iSeries, może liczyć na spore oszczędności w spalaniu paliwa (prędkość obrotowa silnika wysokoprężnego może być regulowana w zależności od zapotrzebowania na energię).

Podczas testów morskiego generatora Panda 60i PMS (moc znamionowa: 48 kW), przy obciążeniu znamionowym wynoszącym 20 proc., zanotowano oszczędność paliwa na poziomie 30 proc. (w porównaniu z podobnym generatorem o stałej prędkości). Nawet przy zapotrzebowaniu na moc 30 kW (62,5 proc. mocy znamionowej), stwierdzono wyraźne oszczędności wynoszące 10 proc. W zależności od potrzeb, armatorzy mogą wybierać i-generatory o mocach od 4 kW do 48 kW.

– Znamy problem związany z niewielkim obciążeniem tradycyjnych urządzeń – mówi Stephan Backes, dyrektor zarządzający w firmie Fischer Panda, zwracając uwagę na kolejne cechy i-generatorów. –



Silnik elektryczny typu Shaft 10 kW.



Generatory 4000s.Neo, 1500i Perfect Power i 45i Perfect Power.



Przykładowy montaż pod pokładem.

Korzystając z generatora o stałej prędkości obrotowej, często musimy zwiększyć obciążenie, gdyż wymagane jest tzw. obciążenie podstawowe (szczególnie w urządzeniach o mocach od 50 kW). Jeśli nasze urządzenie pracuje w technologii zmiennej prędkości, nie musimy „sztucznie” zwiększać zapotrzebowania na prąd.

W ostatnich latach firma Fischer Panda opracowała własny nowoczesny silnik o zmiennej prędkości obrotowej. Celem inżynierów związanych z marką było stworzenie generatora o mocy 4 kW, który spełnia wszystkie przepisy dotyczące emisji spalin. Chłodzony wodą jednocylindrowy silnik FPE 320 zadebiutował na targach w Düsseldorfie w 2016 roku.

Modele generatorów Panda 5000i.Neo i Panda 4000s.Neo (wyposażone w nowe silniki Fischer Panda) mają kompaktową konstrukcję i zapewniają użytkownikom wydajną oraz cichą pracę. Podczas niedawnej konferencji British Marine Electrical & Electronics Association, generatory otrzymały nagrodę Produkt Roku 2018.

Wiele generatorów morskich Fischer Panda otrzymało też certyfikat Lloyd's Register (kategoria: Wytwarzanie energii elektrycznej dla żeglugi rekreacyjnej). Eksperti w różnych warunkach pogodowych testowali modele iSeries, xSeries (generatory o stałej prędkości



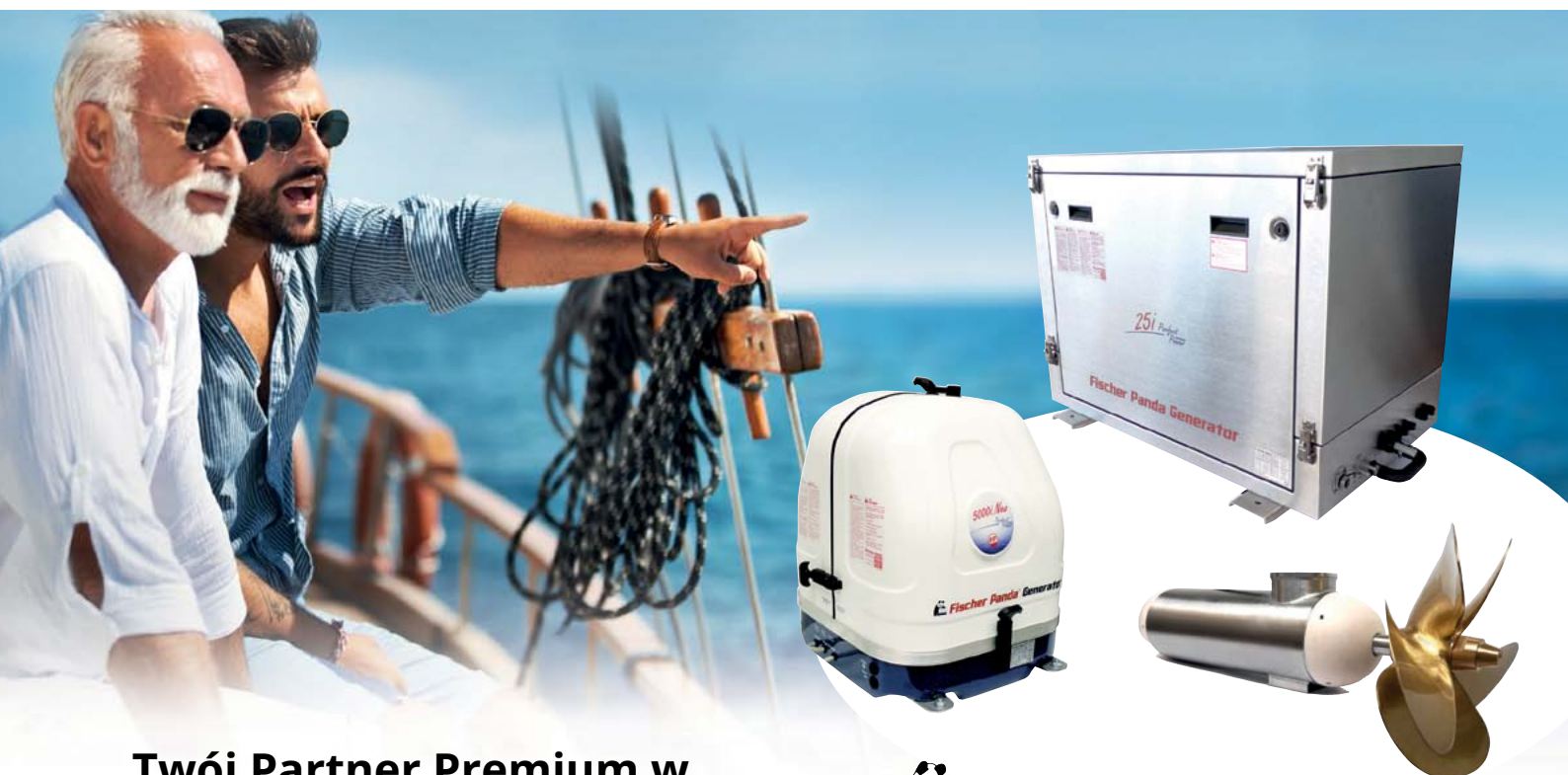
Fischer Panda to ponad 500 techników i przedstawicieli w 80 krajach.

obrotowej) oraz generatory z opatentowanym systemem regulacji napięcia VCS. Certyfikat potwierdza zgodność generatorów Fischer Panda ze standardami jakości, międzynarodowymi konwencjami oraz specyfikacjami Lloyd's Register.

Fischer Panda od ponad 15 lat oferuje także napędy spalinowo-elektryczne (całkowicie bezemisyjne i prawie bezgłośne). Możemy wybrać zasilanie elektryczne oparte całkowicie na pokładowych bateriach lub systemem wspomagany przez generator (urządzenie wspomaga napęd i zasilia inne

pokładowe urządzenia). Na zamówienie dostarczane są także systemy hybrydowe, które mogą być napędzane pomocniczymi dla silnika głównego.

W swoich elektrycznych systemach napędowych Fischer Panda wykorzystuje potężne silniki elektryczne. Możemy wybrać silnik Aziprop®POD lub silnik wewnętrzny napędzający wał typu Shaft. System, dostępny z silnikami elektrycznymi o mocy od 7,5 kW do 100 kW, sterowany jest przez EasyBox (szybka i prosta instalacja przy użyciu metody *plug-and-play*). ■



Twój Partner Premium w zakresie zasilania pokładowego

Generatory Morskie (od 3,4 kW)
Elektryczne Systemy Napędowe (od 7,5 kW)



Fischer Panda®

Power
wherever
you are™

40 lat festiwalu Kopyść i sceniczny jubileusz Waldka Mieczkowskiego



Waldka Mieczkowski na pokładzie żaglowca „Zawisza Czarny”.

Fot. Mariusz Bartosik

Kopyść to jeden z najstarszych festiwalu szantowych w Polsce. W tym roku świętujemy 35. edycję oraz 40-lecie pierwszej białostockiej imprezy, której organizatorem był Akademicki Yacht Club. Ale korzenie festiwalu sięgają lat jeszcze wcześniejszych. W 1974 roku komandor Wojtek Sobaniec przywiózł z wybrzeża szpulowe taśmy z nagraniami morskich szantymenów, między innymi Andrzeja Mendrygała. W Akademickim Yacht Clubie narodziła się tradycja śpiewania szant. Przybywało gardeł i fanów, więc Bogdan Kula, ówczesny komandor, jesienią 1978 roku rzucił pomysł organizacji przeglądu piosenki żeglarskiej. Komisarzem imprezy został Sławek Kasner – autor nazwy Kopyść.

Po trzech edycjach nastały trudne czasy stanu wojennego. Wprowadzono zakaz zgromadzeń – organizatorzy przenieśli wtedy swe spotkania do augustowskich lasów. Michał Bondyra reanimował festiwal dopiero jesienią 1987 roku, a Ela Mińko przejęła stery

w 1999 roku – od 15. edycji dzielnie trwa na mostku dyrektora, przeciwstawiając się burzom i przeciwnym wiatrom. Elę znam od dawna. Spotykaliśmy się na krakowskim festiwalu Shanties i na łódzkim Kubryku ponad dwadzieścia lat temu – zanim dotarłem na moją pierwszą Kopyść. Jej męża znam dłużej. To morze skrzyżowało nasze drogi: w 1988 roku spotkaliśmy się w Australii – on pływał na „Josephie Conradzie”, ja na „Stomilu” uczestniczącym w Operacji Żagiel.

Grand Prix pierwszej Kopyści zdobył harcerski zespół z Błękitnej Dziewiątki, któremu liderował Waldek Mieczkowski. Dzięki temu jubileusze festiwalu spłotyły się z jubileuszami scenicznych występów kapitana „Zawiszy Czarnego” – w tym roku także obchodzi on czterdziestą rocznicę debiutu.

Przez pierwsze 25 lat życia Waldek Mieczkowski związany był z Białymstokiem. Tu się urodził i tu zaczęła się jego przygoda z żeglarstwem. W liceum wstąpił do Błękitnej Dziewiątki – 9. Wodnej Drużyny

Harczerzy. Była to żeglarska drużyna z dużymi tradycjami, skupiała fantastycznych instruktorów, którzy dali mu solidne żeglarskie podstawy. A później było już morze. Poważna przygoda rozpoczęła się od Operacji Żagiel na pokładzie „Zawiszy Czarnego”, który w 1984 roku uczestniczył w pobliżu Bermudów w słynnej akcji ratowania rozbitków z tonącego żaglowca „Marquez”.

Z „Zawiszą Czarnym” Waldek jest najmocniej związany. Na tym żaglowcu rozpoczynał przygodę, na nim też zaczynał pływać zawodowo. Przez lata opiekował się tym statkiem, organizował kolejne rejsy i wyprawy – między innymi na Horn. Pływał też na innych żaglowcach: „Oceanii”, „Pogorii”, „Gedanii”, „Zaruskim”, „Kapitanie Głowackim”, „Kapitanie Borchardzie” i „Fryderyku Chopinie”. Waldek pokazuje, że żeglarstwo jest sposobem na życie. Stara się też służyć swoim doświadczeniem: przy organizacji wypraw, przy budowie jachtów, czy też przy szkoleniach.

Przez te wszystkie lata nie porzucił śpiewania. Grał w słynnym przed laty zespole Packet. Później w Smugglersach, Broken Fingers Band, Gdańskiej Formacji Szantowej, były też występy solowe. Ostatnie lata to udział w projekcie Jacka Jakubowskiego Męski Chór Szantowy „Zawisza Czarny”. No i wreszcie przyszedł czas na sceniczny jubileusz. To oczywiście, że musi się odbyć w Białymstoku na Kopyści.

Na festiwal zapraszamy 29 i 30 marca. Na piątek (19.00) zaplanowano koncert „Czas w morze”. Sobota będzie dniem jubileuszowym: benefis Waldemara Mieczkowskiego rozpocznie się o 15.30, a koncert „40 lat Kopyści” o 20.00. Wystąpią: Banana Boat, Andrzej Korycki i Dominika Żukowska, Marek Szurawski, The Nierobbers, Jan i Klan, Flash Creep, Waldemar Mieczkowski z zespołem, Formacja oraz Mechanicy Shanty.

Mariusz Bartosik



Zadanie dofinansowane ze środków z budżetu Miasta Białegostoku



Na pierwszym planie: Port 110. Na przeciwnym brzegu: Port Iława. A w oddali wyspa Wielka Żuława.

Fot. Grzegorz Morawski / www.roni.pl / UM Iława

Miasto Iława. Przyjazny brzeg na skrzyżowaniu szlaków

Dlaczego Iława? Żaden inny port na polskim śródlądziu nie ma tak dobrej komunikacji z dużymi aglomeracjami. Miasto leży przy drodze krajowej numer 16 – ponad 70 km na wschód od autostrady A2 i zaledwie 34 km na zachód od trasy S7. Wsiadając w Warszawie do pociągu Pendolino, możemy już właściwie rzucać komendę do stawiania żagli – za półtorej godziny będziemy na dworcu w Iławie, a po kilku kolejnych minutach w porcie nad Jeziorakiem. Jadąc tym samym pociągiem z Gdańska, w podróży spędzimy zaledwie godzinę i osiem minut. A gdy już będziecie na miejscu – w tydzień zwiedzicie wszystkie najciekawsze zakamarki najdłuższego akwenu śródlądowego w Polsce (od Iławy do Zalewa nad jeziorem Ewingsi szlak ma 33 km). W kilka dni przemierzycie całą południową część Pojezierza Iławskiego – z Iławy, przez Ostródę, po Stare Jabłonki (i w powrotnym kierunku). Jeśli zaplanujecie dwutygodniowy rejs – przejdziecie pochylnie Kanału Elbląskie-

go, przepłyniecie Zalew Wiślany, zacumujecie pod Żurawiem w Gdańsku i wróćcie do Iławy.

Tak doskonałe położenie, na skrzyżowaniu dróg lądowych i szlaków wodnych, sprawia, że Iława systematycznie się rozwija, przyciągając nowych gości, inwestorów i mieszkańców. Poszerza także ofertę turystyczną klasy premium. Na wschodnim brzegu Jezioraka, w pobliżu ujścia rzeki Iławka, działa pięciogwiazdkowy Grand Hotel Tiffi. Z jego okien i ogromnego tarasu wypoczynkowego roztacza się widok na uczęszczane południowe wody Jezioraka,

między mostem a wyspą Wielka Żuława. Nieco bliżej centrum jest trzygwiazdkowy hotel Port 110 z przystanią przystosowaną do obsługi 22 jachtów. Z kolei nad Małym Jeziorakiem znajdziecie czterogwiazdkowy hotel Stary Tartak. W okolicy jest także sporo klimatycznych pensjonatów (spis obiektów znajdziecie na stronie www.it-ilawa.pl, zakładka: Baza turystyczna).

Co nowego w mieście? Jesienią ubiegłego roku oddano do użytku Lasek Miejski (ul. Sienkiewicza, południowy brzeg Jezioraka). To unikatowy kompleks z kilkusetletnim drzewostanem liściastym. Dla ►



Gra świateł w Lasku Miejskim...



...i nad brzegiem Jezioraka o wschodzie słońca.



Regaty jachtów kabinowych. Na Jezioraku wiatr potrafi płątać figle.



Przystań przy hotelu Port 110.



Marina w kompleksie Port Iława.

spacerowiczów i rowerzystów przygotowano utwardzone alejki, małą architekturę, oświetlenie oraz rowerowy park umiejętności z przeszkodami do doskonalenia techniki jazdy.

We wschodniej części miasta, w dolinie rzeki Iławka, powstał park rekreacyjny na Wyspie Młyńskiej. Mamy tu trasy piesze i rowerowe, kładki z podświetlonymi barierkami, siłownie terenowe, trampoliny oraz trawiastą plażę.

Kolejna ciekawa inwestycja będzie realizowana w porcie Ekomarina (obok plaży miejskiej na wschodnim brzegu Jezioraka). Na potrzeby szkoleń żeglarskich zaplanowano przebudowę pomostu i wzniesienie dwóch nowych. Jeden z nich zostanie przystosowany do wodowania małych łodzi, na przykład optimistów. Przewidziano także przebudowę i wyposażenie pomieszczeń w budynku – tu powstaną magazyn sprzętu żeglarskiego i warsztat szkutniczy. Przedsięwzięcie obejmuje także wyposażenie sali szkoleniowej i zakup sprzętu żeglarskiego.

Początki Iławy sięgają 1350 roku. Kiedyś miasto miało mury obronne, fosę i dwie bramy. Dziś jest otwarte na turystów ze wszystkich stron. Życie mieszkańców i gości mocno związane jest z Jeziorakiem, który prawie w całości leży w granicach Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego. Na wschodzie akwen jest połączony z Jezio-

rem Drwęckim (przez Kanał Iławski i Kanał Elbląski). Na północy ze wspomnianym jeziorem Ewinki (przez Kanał Dobrzycki o głębokości około 1,5 metra). Natomiast na północnym zachodzie – z Jeziorem Płaskim. Jeziorak to jedno z największych jezior w Polsce (większe są tylko Śniardwy, Mamry, Łebsko, Dąbie i Miedwie). Ale to Jeziorak ma najdłuższą linię brzegową – przeważnie dziką i zalesioną. Poza tym ma aż 16 wysp, w tym Wielką Żuławę, największą śródlądową wyspę w Polsce. Dookoła wyspy prowadzi trasa statku „Ilavia”, który od maja do października co godzinę zabiera na pokład turystów. Rejsy rozpoczynają się na wschodnim brzegu Małego Jezioraka, tuż przy galerii handlowej.

Jeziorak ma też trzy ekomariny: w Iławie, niecałe 500 metrów na północ od mostu,

Miasto jest kuźnią żeglarskich talentów.



w Siemianach, w pobliżu wieży widokowej i baru „Szopa” oraz w Zalewie nad jeziorem Ewinki. Poza tym ma nowoczesny śródlądowy Port Iława (najnowocześniejszy na Jezioraku, leży 300 metrów na północ od mostu). W pobliżu kei znajdziecie tam Aleję Żeglarską z tablicami upamiętniającymi wybitnych żeglarzy, miłośników żeglarstwa oraz osoby, które się przyczyniły do popularyzacji sportów wodnych. Mamy też keję miejską przy skrzyżowaniu ulic Chodkiewicza i Sienkiewicza, kultową przystań Pod Omegą, która rozpoczyna już 38. sezon (południowy brzeg, tuż za stacją paliw Orlen), przystanie Biskaje i Skarbek (wschodni brzeg Jezioraka), Maribo, Azyl, Soling i Mirko w Szałkowie oraz Kurkę Wodną w Siemianach. Jest także kilkadziesiąt kameralnych biwakowych pomostów pływających. Przy kei Związku Gmin Jeziorak (Iława, ul. Sienkiewicza 32) działa stacja paliw dla jachtów i łodzi motorowych (czynna od początku maja do końca września). W mieście i najbliższej okolicy swe usługi oferuje kilkanaście firm czarterowych. Dysponują flotą około 80 jachtów, głównie żaglowych o długościach 7, 8 metrów. Jest także kilka łodzi typu houseboat. W samej Iławie mamy aż 500 miejsc postojowych (przy nabrzeżach, pomostach i w marinach).

Co ciekawego w tym roku? Pod koniec kwietnia będzie rozgrywany Wyścig Pięciu Jezior, czyli rowerowy maraton MTB. Na drugi weekend maja zaplanowano trzecią edycję Lotniczej Majówki. W ostatni weekend czerwca na Jeziorak wypłyną smocze łodzie – w tych dniach miasto będzie witać wakacje w ramach imprezy Aktywne Lato z Iławą. Na początek sierpnia zaplanowano Szanty nad Jeziorakiem, a na drugi weekend sierpnia – Old Jazz Meeting – Festiwal Jazzu Tradycyjnego „Złota Tarka”. W ostatnich dniach wakacji będą rozgrywane regaty Żeglarski Puchar Iławy w ramach Pucharu Polski Jachtów Kabinowych. Natomiast na wrzesień zaplanowano regaty turystyczne Błękitna Wstęga Jezioraka, Iławski Półmaraton oraz na Piknik Inspiracji nad Małym Jeziorakiem (www.piknikinspiracji.pl) przygotowany dla najmłodszych. Więcej o Iławie i ofercie miasta na stronach www.ilawa.pl oraz www.it-ilawa.pl. ■



Lotnicza Majówka w Iławie.

Łąwa Twój przyjazny brzeg!
Przyjedź! Przyleć! Przyplń!

**LOTNICZA
MAJÓWKA**

11 maja 2019

**DNI
ŁAWY**
13-14 lipca 2019

**ZŁOTA TARKA
OLD JAZZ MEETING**
9-11 sierpnia 2019



www.ilawa.pl
www.it-ilawa.pl

Oceanis 46.1. Wygodny i elegancki cruiser z regatową duszą



Jacht zaprojektował Pascal Conq z biura Finot-Conq Architectes Navals.

Jacht Beneteau Oceanis 46.1 zadebiutował na rynku jesienią ubiegłego roku. Egzemplarze czarterowe rozpoczną służbę w nadchodzącym sezonie – między innymi we flotach firm chorwackich. Polskim dystrybutorem marki Beneteau jest warszawska firma Power Boats (www.powerboats.pl). Dlaczego warto zwrócić uwagę na tę ciekawą konstrukcję?

Szeroki kadłub o eleganckiej i zarazem sportowej sylwetce. Obszerny i wygodny kokpit z dużym rozkładanym stołem. Kokpitowe łóżka z unoszonymi oparciami znajdujące się po obu stronach zejściówki. Do tego duże prostokątne okna w burtach i bukszpryt charakterystyczny dla łodzi regatowych. Oceanis 46.1 już na pierwszy rzut oka wzbudza ciekawość żeglarzy poszukujących komfortu, elegancji i dobrych właściwości nautycznych.

Jacht zaprojektował Pascal Conq z biura Finot-Conq Architectes Navals. Za projekt



Wygodne leżanki po obu stronach zejściówki.

wnętrza i pokładu odpowiada Massimo Gino z firmy Nauta Design. Model jest następcą popularnego Oceanisa 45, który przed siedmiu laty był europejskim jachtem roku w kategorii Family Cruiser. Jest także drugą konstrukcją z nowej generacji oceanisów (pierwszą był większy Oceanis 51.1). W żegludze pełnomorskiej na pokładzie może przebywać 10 osób (kategoria A). Cena: od 225 300 euro netto (około 966 514 zł netto).

Aby załoga mogła się delektować wypoczynkiem w kokpicie, wszystkie liny poprowadzono w pokładowych tunelach wprost do kabestanów zamontowanych przy stanowiskach sternika. W rufowej części wbudowano grill – ulubione potrawy można przygotowywać z kokpitu lub z platformy kąpielowej. Materace z kokpitowych łóżek można przenieść na dziób lub śródokręcie, by pod rozkładanym tentem schować się przed słońcem. Przy dużym stole może zasiąść aż osiem osób (szeroki postument stołu skrywa tratwę ratunkową). Dla



Liny poprowadzono w pokładowych tunelach.

komfortu sterowania i nawigacji, producent zastosował osprzęt pokładowy marki Harken oraz elektronikę firmy B&G.

Pod pokładem jacht zaskakuje przestrzenią. Armator może wybrać wersję z trzema kabinami oraz z dwoma lub trzema toaletami. Producent proponuje także cztery kabiny i cztery toalety lub pięć kabin i trzy toalety (do łazienek zaplanowanych przy zejściówce można wchodzić zarówno z salonu, jak i z kabin rufowych). W salonie warto też zwrócić uwagę na dość spory kabmuz, leżankę przy stanowisku nawigatora oraz duży prostokątny stół z kanapą i dodatkowym siedziskiem.

Na chorwackim rynku czarterowym znajdziecie nowe oceanisy z czterema lub z pięcioma kabinami. W wyszukiwarce agencji Punt (www.punt.pl) znaleźliśmy oferty na majówkę: w Zadarze i Trogirze czekają egzemplarze z pięcioma kabinami (12 koi), natomiast w Dubrowniku – model z czterema kabinami (10 koi). Ceny tygodniowych czarterów na przełomie kwietnia i maja: od 1995 euro do 2430 euro. ■



Stół z kanapą i dodatkowym siedziskiem.

BENETEAU OCEANIS 46.1	
Długość całkowita	14,6 m
Długość kadłuba	13,65 m
Szerokość	4,50 m
Zanurzenie (krótki kil)	1,75 m
Zanurzenie (długi kil)	2,35 m
Zanurzenie (performance)	2,65 m
Zbiornik paliwa	200 l
Zbiornik wody	370 l
Silnik	57 KM
Grot	44,50 m kw.
Fok	44,1 m kw.
Code 0	102 m kw.
Genaker	152 m kw.
Cena	225 300 euro netto

Niemiecka stocznia Bavaria Yachtbau GmbH, która w ubiegłym roku świętowała 40-lecie, po kłopotach finansowych i ustanowieniu tymczasowego zarządu, z powodzeniem przechodzi proces restrukturyzacji i nabiera nowych sił. Firma pozyskała inwestora i odbudowała zaufanie klientów. – Zakup udziałów gwarantuje bezpieczeństwo pracownikom, klientom i dostawcom – powiedział Kai Brandes z berlińskiej firmy Capital Management-Partners. – Miejsca pracy 800 zatrudnionych w Niemczech oraz w oddziale we Francji nie są zagrożone – odetchnął z ulgą Christian Hartmann,



Bavaria zmniejsza portfolio modeli do 10, 12 najpopularniejszych jednostek.

Stocznia Bavaria odzyskała siły. Zakład w Giebelstadt pracuje z pełną mocą

przewodniczący rady pracowniczej Bavaria Yachts. – Chcemy teraz bardziej zaangażować naszych dealerów w rozwój produktów – dodał Ralph Kudla, który w zarządzie odpowiada za proces restrukturyzacji oraz za finanse i kontrolę. – W tym celu utworzymy radę sprzedawców. To oni wiedzą najlepiej, jakie są dziś oczekiwania armatorów.

– Po chwilowej zadyszce, która trwała trzy miesiące i spowodowała opóźnienia w dostawach łodzi, nie ma już śladu – mówi Robert Gwóźdź z firmy Yachts & Yachting, która jest polskim dealerem stoczni Bavaria Yachtbau GmbH. – Inwestorami zostało osiem osób reprezentujących prywatny kapitał z Berlina. To fachowcy od restrukturyzacji spółek, podźwignęli między innymi niemiecką markę Leica znaną z produkcji aparatów fotograficznych i układów optycznych. W tej chwili na stoczniowych liniach produkcyjnych powstaje 120 jednostek. Firma ma pełne portfolio zamówień aż do października tego roku.

Bavaria Yachtbau GmbH całą swą produkcję lokuje teraz w macierzystym Giebelstadt (powiat Würzburg w kraju związkowym Bavaria). Nawet jacht motorowy R55, który powstawał w Chorwacji, o tego roku wytwarzany będzie w Giebelstadt. – Aby usprawnić produkcję i obniżyć koszty, postanowiono znacznie zmniejszyć portfolio modeli – mówił Erik Appel, który od grudnia 2017 roku pełni funkcję dyrektora ds. operacyjnych w Bavaria Yachts. – Dotąd stocznia

produkowała 32 typy łodzi żaglowych i motorowych, w najbliższych trzech latach załoga skupi się na 10, 12 modelach, które cieszą się największą popularnością wśród odbiorców i przynoszą firmie największe przychody. Poza tym postanowiono zwiększać liczbę stałych pracowników i zmniejszyć liczbę podwykonawców. Pierwsze zyski po restrukturyzacji Bavaria ma osiągnąć już w kolejnym roku obrotowym (od 1 sierpnia 2019 roku do 31 lipca 2020 roku).

Zarząd wycofał się z produkcji dużej jednostki żaglowej Bavaria C65 – konstrukcja

zadebiutowała w 2018 roku, ale ponieważ z powodów logistycznych powstawała poza Giebelstadt, ostatecznie zrezygnowano z rozwijania tego projektu. Zawieszono produkcję łodzi z linii E (jachty motorowe z napędami elektrycznymi i hybrydowymi). Jacht żaglowy C50 został przeprojektowany i powrócił do seryjnej produkcji późną jesienią 2018 roku. Doświadczenia, które załoga stoczni zdobyła podczas prac przy tym modelu, wykorzystywane są przy produkcji flagowego jachtu Bavaria C57 oraz siostrzanej konstrukcji Bavaria C45.

Stocznia Bavaria powstała w 1978 roku. Zatrudnia około 600 osób i jest jednym z największych producentów jachtów w Europie. W Giebelstadt działają cztery linie produkcyjne, które co rok opuszcza około 2000 łodzi. Francuska spółka zależna Bavaria Catamarans SAS z Rochefort nie została dotknięta problemami finansowymi i przez cały czas działała bez przeszkód. Francuska stocznia ma wkrótce powrócić do znanej na rynku nazwy Nautitech. ■



Salon w modelu Bavaria C45.



W kokpicie kuchenka, zlew i przejście przez środek stołu.



Model C45 dostępny jest z trzema, czterema lub z pięcioma kabinami.

Bavaria 37 Cruiser. Przepis na sukces w czarterowym biznesie



Żeglując ostrym kursem, przy wietrze o sile 9, 10 węzłów, osiągnęliśmy prędkość do 4,2 węzła.

Bavaria 37 Cruiser to najpopularniejszy jacht wśród polskich żeglarzy poszukujących do czarteru niedużej łodzi z dwoma lub trzema kabinami. Załogi chętnie wybierają starsze modele lub egzemplarze z najnowszej linii. Bavarię 37 Cruiser można wyczarterować w Grecji, Chorwacji, na Bałtyku oraz we Włoszech. Dlaczego akurat tę konstrukcję upodobali sobie właściciele flot czarterowych i ich klienci?

Ta łódź nie jest ani za duża, ani za mała – po prostu najlepszy rozmiar do kilkudniowej morskiej żeglugi. Poza tym ma ciekawą linię z wyraźnie wyniesioną nadbudówką, nowo-



Kabina dziobowa. Wygodna i przestronna.

czesnymi prostokątnymi oknami w burtach i wieloma otwieranymi lukami pokładowymi, które doskonale przewietrzają i doświetlają wnętrze (luki zwykle mają przeciwso-



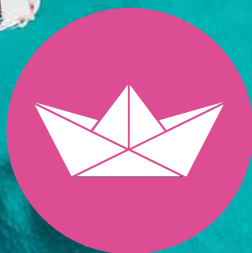
Salon w modelu z trzema kabinami.



Wielka platforma. Ozdoba rufowej części łodzi.

teczne żaluzje i moskitiery). Załogi chwalą wygodny kokpit z dwoma kołami sterowymi oraz otwieraną rufę, która zamienia się w ogromną platformę kąpielową. Pod pokładem możemy mieć trzy lub dwie kabiny. Chyba ciekawsze i bardziej praktyczne wnętrza mają egzemplarze z dwoma kabinami. W dziobówce mogą spać dwie osoby – koka wypełnia tu całą przestrzeń między burtami. Poza tym mamy jaskółki, dwie pojemne

Zapraszamy na pokład.



Click&Boat
www.clickandboat.com/pl

Dołącz do nas!



#clickandboat

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



+33 664 812 566

400 zł zniżki*
 z kodem :

WIATR19



Click&Boat



Kabestany zamontowano tuż przy kołach sterowych.



Rozkład wnętrza w modelu z dwoma kabinami.

szafy na ubrania oraz obniżone tapicerowane siedzisko. Na ogromnej koi w rufowej kabini mogą spać kolejne dwie lub nawet trzy osoby (na przykład żona z dwójką dzieci). Tu także mamy jaskółki, szafę i ławeczkę. Są jeszcze dwie burtowe koje w mesie – proste, długie i szerokie. Można ściągnąć oparcia, postawić je na podłodze wzdłuż koi i w ten sposób mocno poszerzyć miejsce do spania.

W mesie jest aż dziewięć okien, w tym siedem otwieranych luków z żaluzjami i moskitierami. Producent montuje rozbudowane punktowe oświetlenie oraz nastrojowe lampki w podcieniach jaskółek. Poza tym jest mnóstwo szafek i schowków. Pośrodku stoi duży składany prostokątny stół z dwoma szufladami (dłuższy bok stołu ustawiono prostopadłe do osi łodzi). Na prawej burcie – kambuz z dwupalnikową kuchenką gazową na kardanie, piekarnikiem, głęboką lodówką i dwukomorowym zlewozmywakiem. Natomiast na lewej – porządne stanowisko nawigacyjne z otwieranym blatem i tapicerowanym siedziskiem. Właśnie dlatego lubimy łódzie tej wielkości z dwoma kabinami – gdy zamawiamy taki egzemplarz, producent nie musi budować trzeciej, więc nie musi też zmniejszać łazienki i rezygnować ze stołu nawigacyjnego.

W łazience mamy osobny przedział prysznicowy zamykany przezroczystymi drzwiczkami, toaletę z elektryczną spłuczką oraz umywalkę. Kokpit pokryty jest drewnem tekowym. Zamiast zwykłej sztorcklapy, producent montuje eleganckie przeszklone drzwiczki dwuskrzydłowe z grubą drewnianą ramą. Drabinkę rufową chowamy do platformy kąpielowej. Jest jeszcze rufowy prysznic z ciepłą wodą.

Przy solidnym rozkładanym blacie, z wewnętrzną skrytką i uchwytami na napoje, wygodnie zasiada sześć osób. Do elektrycznego gniazda w kokpitowym stole można włożyć nastrojową nocną lampkę. Ogromny tent przykrywa cały kokpit – od pawęży po krawędź zejściówki. Jest jeszcze wysoka szprycbuda (w trakcie żeglugi można ją położyć na pokład, by poprawić widoczność). Pod siedziskami są bakisty – na lewe burcie ogromna i bardzo głęboka, na prawej dużo mniejsza i płytsza (na liny i inne drobiazgi).

W kokpicie producent montuje cztery kabestany. Liny obsługujemy po prawej i lewej stronie od zejściówki. Przy stanowisku sternika mamy ploter map, system AIS, autopilot – niezawodny podczas żeglugi pod żaglami oraz z włączonym silnikiem. Czarterowe egzemplarze zwykle mają silnik Volvo Penta D1-30, dziobowy ster strumieniowy oraz elektryczną windę kotwiczną.

Genua sprawnie rozwija się ze sztagowego rollera, a grot płynnie wysuwa się z masztu. Aby zablokować śrubę silnika w trakcie żeglugi pod żaglami, należy ustawić manetkę w pozycji lekko do tyłu. Żeglując ostrym kursem podczas testowego rejsu, przy wietrze o sile do 9 lub 10 węzłów, osiągnęliśmy prędkość od 3,8 do 4,2 węzła. Gdy podmuchy się wzmacniały do 15 węzłów – prędkość w bajdewindzie wzrastała do około 5,6 węzła. W półwie-trze o sile 14 węzłów żeglowaliśmy około 6,3 węzła, natomiast w baksztagu o sile 11 węzłów – od 5,9 do 6,2 węzła. Graniczna wartość prędkości, dla bezpiecznej i spokojnej rekreacyjnej żeglugi, to około siedem węzłów. Jak na cruisingową jednostkę turystyczną, z typowo czarterowym ożaglowaniem – przyzwoity wynik.

Bavaria 37 Cruiser to naszym zdaniem ciekawa propozycja dla armatorów i firm czarterowych poszukujących niedużej, ale wygodnej, solidnej i nowoczesnej łodzi z ciekawym wnętrzem. Zdecydowanie polecamy wersje dwukabinowe – z obszerną łazienką, wygodnym stanowiskiem nawigacyjnym oraz ogromną koją w rufowej kabini (dokładając pod pokładem trzecią kabinę, znacznie więcej tracimy niż zyskujemy). Dwukabinowa Bavaria 37 Cruiser to naprawdę dobrze zaprojektowana jednostka oferowana w stosunkowo atrakcyjnej cenie: od 109 tys. euro netto. ■

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne

ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

YACHT-POOL POLSKA

Agencja: Daniel Prusinski

Posthalterring 7 | D-85599 Parsdorf

www.yacht-pool.pl | Tel.: 88 48 35 888



Poradnik czarterowy.

Jak zorganizować rejs i o czym pamiętać?

Nim nastanie sezon, przeczytajcie czarterowy poradnik. W materiale znajdziecie informacje, które pomogą wybrać akwen, podpisać dobrą umowę, wykupić polisę i przejąć jacht.

Dokąd na czarterowy rejs? Na południu Europy najpopularniejsza jest Chorwacja. Na wschodnim wybrzeżu Adriatyku możemy żeglować w zaciszu wysp, cumując w zatokach lub doskonale wyposażonych marinach. Sporo osób wybiera Grecję – przede wszystkim Cyklady (przestrzeń, mnóstwo wody i niezłe wiatry) oraz Morze Jońskie (raczej łagodna i przewidywalna aura oraz stosunkowo niewielkie odległości między portami). Duże znaczenie dla czarterowego biznesu w Chorwacji i Grecji mają dogodne połączenia lotnicze i promowe. Karaiby to z kolei najbardziej dostępny i bodaj najtańszy egzotyczny region – przede wszystkim z uwagi na ceny jachtów i duży wybór jednostek. Dla porównania – w Tajlandii łodzi jest mało i są droższe.

Ile to kosztuje? Cena najmu zależy od wielkości jednostki, daty produkcji oraz wyposażenia. Na przykład za tygodniowy czarter w Chorwacji ośmioosobowego jachtu Bavaria 38 Cruiser z 2016 roku zapłacimy

od 1290 euro wczesną wiosną i późną jesienią do 2790 euro w drugiej połowie lipca oraz w pierwszej połowie sierpnia. Z kolei za większą łódź Oceanis 48 (rocznik 2014, 12 koi) zapłacimy od 2050 euro do 4990 euro. Polskie agencje udzielają zniżek sięgających nawet 35 proc. Na największe możemy liczyć od października do stycznia oraz w ofercie last minute (tuż przed czarterem). Przed zaokrętowaniem zapłacimy jeszcze 95 euro za końcowe sprzątnięcie lub od 150 do 400 euro za tzw. transit log (zwykle ta opłata obejmuje sprzątnięcie jachtu po rejsie). Armator pobierze też zwrotną kaucję w wysokości od 1500 do 2000 euro (najczęściej obsługa portu blokuje kwotę na wypukłej karcie kredytowej, a po zdaniu jachtu – anuluje transakcję). Niektóre firmy oferują ubezpieczenie kaucji. Jeśli chcemy zabrać w rejs zaburtowy silnik do pontonu – za wypożyczenie zapłacimy od 70 do 80 euro za tydzień.

Załogi, które nie czują się na siłach, by samodzielnie dowodzić jednostką, mogą wynająć lokalnego skippera – tu należy się liczyć z wydatkiem od 100 do 250 euro za dzień (plus wyżywienie). Warto rozważyć wynajęcie skippera z Polski, gdyż taki wa-

riant, nawet doliczając koszty jego podróży, może się okazać tańszy.

Samolotem, autem, czy autokarem? Do Chorwacji możemy polecieć z liniami LOT – na przykład z Krakowa (cena na sierpień: od 480 zł) lub z Warszawy (cena na sierpień: od 750 zł). Można też zaplanować podróż na trasie Warszawa – Zadar (830 zł). Do Splitu i Rijeki najczęściej polecimy z przesiadkami. Można też szukać połączeń obsługiwanych z berlińskich lotnisk. Niektórzy wybierają loty do Zagrzebia, a dalej jadą wynajętym samochodem. Wciąż jednak wielu polskich żeglarzy stawia na podróż własnym autem (Chorwacja ma doskonałe autostrady) lub autokarem (niecałe 500 zł w obie strony). Pamiętajmy jednak, że podróż z Warszawy do Zadaru trwa niemal dobe.

Dobre połączenia lotnicze mamy też z Grecją – z Warszawy, Łodzi i Krakowa. Tu warto zwrócić uwagę, że w Chorwacji rejsy czarterowe odbywają się od soboty do soboty, natomiast w Grecji, u niektórych armatorów, można przejąć jacht w dowolnym dniu tygodnia i w dowolnym go zwrócić. Dzięki temu łatwiej znajdziemy dogodnie połączenie lotnicze.

Podpisanie umowy. Wszelkie formalności związane z najmem jachtu możemy załatwić, nie wychodząc z domu. Umowę przesłaną mailem należy podpisać, zeskanować i odesłać do agencji. Znajdziecie w niej dokładny termin czarteru (wraz z godziną zaokrętowania i wyokrętowania), informację o płatnościach i kaucji, wskazówki dotyczące organizacji rejsu i prowadzenia dziennika jachtowego oraz zapisy związane z kwalifikacjami kapitana i co-skippera.

Na przykład w Grecji kapitan musi mieć patent jachtowego sternika morskiego, natomiast co-skipper co najmniej patent żeglarski. Jeśli druga osoba nie ma wymaganego dokumentu, zostanie poproszona o pisemne poświadczenie swych kompetencji. Firmy chorwackie wymagają dodatkowo licencji radiooperatora UKF. W niektórych krajach (na przykład we Francji) armatorzy nie wymagają żadnych patentów, wystarczy przedstawić dokumenty potwierdzające żeglarski staż, na przykład poświadczenia odbytych rejsów. Z kolei na przykład w Chorwacji uznawany



Czarterowe jachty na kotwiczowisku w pobliżu miasta Stari Grad w Chorwacji.

jest dodatkowo stopień Voditelj Brodice – po uzyskaniu tego patentu zdobywamy uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych oraz posługiwanie się radiem UKF na wszystkich chorwackich wodach.

W załączniku e-maila otrzymacie jeszcze formularz ułatwiający stworzenie listy załogi – należy go wypełnić i odesłać do agencji pośredniczącej. W kolejnej korespondencji, już po zaksięgowaniu opłaty za czarter, otrzymacie podstawowe informacje o porcie, w którym odbierzecie jacht (wraz z telefonem i adresem mailowym do menadżera bazy) oraz *boarding pass*, czyli kartę pokładową upoważniającą do przejścia jednostki.

Ubezpieczenia. Jachtowa polisa zwykle chroni łódź i jej wyposażenie „od zagrożenia ogniem, ryzyka morskiego, kolizji i w zakresie OC od wszelkich strat i zniszczeń przekraczających 2000 euro”. Oznacza to, że czarterujący będzie zwolniony od obciążeń wymienionych w polisie, jeśli straty lub zniszczenia nie będą spowodowane przez rażące zaniedbania lub umyślne niedopatrzania.

Agencje pośredniczące zalecają wykupienie własnego ubezpieczenia skippera i załogi – takie polisy oferują specjalistyczne firmy: Pantanius i Yacht-Pool. Umowy zawierane są na rok, ochrona działa w trakcie wszystkich naszych rejsów i na każdym akwenu dostępnym w firmach czarterowych. Warto również wykupić ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków.

Na co zwracać uwagę przejmując jacht? Ważne, by nie przejmować jachtu w pośpiechu. Dokładnie przeglądamy żagle, systemy rolowania lub reflowania, działanie knag, kabestanów i korb. Sprawdzamy olinowanie stałe oraz ściągacze i ich zabezpieczenia. Zerkamy na burty, dziób, rufę, listwę odbojową, słupki relingów oraz kosze – każde uszkodzenie należy zgłosić armatorowi i wpisać do protokołu. Chodzi o to, by ewentualne rysy, pęknięcia czy wgniecenia, które odziedziczymy po poprzednikach, nie poszły na nasze konto podczas zdawania jednostki.

Sprawdzamy klapy zejściówki, zamki i klucze. A także wszystkie otwierające się okna i bulaje, kontrolując stan zawiasów, zamknięć, moskitier i zasłon. Sprawdzamy też materace, zwracając uwagę na ewentualne zabrudzenia, rozdarcia, czy przypalenia.

Istotnym punktem jest przegląd instalacji wodnych. Szukamy zaworów burtowych i dennych odcinających instalacje i sprawdzamy ich działanie. Każda toaleta, zlewozmywak, umywalka, instalacja zęzowa i chłodzenie silnika to od jednego do dwóch zaworów (pamiętajmy, że uszkodzenie instalacji grozi zalaniem jachtu). Zęza powinna być sucha i czysta, woda może znajdować się jedynie w studziencie ssaka pompy zęzowej. Można przetestować działanie pompy elektrycznej i ręcznej. Podniesienie podłóg pozwala też

ocenić stan śrub i sworzni balastowych. Nie powinno tu być żadnych luzów, laminat i żelkot wokół śrub nie może być popękany. Zęza komory silnika powinna być sucha i czysta. Również okolice wyjścia wału z dna.

Warto sprawdzić poziom oleju. Przydadzą się informacje o pojemności zbiornika paliwa, o maksymalnych obrotach bezpiecznych dla silnika oraz o obrotach ekonomicznych. W protokole można wpisać motogodziny. Pamiętajmy też, by po każdym uruchomieniu silnika sprawdzić, czy woda z układu chłodzenia wydostaje się za burtę.

Nie zapomnijcie o kontroli akumulatorów. Na łodzi jest akumulator startowy silnika, serwisowy do świateł i nawigacji oraz akumulatory do obsługi steru strumieniowego i windy kotwicznej. Odszukajcie główny bezpiecznik 230 V i zapytajcie o zapasowy. Sprawdźcie też przeznaczenie każdego przycisku i wskaźnika na tablicy rozdzielczej. W rufowej części kokpitu jest zakręcana osłona skrywająca końcówkę trzonu steru, a w bakiście – rumpel awaryjny. Warto sprawdzić, jak się go montuje i używa.

Po włączeniu silnika, sprawdzamy działanie steru strumieniowego. Zapytajcie o długość łańcucha. Skontrolujcie sposób połączenia łańcucha z kotwicą oraz z okuciem w komorze. Kontrola windy elektrycznej polega na wypróbowaniu pilota. Można też sprawdzić zwalnianie ręczne.

W kokpitowej bakiście odszukajcie drugą kotwicę. Sprawdźcie, czy tratwa ratunkowa jest połączona z jachtem linką do uruchamiania, zwracając uwagę na datę atestowania tratwy i zwalniaka hydrostatycznego. Odnajdujemy gaśnice, koc gaśniczy i toporek. A także kamizelki ratunkowe i pasy asekuracyjne, od razu dopasowując je do wszystkich członków załogi. Sprawdzamy mocowanie kół ratunkowych i możliwość ich szybkiego użycia. A także pławkę świetlną – po ustawieniu żarówką do góry, powinna się zaświecić.

Liczymy środki pirotechniczne. Zapoznajemy się ze sposobem uruchamiania radiopławy EPIRB i pytamy o datę ostatniego testowania baterii. Odnajdujemy róg mgłowy, kule, stożki sygnalizacyjne i latarkę. A także zapasowe baterie (czasem warto mieć własne). Koniecznie sprawdźcie działanie świateł nawigacyjnych. Na koniec przeglądamy resztę osprzętu: odbijacze, cumy, bosak oraz ponton z dulkami, wiosłami i pompką. Zaglądamy do skrzynki z narzędziami, do apteczki i sprawdzamy wyposażenie podstawowych zestawów naprawczych. Pamiętajmy też, że na jachcie powinny być instrukcje do wszystkich urządzeń i instalacji. Przejmując łódź, warto się także dowiedzieć, o której godzinie najlepiej wrócić do portu wyokrętowania oraz gdzie znajduje się najbliższa stacja, w której uzupełnimy zbiornik paliwa. ■

YACHT-POOL

UBEZPIECZENIE JACHTU I CZARTERU

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

Ubezpieczamy żeglarzy od 1976r.

ubezpieczenie jachtu

casco jachtu
(od wszystkich ryzyk)
OC jachtu
NNW

ubezpieczenie czarteru

OC skippera
NNW skippera i załogi
ubezpieczenie kaucji
utrata następnych czarterów
i inne

ważne przez cały rok!
dotyczy także ubezpieczenia kaucji!

Jesień na Adriatyku. Przedłużamy sezon czarterowy w Chorwacji



Słoneczny listopad. Miejska keja w Szybeniku pusta.

Nocą temperatura nie spada poniżej 12 stopni Celsjusza. W dzień sięga niemal 20 stopni. Wiatr jest stabilny. Na morzu i w marinach pusto. Przy reprezentacyjnych miejskich kejach można wybrać dowolne miejsce. Choć grudzień za pasem, prawie wszystko działa jak w sezonie – można zrobić zakupy, zjeść kolację w restauracji i napić się piwa na promenadzie. Witajcie w jesiennej Chorwacji!

Chorwacja jest żeglarskim rajem – o tym nie trzeba nikogo przekonywać. Polacy od lat przemierzają wody Adriatyku w czarterowych rejsach. Ale uroki tego niezwykłego kraju doceniają żeglarze z całego świata, więc w sezonie często trudno o bezludną zatokę lub o miejsce przy kei w Hvarze, Trogirze i Szybeniku. A jak to wygląda jesienią? Czy w Chorwacji można zaplanować rejs po sezonie? By to spraw-



Czarterowa Bavaria Cruiser 41.



Plac przed katedrą św. Jakuba opustoszał.

dzić, wyruszyłem nad Adriatyk pod koniec listopada.

Pod lotniskiem w Splicie czeka na mnie bus. Po godzinie jazdy wzdłuż wybrzeża parkujemy w Marinie Hramina na wyspie Murter. W Polsce pierwsze przymrozki i skrobanie samochodowych szyb, a tu w recepcji dziewczyny ubierają choinkę. No tak, nie da się ukryć – wybraliśmy dość nietypowy czas na czarterową przygodę w Chorwacji. Melduję się w biurze mariny i po kwadransie rozpakowuję rzeczy na pokładzie jachtu Bavaria 41. Na posterunku jest także skipper Danijel Kovačev, który przez kilka dni będzie moim przewodnikiem po jesiennym Adriatyku. Dwie osoby na jachcie o długości 12 metrów – po prostu luz, przestrzeń i komfort.

Choć mamy tylko cztery ręce do pracy, z obsługą radzimy sobie bez problemów. Łódź ma rolowane żagle i odpowiednie przełożenia na kabestanach. Bimini osłaniające kokpit składamy już przed pierwszym oddaniem cum, bo chcemy złapać każdy promień jesiennego słońca. Pod pokładem mamy kuchenkę, lodówkę, ogromną mesę i ogrzewanie, które przyda się przede wszystkim wieczorami i w nocy. Śniadania planujemy przyrządzać sami. W portach będziemy odwiedzać restauracje, by poznawać uroki miejscowej kuchni.



W salonie kambuz, jadalnia i telewizor.

FOT. ZORAN JELAČA

FOT. MAREK SŁODOWNIK (5), CHORWACKA WSPÓLNOTA TURYSTYCZNA (2)

Zakupy w sklepie zajmują nam niecałą godzinę. Woda i paliwo są już w zbiornikach, więc rano ruszamy na południe.

Listopadowy Adriatyk przypomina majowy lub wrześniowy Bałtyk. Jest chłodno, ale słońce operuje dość mocno (nie zapomnijcie okularów przeciwsłonecznych). Stabilny południowo-wschodni wiatr zmusza nas do halsowania. Rozglądamy się, w poszukiwaniu innych jachtów, ale na razie nie mamy konkurencji. Z mariny wypłynęła jeszcze jedna załoga, ale obrała kurs na północ.

Naszym celem jest Szybenik. Nawigujemy, wykorzystując ploter, ale dla wprawy kreślę także pozycje i kurs na mapie. Płyniemy wzdłuż stałego lądu, przesmykiem przed pierwszym pasmem wysp. Dość często robimy zwroty, ale nie chcemy wypływać zbyt daleko w morze. Mijamy Tribunj, miejscowość rybacką zmieniającą się w popularne centrum żeglarskie, Vodice, osadę z ogromnym hotelem, oraz pobliską Srimę. Prawą burtą mijamy twierdzę św. Mikołaja z XVI wieku i wpływamy w uroczy kanał św. Antoniego, który prowadzi nas do Szybenika. Przed zacumowaniem – ogromne zaskoczenie. Przy prawie półkilometrowym nabrzeżu cumuje tylko jeden jacht. Pozostałe miejsca są wolne. W sezonie znalezienie tutaj choćby skrawka kei graniczy z cudem, a do położonej nieopodal Mariny Mandalina jachty ustawiają się w kolejce. Wybieramy miejsce przy najładniejszej kawiarni, a cumy odbiera od nas miejscowy policjant, zaskoczony chyba nie mniej niż my. Jest tak spokojnie, że nikomu się nawet nie chce odebrać od nas opłaty za postój. Trudno. Zostajemy na noc...

Po śniadaniu wypływamy w kierunku największej lokalnej atrakcji turystycznej – wodospadów Parku Narodowego Krka. Żeglujemy niespiesznie, halsując ku wewnętrznym wodom. Na szlaku wciąż pusto. Ponieważ robi się wilgotno, trzeba założyć polarową bluzę i sztormiak. Chłodniejszy wiatr jest wyraźnie odczuwalny, ale nie są to w żadnej mierze warunki ekstremalne. Długi rękaw, czapka i długie spodnie to całe wyrzeczenia, które trzeba ponieść w zamian za urlop w bezludnej Chorwacji.

W labiryncie między skałami wiatr znika, więc przez ostatnie mile pcha nas silnik. Cumujemy w niewielkim Skradinie, który jest bazą wypadową do wodospadów. W sezonie panuje tu spory zgiełk. Jachty cumują w kameralnej marinie ACI, przy kilkudziesięciu bojach lub na kotwiciwisku. Trudno wtedy zdobyć miejsce w restauracji. Tymczasem my jesteśmy serdecznie zapraszani przez jej właściciela, który znajduje czas, by towarzyszyć nam podczas kolacji. Zresztą prawie wszędzie, podczas całego rejsu, witani jesteśmy niczym starzy znajomi – to zasługa terminu naszej wizyty



Wodospady w Parku Narodowym Krka.

Fot. Zoran Jelača

oraz znajomości Danijela, który jako skipper przepracował tu kilkanaście lat.

Po spacerze w parku wracamy ku morzu kursem fordewindowym. Wspaniała żegluga bez fal po wewnętrznych wodach – kubki z kawą nie spadają ze stołu, a Danijel częstuje mandarynkami i oliwkami z własnego sadu. Znowu zawijamy do Szybenika, by zwiedzić piękne stare miasto, słynną katedrę św. Jakuba (jeden z najwspanialszych przykładów architektury sakralnej Chorwacji) oraz twierdzę św. Mikołaja. Dopiero zerkając na biletu wstępu i odczytując datę, dociera do mnie informacja, że to już grudzień. Ponieważ przy kei nie ma czynnych słupków z prądem, kabel ciągniemy do za przyjaźnionej kawiarni.

Rano, bez zbędnej zwłoki, obieramy kurs na Kornaty, najbardziej rozwiniętą grupę wysp w całym basenie Morza Śródziemnego, tworzoną przez małe, skaliste, surowe

i bezludne skrawki lądu. W archipelagu jest 147 wysp i wysepek. Zaledwie kilka ma powierzchnię większą niż kilometr kwadratowy. Na wszystkich jest tylko 300 budynków. Ubogą glebę porastają jedynie trawy i makia, a gdzieś tam o przetrwanie w tych trudnych warunkach walczą drzewa figowe, oliwne i winorośla.

Od stałego lądu na Kornaty mamy od 8 do 12 mil morskich. Wewnątrz archipelagu jest spokojnie, woda jest płaska, ale bez mapy i plotera łatwo się zgubić w licznych przejściach między wyspami. Cały dzień płyniemy pełnym wiatrem. Na maszt wciągamy wszystkie żagle. Prędkość przekracza siedem węzłów – po prostu bajkowa żegluga. Pojawia się mgła i zaczyna kropić lekki deszcz. Ale temperatura wzrasta, więc wystarczy włożyć lekką kurtkę. Taka grudniowa żegluga to dla mnie zupełnie nowe doświadczenie. Zerkając w kalendarz, spodziewałem się raczej ►



Czarterowe jednostki czekają na żeglarzy spragnionych jesiennej żeglugi.

walki z żywiołem i zaciskania zębów, a tymczasem mamy bardzo przyjemną relaksującą podróż.

Na Kornatach można cumować w wielu miejscach, a przy niektórych wyspach także na dziko. My płyniemy na wyspę Žakan, która słynie z restauracji i pięknych widoków. Restauracja jest zamknięta, ale dzięki kontaktom Danijela możemy skorzystać z grilla i przyrządzić królewskie steki. Przez kolejne dni włoczmy się po archipelagu, poznając nowe miejsca i delektując się spokojem. A kiedy trzeba już wracać na Murter, korzystając z silnika docieramy na miejsce w dwie godziny.

Listopadowa Chorwacja zdecydowanie warta jest poznania i odkrycia. Po pierw-

sze, możemy żeglować niemal samotnie. Po drugie, w marinach i przy kejach jest mnóstwo wolnych miejsc. Po trzecie, warunki do żeglowania są bardzo dobre, a wiatr – przewidywalny. Poza tym temperatury mogą sięgać nawet 20 stopni Celsjusza. Po piąte, co dla wielu załóg może mieć spore znaczenie, jesienna Chorwacja oferuje znacznie niższe ceny, niż Adriatyk w szczycie sezonu. Na przykład ceny biletów do Parku Narodowego Kornaty w miesiącach od października do maja są obniżane o połowę.

Pamiętajmy też, że listopad zwykle pozwala wygospodarować dodatkowe dni wolne od pracy i od szkoły, a tym samym zaaranżować jesienny długi weekend na chorwackich wodach. W tym roku dzień 11 listopada (Naro-

dowe Święto Niepodległości) przypada w poniedziałek. Bierzymy więc cztery dni urlopu i mamy czas na tygodniowy rejs. Ktoś może powiedzieć, że jesienią dni są już krótkie, więc mamy wtedy mniej czasu na bezpieczną żeglugę. Pamiętajmy jednak, że w sezonie często zawijamy do zatoki lub mariny już około 14.00 lub 15.00. Bo tylko wtedy mamy szansę na wolne miejsce przy boi lub przy kei. Podczas naszego listopadowego rejsu codziennie żeglowaliśmy przynajmniej dwie godziny dłużej, a cumować mogliśmy przy dowolnym stanowisku – zawsze bez tłoku i polowania na ostatnie miejsce. Jednym słowem, jesienna Chorwacja może was bardzo mile zaskoczyć.

Marek Słodownik

Listopadowa Dalmacja. Nie tylko dla żeglarzy z północy

Z Danielem Kovačevem, chorwackim skipperem zawodowym, rozmawia Marek Słodownik.

Marek Słodownik: Danijel, dlaczego warto żeglować w Chorwacji jesienią?

Danijel Kovačev: Bo to zupełnie inne żeglowanie niż latem. Jeśli szukasz wiatru, przygody i nieco ostrzejszych warunków meteo, jesień na Adriatyku jest ciekawą propozycją.

Ile jachtów pływa w listopadzie?

Nasze dotychczasowe sezony zwykle się kończyły mniej więcej w połowie października. Później zainteresowanie Adriatykiem gwałtownie spadało. Ale od niedawna coraz więcej załóg poszukuje nieco innych wrażeń, więc czarterują jachty w drugiej połowie października, a nawet w listopadzie. Nie jest to jeszcze jakiś masowy trend, ale wyraźnie go zauważamy.

Czy na jesienne czartery przygotowujecie specjalne modele jachtów?

Z moich obserwacji wynika, że są to typowe jachty czarterowe – niczym się nie różnią od tych, które czekają na klientów w szczycie sezonu. W połowie listopada sporo łodzi stoi jeszcze w marinach, choć oczywiście jest ich już znacznie mniej. Trzeba szukać jednostek z ogrzewaniem, bo nocą może być chłodno. Nie jest to jednak problem, bo jachty chorwackich armatorów, szczególnie te nowsze, mają takie instalacje pod pokładem.

Czy ogrzewanie pobiera dużo energii?

Pytam o to, gdyż jesienią nie zawsze w marinach jest pełen serwis, a w innych miejscach może być problem z dostępem do prądu.

Nie powinno być kłopotów. Nowoczesne urządzenia grzewcze, znane między innymi

z samochodów kampingowych, są energooszczędne i zużywają niewiele paliwa. Można z nich korzystać także bez dostępu do lądowej sieci elektrycznej. Tym bardziej, że piece nadmuchowe są podłączone do niezależnej baterii – akumulator rozruchowy jachtowego silnika jest bezpieczny.

Co z usługami lądowymi?

W wielu miejscach dostępność serwisów dla żeglarzy może być nieco ograniczona – nie wszędzie skorzystasz z usług żaglomistrza i nie zawsze znajdziesz sklep z drobnymi elementami pokładowego wyposażenia. Ale pamiętaj, my w Chorwacji jesienią i zimą żyjemy jak zawsze. Remontujemy jachty, wymieniamy osprzęt, odwiedzamy markety spożywcze i zamawiamy

posiłki w restauracjach. Jesienią jest nawet wygodniej, bo ludzi mniej, a obsługa nieco lepsza. Owszem, część tawern i barów, których właściciele nastawieni są głównie na masową turystykę, będzie zamknięta. Jednak w miastach wszystko funkcjonuje normalnie.

A na wyspach?

Tam rzeczywiście życie zamiera aż do kwietnia. Ale to nie oznacza, że wyspy są niedostępne, oraz że nikt tam na nas nie czeka. Zacumujesz jacht, gdzieś tam zrobisz zakupy, a kolację przygotujesz na pokładzie.

O czym jeszcze musimy pamiętać przed jesiennym rejsem?

Będzie chłodniej, szczególnie wieczorem oraz w nocy. Temperatury będą spadać do 10, 12 stopni Celsjusza. Dlatego niezbędne są cieplejsze rzeczy oraz sztormiak (o tym ekwipunku nie zawsze pamiętają uczestnicy letnich rejsów). Dlatego bagaży osobistych z pewnością będzie więcej, ale zazwyczaj w październikowych i listopadowych rejsach uczestniczą niepełne załogi – z miejscem pod pokładem nie powinno być problemów.

Skąd przyjeżdżają załogi na jesienne rejsy?

Nie ma reguły, choć o tej porze roku raczej nie spotkasz tu Amerykanów. Polaków przybywa, to zauważalny trend. Z moich obserwacji wynika, że zazwyczaj są to załogi złożone z samych mężczyzn. Być może po Twoim artykule małżonki i dziewczyny waszych żeglarzy dadzą się namówić na jesienną przygodę pod żaglami. W końcu wszyscy Polacy to ludzie z północy – nie będziecie zawiedzeni.

Rozmawiał Marek Słodownik



Zawodowy skipper Danijel Kovačev.

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przechłonna 23, tel. (91) 469 23 24
AKZ Walcz, Zdobycwów Walu Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przechłonna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 434 08 63
ŻMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 94 712 88 00
Dom Żeglarski 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 Kolobrzeg, Warzelnicza 1, tel. (94) 35 167 65
Sklep Neptun, Kolobrzeg, 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
Szkuner Myślóbrz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12
Tawerna Fiddler's Green, Kolobrzeg, 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 Mistrzał, 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, Ogónki, 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 Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Regatta Hotel, Chojnicka 49, Kiekrz, tel. (61) 848 83 08
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Easy Surf, Poznań, Warszawska 39/41, tel. 513 020 570
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkola Żeglarstwa Morka, Kalisz, Częstochowska 15/4, tel. (62) 767 18 67
ŻMKŚ Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Żeglarski Auto Żagiel Sport, Szczepiło 88c, Krzymów, tel. 601 74 91 52
WKŻ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
WOZZ Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 835 49 35
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE

Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 631 04 41
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstów Polski 171, tel. (22) 785 11 11
Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76
Decathlon Piaseczno, Puławska 37, Piaseczno
Sztorm Grupa, Białobrzegi, Centrum Konferencyjne Promenada, Spacerowa 35, tel. 669 900 600
AZS Śródowno Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Port Nieporęt-Piława, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Sklep Musto, Warszawa, Prymasa 1000-lecia 76E, tel. (22) 883 00 48
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Nowogrodzka 50, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biuro-wiec IMM, 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”, Dziewulskiego 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

13 LAT RAZEM



reklama

CZARTERY JACHTÓW

MORZE ŚRÓDZIEMNE, KARAIBY, SESZELE...

TEL. 22 290 80 80 | WWW.BLUE-SAILS.COM



BLUE SAILS

Marina ACI Rovinj. Nowa oaza luksusu



Marina ACI Rovinj ma piękny 5-gwiazdkowy hotel. To dziś najbardziej luksusowa przystań w Chorwacji.

Elegancki kilkupiętrowy hotel, zadowolony w zieleni Golden Cape Forest Park na zachodnim brzegu półwyspu Istria, tworzy noclegowe i gastronomiczne zaplecze całkowicie przebudowanej chorwackiej mariny ACI Rovinj. Inwestor, Adriatic Croatia International Club, przeprowadza ostatnie prace w wodnej i lądowej części portu – po modernizacyjnej przerwie przystań rozpocznie działalność w tegorocznym sezonie.

Prace prowadzono w całym basenie osłoniętym od południa betonowym falochronem. Wyremontowano nabrzeża i pogłębiono akwen. Zmodernizowana marina jest jedną z najnowocześniejszych na Adriatyku – ACI



Marina Rovinj leży na południe od centrum, za wyspą Sveta Katarina (na zdjęciu na drugim planie).

Rovinj łączy więc do elitarnych portów mających najwyższą kategorię symbolizowaną przez pięć kotwic. Port ma 192 miejsca postojowe. Załoga mariny oferuje gościom

wszystkie niezbędne usługi oraz pełen serwis techniczny. Przystań leży w zatoce Rovinj. Od południa osłania ją falochron, a nieco dalej – zalesiony półwysep nazywany Golden Cape Forest Park (z popularną skalistą plażą). Na północ od basenu portowego leży centrum Rovinj z miejskim portem, a od otwartego morza, czyli od zachodu, marinę osłania wyspa Sveta Katarina z luksusowym hotelem. Cały archipelag Rovinj, przylutony do brzegu, to aż 22 małe wyspy. Największe i najpiękniejsze to wyspa św. Andrzeja oraz właśnie wyspa św. Katarzyny.

Rovinj jest jedną z najciekawszych miejscowości zachodniej Istrii. Stare miasto, z licznymi zabytkami, zajmuje niewielki półwysep (kiedyś także był wyspą). W okolicy są aż cztery plaże legitymujące się międzynarodowym certyfikatem Błękitnej Flagi. Więcej o marinie ACI Rovinj na stronie www.ACI-marinas.com.

Karta ACI dla armatorów

Adriatic Croatia International Club promuje wśród swych klientów kartę członkowską z cyfrowym chipem przeznaczoną dla armatorów, którzy zawarli umowę na roczny postój w jednej z marin ACI. Na karcie zapisane są wszystkie informacje o jachcie – teraz kapitan nie musi już odwiedzać biura w porcie, wystarczy podać bosmanowi kartę. Właściciele kart korzystają przy tym z atrakcyjnych zniżek: 30 proc. na dzienne cumowanie we wszystkich marinach ACI – od 1 stycznia do 31 maja

oraz od 1 października do 31 grudnia, 20 proc. na postój w marinach ACI od 1 czerwca do 30 września oraz 50 proc. na dobowy, miesięczny lub półroczny postój na lądzie. ■



Uwybrzeży Miami w USA rozegra-
no regaty Pucharu Świata. W dzie-
sięciu klasach rywalizowało 597
żeglarzy z 60 krajów. Dobrze spisali się nasi
zawodnicy z windsurfinowej klasy RS:X.
Radosław Furmański zajął drugie miejsce,
Paweł Tarnowski czwarte, a Zofia Klepacka
– szóste. W klasie Finn Piotr Kula był dzie-
wiąty, a w klasie 49erFX Aleksandra Mel-
zacka i Kinga Łoboda – dziesiąte.

Radosław Furmański ukończył wyścig me-
dalowy na trzeciej pozycji. Drugie miejsce
w regatach Pucharu Świata to jego największy
sukces w seniorskiej karierze. Przed ostatnim
startem liderem był Paweł Tarnowski i to jego
dziennikarze relacjonujący zawody stawiali
w roli faworyta. Niestety, Polak miał falstart
i stracił podium. Zwyciężył Chińczyk Bing
Ye. Trzeci był Francuz Pierre Le Coq, brązo-
wy medalista igrzysk w Rio de Janeiro. Po-
zostali Polacy z klasy RS:X zajęli tym razem
dalsze pozycje – Maciej Kluszczyński był 17.,
a Piotr Myszk – 18.

Szansę na zwycięstwo miała Zofia Kle-
packa. Przed wyścigiem medalowym zaj-
mowała czwartą lokatę i traciła do liderki
dziewięć punktów. Niestety także zaliczyła
falstart. Konkurencję pań wygrała Chinka
Yunxiu Lu, brązowa medalistka ubiegło-
rocznych mistrzostw świata.

Przed wyścigiem medalowym Piotr Kula
miał teoretyczne szanse na piątą lokatę w kla-



Radosław Furmański wywalczył w Miami drugie miejsce.

Fot. Sailing Energy

Początek sezonu w Miami. Polacy na wysokich pozycjach

syfikacji generalnej. Ośmiokrotny mistrz Pol-
ski dopłynął siódmy i ukończył zmagania na
dziewiątej pozycji. Najlepszy był Szwed Max
Salminen, wicemistrz świata i brązowy me-
dalista ubiegłorocznych mistrzostw Europy.

Do wyścigu medalowego klasy 470 nie
awansowały Agnieszka Skrzypulec i Jolanta
Ogar – Polki ukończyły regaty na 15. pozycji
(rozpoczęły doskonale od wygrania dwóch
biegów). Zwyciężyły Niemki Frederike Loewe
i Anna Markfort, aktualne wicemistrzynię

Europy. Na drugiej pozycji także załoga z Nie-
miec: Fabienne Oster i Anastasiya Winkel.

W klasie Laser Radial najlepiej z naszych
zawodniczek żeglowała Agata Barwińska
(28. miejsce). W klasie Laser Standard naj-
wyżej sklasyfikowano Tadeusza Kubiaka
(37. lokata), który jako jedyny z naszej ekipy
awansował do złotej grupy. Kolejne zawody
zaliczane do Pucharu Świata będą rozgrywa-
ne w Geniu w połowie kwietnia.

Maciej Frąckiewicz

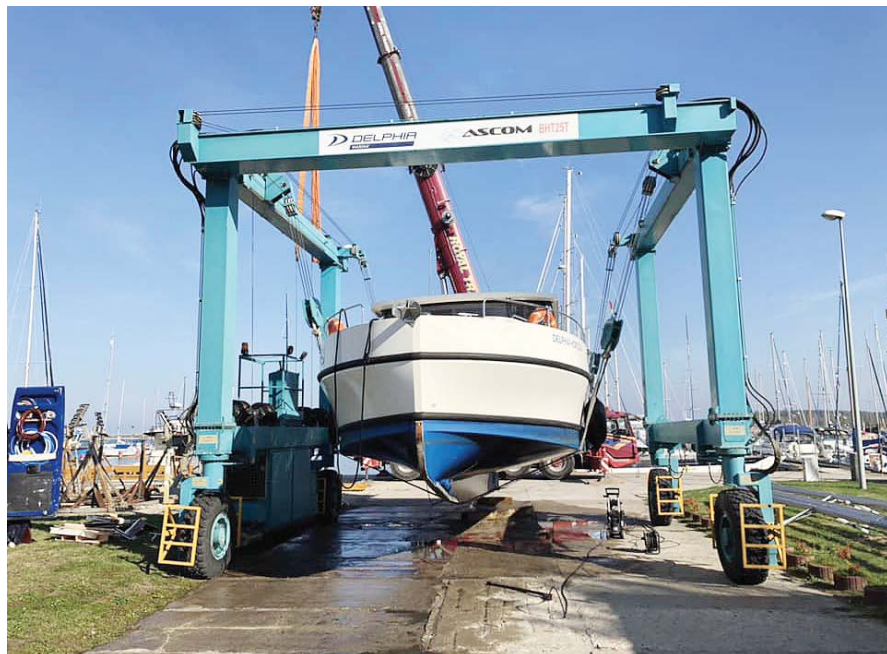
**YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN**

KURSY / REGATY / SZKÓŁKA

Klub o przedwojennych tradycjach dla prawdziwych wilków morskich.

Więcej informacji na stronie
www.ykp.szczecin.pl | [FB @ykp.szczecin](mailto:FB@ykp.szczecin)

PARTNER HONOROWY
MARINA DEVELOPER
Przystań na dobre



Horizon 1150 na portowej bramownicy w Marinie Przełom gotowy do wodowania.



Jacht czeka przy kei na pierwsze załogi.



Platforma do przewozu łodzi na terenie przystani.

Nowa flota czarterowa na Pętli Żuławska. Przełomowy moment w życiu mariny

Pięć najnowszych łodzi motorowych Delphia Platinum 989 Fly oraz prawdziwa perełka na polskich wodach: jedyny w kraju egzemplarz modelu Horizon 1150 – te eleganckie i wygodne jednostki polskiej produkcji tworzą nową flotę czarterową, która tej wiosny rozpocznie służbę w Marinie Przełom (Gdańsk, Górki Zachodnie, ul. Przełom 24). Jachty już

stoją na terenie przystani. Będą pływać pod marką Mewa Czarter. Akwen żeglugi: Pętla Żuławska, Zalew Wiślany i porty Zatoki Gdańskiej. Wodowanie zaplanowano na kwiecień, a pierwsze czartery – na koniec kwietnia i początek maja. Jeśli skompletujecie sześciuosobową ekipę, tygodniowy czarter w maju będzie kosztować około tysiąc złotych za koję. Chcecie poznać nową

załogę Mariny Przełom? Koniecznie wpadnijcie na warszawskie targi Wiatr i Woda.

Jachty Platinum 989 Fly to niespełna dziesięciometrowe jednostki z górnym pokładem. Mają trzy kabiny, sześć koi, dwie łazienki, dwa stanowiska sterowania, przyczepny silnik marki Mercury oraz stery strumieniowe ułatwiające portowe manewry. Wszystkie egzemplarze wyposażono w panele fotowoltaiczne. Podczas podróży czas można spędzać na rufowej kanapie, w salonowym kokpicie, na pokładzie dziobowym lub na flybridge (podziwiając okolicę z dość sporej wysokości).

Załogi, które wybiorą łódź Horizon 1150, będą mieć do dyspozycji dwie kabiny, pięć koi i dwie łazienki. Ten przestronny i wygodny jacht, z górnym pokładem i obszernym przeszklonym salonem, łączy cechy luksusowej łodzi motorowej i turystycznej barki. Czarterowy egzemplarz ma dwa stery strumieniowe.



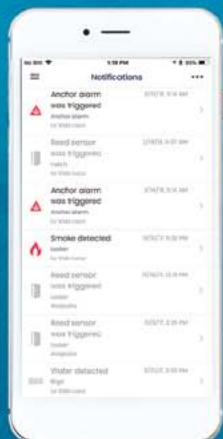
Jachty Platinum 989 Fly dla firmy Mewa Czarter powstały w Delphia Yachts.



Salon i jego wielkie okna. Do zobaczenia na szlaku.



CONNECTED BOAT



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

BĄDŹ SPOKOJNY O SWOJĄ ŁÓDŹ!

Sprawdź nas: connectedboat.eu



MODUŁ GŁÓWNY



CZUJNIKI:



AKTUALNE POŁOŻENIE



DYM I WYSOKA TEMPERATURA



WODA



NAŁADOWANIE AKUMULATORA



RUCH

Wszystkie jednostki z floty Mewa Czarter będą monitorowane w aplikacji Connected-Boat. Dzięki temu załoga będzie mogła kontrolować najważniejsze parametry łodzi na swych urządzeniach mobilnych, a po rejisie – udostępnić trasę wyprawy w internecie.

Sporo zmiany w Marinie Przełom związane są nie tylko z nową flotą czarterową, ale także z samym portem (dotąd znanym pod nazwą Marina Delphia). Nową załogę przystani tworzą Ewa Kot, Marcin Kaczmarek, Piotr Ostrowski i Lucjan Skuza. Zaplanowano inwestycje w specjalistyczny sprzęt do obsługi łodzi oraz prace modernizacyjne na wodzie i na lądzie (port czeka na niezbędne pozwolenia). Docelowo przystań będzie mieć na wodzie 50 miejsc postojowych dla rezydentów i floty czarterowej. Więcej informacji na stronie www.marinaprzelom.pl.

ConnectedBoat, czyli jacht w telefonie

ConnectedBoat to nowoczesna aplikacja łącząca armatora i załogę z jachtem. A także z bliskimi i innymi załogami, które wyruszyły na wspólny rejs. Ułatwia udostępnianie w mediach społecznościowych najważniejszych parametrów naszej ekspedycji – w ten sposób dokumentujemy rejs i informujemy, że u nas wszystko w porządku.

ConnectedBoat to także system inteligentnych czujników montowanych na jachcie, które niczym czujki alarmowe monitorują łódź i powiadamiają o zagrożeniach. Armator może sprawdzić w telefonie pozycję jachtu lub całej floty. Może też sprawdzić aktualną prędkość jednostki, a nawet określić z jaką prędkością przemieszczała się w danym miejscu. Pokazuje wszystkie przebyte trasy, wyświetlając na przykład średnią prędkość i czas pracy silnika. Informuje też o aktualnym stanie akumulatorów. ConnectedBoat wyśle powiadomienie, gdy wysoka temperatura oraz dym pojawią się w komorze silnika lub w kabinie. Poinformuje o wejściu na jacht niepowołanej osoby – zgłosi otwarcie drzwi, okien lub komory silnika, a także ruch w każdym pomieszczeniu. Powiadomi także o podwyższonym poziomie wody w zębie (alarm dźwiękowy przywoła obsługę mariny), o próbie kradzieży silnika zaburtowego, wyśle też alarm kotwiczny, gdy łódź opuści wyznaczoną strefę łukowania. Więcej informacji na www.connectedboat.eu.

karos
pomosty pływające



Zapraszamy na Targi "Wiatr i Woda"
od 28 lutego do 3 marca 2019

MARINETEK
More than Surface



Przystań PPTK w Wilkasach



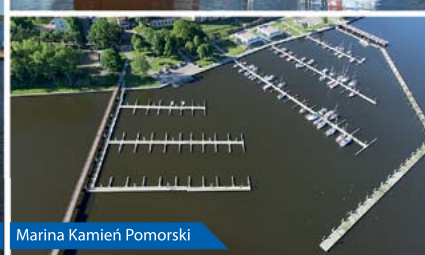
Hotel Mikołajki



Ekomarina Giżycko



Marina MIKO w Mikołajkach



Marina Kamień Pomorski



tel. 89 762 66 91



11-200 Bartoszyce, Sędławki 9



www.karos.com.pl

projektowanie

produkcja

budowa



Rozbudowana i zmodernizowana siedziba firmy Parker Poland (Cząstków Polski, 12 km od północnej granicy Warszawy).

Przyspieszenie w biznesie. Parker Poland prezentuje rozbudowaną siedzibę i nową stocznię

Firma Parker Poland, dystrybutor silników, jachtów motorowych, elektroniki pokładowej oraz części i akcesoriów do łodzi, rozbudowała podwarszawską siedzibę z takim rozmachem, że dziś może prezentować swe produkty nie tylko na wystawie targowej. Wystarczy odwiedzić Cząstków Polski (gmina Czosnów), wieś leżącą 17 km od stacji metra Młociny, by tuż przy trasie S7 wejść do królestwa łodzi motorowych. W salonie pokazowym poznacie urządzenia pokładowe B&G, Simrad, Lowrance i Fusion. Wybierzecie silnik marki Mercury. Można nawet wejść na pokład upatrzonego jachtu (na przykład łodzi Parker 850 Voyager lub Parker 750 CC). Zmodernizowana siedziba Parker Poland, największy w kraju skład akcesoriów do łodzi, czynna jest w dni robocze od godz. 8.00 do godz. 16.00. W ostatnim czasie rozbudowano też stocznię Model Art w Ostródzie, w której Parker Poland produkuje swoje łodzie. Jeszcze kilka lat temu takiego przyspieszenia w jachtowym biznesie nikt się nie spodziewał.

Rozbudowę podwarszawskiego obiektu ukończono jesienią ubiegłego roku. Kubatura budynku powiększyła się niemal trzykrotnie. Nowy serwis pomieści teraz kilka dużych

jednostek. Na placu przed serwisem stoją zaizolowane łodzie oczekujące na doposażenie, transport lub na klientów gotowych zakupić egzemplarze dostępne od ręki. Na ogromnej antresoli, tuż nad hangarem serwisowym, powstała przestrzeń do organizacji szkoleń. A nad magazynem poprowadzono kładkę, która łączy serwis z częścią biurową.

Przy okazji rozbudowy siedziby, firma zadbała o zespół ponad 50 pracowników – teraz każdy dział ma własną przestrzeń socjalną i sanitarną. Obiekt zyskał też nowe systemy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji zasilane trzema pompami ciepła (nim rozpoczęto rozbudowę, wykonano 30 odwiertów głębinyowych). Nowoczesna kotłownia, bezzapachowa i czysta, przypomina maszynownię statku z Gwiezdných Wojen. Ogromne wrażenie robi też nowy magazyn części (doskonale rozjaśniony ledowym oświetle-

niem), w którym pracownicy z aptekarską dokładnością układają śruby napędowe, podzespoły, sterociągi, kamizelki ratunkowe, plotery map, urządzenia nawigacyjne, echosondy, pokładowe systemy audio, czy silniki – od małych motorów o mocy 4 KM, po wielkie potwory Merkury Verado o mocy 300 KM. Magazyn mieści kilkanaście tysięcy artykułów (samych silników jest kilkaset). To właśnie tutaj osoby odpowiedzialne za wysyłkę towarów przygotowują paczki dostarczane kurierem do dystrybutorów w całym kraju.

– Powierzchnia magazynu jest teraz ponad dwa razy większa. Musimy kupić nowy wózek widłowy, bo stary nie sięga do piątego piętra regałów – mówił Philip Scott, prezes Parker Poland, który wraz z Michałem Semenikiem, dyrektorem działu handlowego, oprowadzał nas po zmodernizowanym obiekcie.



Parker 850 Voyager w nowej części salonu...



...oraz łodzie Parker 660 Open i Parker 690 Sport w starszej części.



Nowy magazyn mieści kilkanaście tysięcy artykułów.

Dlaczego Parker Poland zbudował swą siedzibę na północ od Warszawy? Szefowie i pracownicy chcieli mieć dobry dojazd na Mazury, gdzie często testują nowe jachty i wypoczywają. Na wybrzeże, gdzie firma ma wielu klientów i dealerów. A także do Ostródy, gdzie zlokalizowano produkcję jachtów motorowych i łodzi RIB marki Parker. Poza tym Philip Scott postanowił, że będzie jeździć w przeciwną stronę niż większość kierowców. Gdy rano podróżuje do pracy, sznur aut zmierza w kierunku centrum. A kiedy wraca do domu, korki tworzą się na nitce wylotowej.

W Ostródzie, zaledwie 190 km na północ od siedziby Parker Poland, działa stocznia Model Art, w której powstają wszystkie łodzie marki Parker. Firma jest jednym z największych krajowych producentów modeli i form dla przemysłu jachtowego, tworzy je na zlecenie znanych zagranicznych marek, a także dla odbiorców działających poza branżą sportów wodnych. Model Art ma w Ostródzie dwa zakłady. Starszy, wielokrotnie rozbudowywany, którego rodowód sięga 1998 roku, leży tuż przy Jeziorze Drwęckim, na zachodnim krańcu Ostródy. Nowy, otwarty w 2017 roku (dwie nowoczesne hale i magazyn), wzniesiono dwa kilometry dalej – przy drodze nr 16 prowadzącej do ławy. W obu ostródzkich zakładach pracuje 440 osób. Gdy kończono wznoszenie nowych hal, udziałowcy firmy obiecywali sobie: „żadnych nowych inwestycji budowlanych”. Ale słowa nie dotrzymali, bo wkrótce zapadła decyzja o rozbudowie stolarni. Teraz firma prawie wszystkie stolarskie prace przy jachtach będzie wykonywać własnymi siłami.

W nowym zakładzie Model Art powstają najnowsze łodzie szwedzkiej marki Nimbus oraz norweskiej Windy. Tu także budowane są kolejne egzemplarze jachtu Monaco 110, flagowej konstrukcji Parker Poland, która niedawno zdobyła tytuł Best for Family (najlepsza łódź rodzinna) w konkursie Best of Boats 2018. – Dotąd zbudowaliśmy 11 egzemplarzy tej jednostki – mówi Philip



Łodzie zabezpieczone grubą folią gotowe do transportu.



Przed sezonem pracy w serwisie mnóstwo.

Scott. – Jachty pojechały do Hongkongu, Francji, Turcji i Hiszpanii. Dwie łodzie Monaco 110 zamówili polscy armatorzy. Jedna będzie pływać w Chorwacji, a druga – na Mazurach. Na warszawskich targach Wiatr i Woda pokazemy egzemplarz prezentowany na wystawie w Düsseldorfie – łódź z nowym systemem informacyjnym marki Simrad.

Jachty marki Parker trafiają do 20 państw. Bardzo mocną pozycję firma wypracowała na rynku francuskim, gdzie działa 19 dealerów i punktów serwisowych. Bretońscy wędkarze z pokładów polskich jachtów wyruszają na nietatwe przybrzeżne wody Zatoki Biskajskiej. Łodzie Parker znane są także na Wyspach Brytyjskich, w Belgii, Rosji, Szwajcarii oraz w Niemczech. Parker zdobywa też klientów w Australii i Japonii. Sporo łodzi trafia też do polskich armatorów oraz do naszych służb ratunkowych i wojska.

Monaco 110 to pierwsza tak duża łódź kabinowa przystosowana do silników przyczepnych. Jest obszerna, komfortowa i świetnie

zaprojektowana – powstała we współpracy z Tony Castro Design, znanym brytyjskim biurem projektowym. Łódź zadebiutowała podczas targów Le Grand Pavois La Rochelle w 2017 roku. Później zwodowano ją u stóp Pirenejów, we francuskiej miejscowości Argelès-sur-Mer. Stąd odbyła długa podróż na targi organizowane w Barcelonie, świetnie radząc sobie w niełatwych morskich warunkach (pięć stopni w skali Beauforta).

W ubiegłym roku, tuż po targach Wiatr i Woda w Gdyni, testowaliśmy egzemplarz napędzany dwoma przyczepnymi silnikami Mercury Verado – każdy o mocy 300 KM. Na wejście w ślizg Monaco 110 potrzebuje zaledwie 4,5 sekundy, natomiast na osiągnięcie prędkości 30 węzłów – 14 sekund. Przy obrotach 6300 rpm płynęliśmy z maksymalną prędkością 39 węzłów (podczas testów przeprowadzonych w wybrzeży La Rochelle łódź pędziła na płaskiej wodzie ponad 41 węzłów). Monaco 110 przy maksymalnej prędkości ma zasięg aż 130 mil morskich (prawie 241 km) i pokona tę drogę w trzy i pół godziny.

Stoisko firmy Parker Poland, zawsze eleganckie i okazałe, bez trudu odszukacie na targach Wiatr i Woda – na początku marca w Warszawie, a w drugiej połowie lipca w Gdyni. Na obu wystawach firma zaprezentuje kilka jachtów motorowych, którymi zachwycają się dziś armatorzy z wielu zakątków świata.

*Krzysztof Olejnik
Współpraca: Arek Rejs*

Centrum dowodzenia stoczni Model Art w Ostródzie...



...i nowe hale produkcyjne wzniesione dwa kilometry od głównej siedziby.



Nowość. Górny pokład na jachcie BluEscape 1200 Fly



Targi w Düsseldorfie. Polski jacht w nowej wersji debiutuje na europejskim rynku.



Pierwsza łódź marki Delphia z dodatkowym pokładem i sterówką na dachu.



Wejście do salonu i schody na górny pokład.



Szerokie przejście i plaża w części dziobowej.

Nowý jacht z Olecka zadebiutował w styczniu na targach w Düsseldorfie. BluEscape 1200 Fly to rozwinięcie modelu BluEscape 1200, który przed kilkunastoma miesiącami zdobył prestiżową nagrodę w europejskim konkursie Best of Boats (kategoria Best for Travel). Relację z testowego rejsu tą jednostką opublikowaliśmy na łamach „Wiatru” we wrześniu 2017 roku.

Wersja z górnym pokładem (flybridge) to pierwsza jednostka marki Delphia z dodatkowym pokładem i sterówką na dachu. Pokład jest bardzo przestronny. Znajdziecie tam nie tylko wygodne stanowisko sterowa-

nia, ale także przesuwany fotel z przestawianym oparciem, stół, mały kambuz oraz szerokie łóżko. Składane schody prowadzące na flybridge znajdują się po lewej stronie rufowej części.

Wnętrze zaskakuje przestrzenią. Salon, wygodne kabiny, obszerne łazienki, całkowicie zadaszony kokpit, szerokie burtowe przejścia do części dziobowej – BluEscape to prawdziwy dom na wodzie. W ogromnym kokpicie wypoczywamy na wygodnych kanapach. Pośrodku roztawiamy stół i dodatkowe krzesła ukryte w podłodze. Przed deszczem lub promieniami chroni nas ogromny dach. Gdy składamy duże przeszklone drzwi, kokpit łączy się z salonem i zamienia się w tarasową jadalnię. W salonie zasiadamy do stołu na lewej burcie. Mamy tu burtową kanapę, przednie siedzisko z przekładanym oparciem oraz dwa dodatkowe krzesła barowe wysuwane spod blatu. Do kolacji może tu zasiąść sześć osób. Na prawej burcie jest kambuz z piekarnikiem, płytą grzewczą, zmywarką, lodówką, dużym blatem i zlewozmywakiem. Cały salon jest zaskakująco wysoki, przestronny i bardzo jasny.

Po stopniach w osi jachtu schodzimy do części mieszkalnej. Na lewej burcie dwuosobowa sypialnia gościnna. Na prawej –

łazienka z pralnią oraz druga obszerniejsza z przedziałem prysznicowym. Możemy do niej wejść drzwiami z korytarza lub drzwiami z armatorskiej kabiny dziobowej.

Jacht sprawnie przyspiesza i bez trudu rozpędza się do prędkości przekraczającej 10 węzłów. Z dwoma silnikami i prostymi wałami doskonale manewruje w portach (sternikowi pomagają stery strumieniowe – dziobowy i rufowy). Do modelu BluEscape 1200 Fly producent proponuje silniki stacjonarne Volvo 110 KM, 120 KM lub 140 KM. Można też zamontować dwa silniki z każdego rodzaju (na przykład 2 x 140 KM).

Arek Rejs

WIATR

ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorsa, 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

I nstytut
M onitorowania
M ediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

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

Δ P O L L O Σ

RA770

ESENCJA INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ AUDIO



NOWOŚĆ

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.