

Z GIŻYCKA DO WARSZAWY. REJS PRZECZ MAZURY, PIŚĘ I NAREW

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY

pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych

GRUDZIEŃ 2020 -
STYCZEŃ 2021



WIATR.PL/ARCHIWUM
WEB KIOSK

KURS NA SZTYNORT

Cztery pory roku na Mazurach



YEMA SUPERMAN HERITAGE BLUE

Zegarek Żeglarski Roku 2020 w ósmej edycji plebiscytu magazynu „Wiatr”

Czytaj w WEB KIOSKU wiatr.pl/archiwum
lub w aplikacji WIATR



54°08 N



21°41 E

NOWY SZTYNORT

OSADA WOLNOŚCI

www.sztykort.pl



sztykort



nowy.sztykort

ŻEGLARSTWO | WYPOCZYNEK | LOKALNA KUCHNIA



SUPERMAN HERITAGE BLUE
Legendary French diving watch



Sugerowana cena 5 575 PLN

dostępny w dwóch rozmiarach 39 i 41 mm • szwajcarski mechanizm Sellita SW200-1 • wypukłe szafirowe szkło
tarcza ze szlifem słonecznym • polerowane diamentowo nakładane indeksy • wskazówki i indeksy pokryte Super-LumiNova CS • bezel
zabezpieczony szafirowym szkłem • opatentowany mechanizm blokowania bezeila • wodoszczelność w klasie 300 m

Zegarki legendarnej francuskiej marki znajdziesz w sklepach oraz online

TIME & MORE
timeandmore.pl

W.KRUK
wkruk.pl

ZEGAROWNIA
zegarownia.pl

Raymarine®



WYPŁYŃ W REJS BEZ OGRANICZEŃ

Nowy Axiom+. Sprytniejszy, jaśniejszy i mocniejszy niż kiedykolwiek

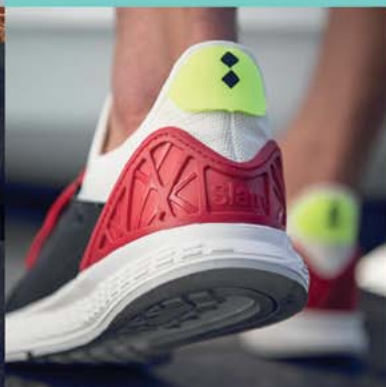
Najlepsze wskaźniki wielofunkcyjne stały się jeszcze lepsze. Axiom+ posiadają zoptymalizowane pod kątem wydajności wyświetlacze IPS o wysokiej rozdzielczości z nanopowłoką HydroTough™ dla dokładnej kontroli ekranu dotykowego podczas wilgotnej pogody i dla doskonałej widoczności. Szybki czterordzeniowy procesor, ulepszony GPS i nowe mapy LightHouse Charts czynią nawigację pod Twoją kontrolą jeszcze łatwiejszą.

Odkryj moc i łatwą obsługę Axiom+ na Eljacht.pl/raymarine



Zapraszamy
do sklepu
internetowego
www.slam.com.pl

SlamTM



A już wkrótce
przekonamy się kto,
obok Patryk Zbroja
Yacht Racing Team,
zostanie ambasadorem
marki w Polsce!



Czytelnicy wybierają Żeglarza Roku 2020. Głosujcie codziennie i sprawdzajcie wyniki

Startuje ósma edycja plebiscytu „Wiatru”. Wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największe uznanie czytelników – zwycięzca otrzyma tytuł Żeglarza Roku 2020 Magazynu „Wiatr”. Początek internetowego głosowania w piątek 18 grudnia, zakończenie – w piątek 12 lutego o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej www.wiatr.pl/konkurs przygotowanej na komputery, tablety i smartfony. Głosować można raz w każdej dobie (czas warszawski, od godz. 00:00 do godz. 24:00). Internauci uczestniczący w konkursie, potwierdzają swoje głosy przez e-mail lub konto na Facebooku (wyniki głosowania będą podawane na bieżąco). Końcowe rezultaty ogłosimy w aplikacji konkursowej, na portalu www.wiatr.pl oraz na łamach „Wiatru”.

W tym roku nominacje do plebiscytu uzyskali: Agata Barwińska – za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie Laser Radial, Julia Damasiewicz – za złoty medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie Formula Kite, Łukasz Zakrzewski – za złoty medal mistrzostw świata w bojerowej klasie DN oraz Przemysław Miarczyński – za zgłębianie tajemnic windsurfingu z foilem i za srebrny medal mistrzostw świata w klasie Formula Windsurfing Foil.

Partnerzy „Wiatru” przygotowali atrakcyjne nagrody dla wszystkich nominowanych. Dziękujemy firmie Hashtag za ufundowanie dla zwycięzcy zegarka Żeglarza Roku – pięknego modelu Superman Heritage Blue słynnej francuskiej marki Yema. A także za ufundowanie eleganckich zegarków dla pozostałych nominowanych – żeglarskich modeli Tide Runner niemieckiej marki Paul Hewitt. Dziękujemy firmie Freeway OMT, dystrybutorowi sportowych słuchawek marki AfterShokz z technologią przewodnictwa kostnego, za ufundowanie dla wszystkich nominowanych słuchawek Aeropex – najlżejszych i najlepiej dopasowanych. Dziękujemy firmie Code Zero, producentowi żeglarskich toreb i akcesoriów wykonywanych ręcznie z tkanin dakronowych, za kolekcję praktycznych toreb na każdą okazję. Dziękujemy też firmie Parker Poland, dystrybutorowi jachtów motorowych, elektroniki, silników i osprzętu, za pneumatyczną kamizelkę ratunkową brytyjskiej marki International Safety Products (ISP) – kamizelkę otrzyma w tym roku zwycięzca plebiscytu.

Co jeszcze na łamach? W tym wydaniu królują Mazury. W obszernym materiale przedstawiamy nowości z Poru Sztynort i ambitne plany inwestycyjne nowych właścicieli przystani. Byliśmy w Sztynorcie jesienią i z pewnością wrócimy tam nie raz. Na dodatek, nie tylko w sezonie, bo Sztynort będzie wkrótce tętnić życiem cały rok. Dobrochna Nowak opowiada o rozwoju mazurskich szkoleń, Marek Słodownik podpowiada, jak wrócić z Giżycka do Warszawy wodnym szlakiem przez Pisz i Narew, a Antoni Molitor prezentuje swą mazurską łupinkę, na której pływa już prawie pół wieku.

Wszystkim czytelnikom i partnerom „Wiatru” życzymy rodzinnych, ciepłych i spokojnych świąt Bożego Narodzenia, szczęśliwego Nowego Roku, krótkiej zimy, ciepłej wiosny i wspaniałych żeglarskich przeżyć w nowym sezonie. Nie dajmy się pandemii. Niech się covid trzyma z dala od naszych żeglarskich marzeń, rejsów, regat i biznesów.

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny



12 358 czytelników* pobiera
bezpłatne e-wydania „Wiatru”.
Czytaj w aplikacji WIATR lub w WEB KIOSKU
wiatr.pl/archiwum.





Port Sztynort. Trzy pierwsze pomosty z lewej: strefa ciszy. Pięć kolejnych: keje rezydenckie. Dwa pomosty w głębi zatoki: keje czarterowe, a cztery z prawej strony – keje gościnne.
Fot. Marek Makowski

Kurs na Nowy Sztynort. Cztery pory roku na Mazurach

Nowe pomosty i nowy system cumowania. Kilkadziesiąt nowych jachtów żaglowych i motorowych do szkoleń, regat i eventów. Remont zabytkowego spichlerza znajdującego się między tawerną Żęza, a pałacem Lehndorffów oraz gruntowna renowacja sąsiedniej rybaczówki. W tych dwóch obiektach powstanie nowoczesna i stylowa przestrzeń do pracy zdalnej ze światłowodowym internetem. Budynki pomieszczą też studio nagrań,

salę szkoleniową, multimedialne centrum nauki żeglarstwa oraz nową kawiarnię ze sceną przystosowaną do transmisji koncertów. Inwestor wzniesie też domy mieszkalne przeznaczone na sprzedaż. Wszystkie te inwestycje to główne elementy projektu Nowy Sztynort – Osada Wolności. Jego realizacja, wsparta funduszami z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, pozwoli stworzyć turystyczną perłę – cel wycieczek miłośników żeglarstwa, przyrody, historii,

architektury, sztuki i dobrej kuchni. Umowy podpisane, zamówienia w realizacji, a pierwsze efekty prac już w najbliższym sezonie. Na Mazurach wszystkie drogi prowadzą dziś do Sztynortu...

Osada leży nad niewielkim Jeziorem Sztynorskim, do którego prowadzi krótki malowniczy kanał. Zmiany w tym niezwykłym miejscu rozpoczęły się dwa lata temu, w grudniu 2018 roku. Spółka King Cross Shopping Warsaw, były właściciel centrów handlowych, kupiła Sztynort na licytacji komorniczej. Za ponad 15 mln zł pozyskała przystań oraz teren o powierzchni 51 hektarów. Zrezygnowano z pomysłów budowy w tym miejscu osiedli

Restauracja Baba Pruska to nowa jakość w sztynorskim porcie.

Fot. Ewelina Godlewska



Sandacz z pieca. Regionalna kuchnia w nowej odsłonie.

FOT. MARCIN LABUZ

mieszkańcowych i markowych hoteli, a stałową bramę oddzielającą port od osady mieszkalnej uroczyscie zdemontowano – mur runął w asyście okolicznych mieszkańców i w ten symboliczny sposób otwarto drogę do Osady Wolności. Do współpracy zaproszono żeglarzy doskonale znających oczekiwania gości oraz realia mazurskiego rynku turystycznego: Marka Makowskiego, instruktora i właściciela Szkoły Żeglarstwa Gertis, koordynatora projektu, a także Kamila Stankiewicza z pensjonatu Rybaczówka i spółki Nowy Sztynort, która jest administratorem przystani. Już pierwsze decyzje właścicieli pokazały, że kupili osadę z myślą o ambitnej i długofalowej inwestycji, mającej zachować w tym miejscu wszystko, co najlepsze. To dobra wiadomość dla żeglarzy zawijających do portu oraz dla tych, którzy będą przybywać drogą lądową. Sztynort się zmieni, ale jednocześnie zachowa charakter i klimat sprzed lat.

W pierwszych miesiącach 2019 roku wyremontowano oczyszczalnię i systemy przekazywania ścieków. Później otwarto elegancką restaurację Baba Pruska i odnowiono legendarną tawernę Żęza. W sezonie działają także wypożyczalnia rowerów, namiot kulinarny ze sceną, sklep spożywczy, sklep żeglarsko-rowerowy oraz stacja paliw Orlen przy wschodniej kei. W pensjonacie (tuż obok Żęzy) powstała nowa restauracja Mesa – jej debiut został niestety zablokowany przez pandemię koronawirusa, ale kucharze są na posterunku, menu gotowe, oferty imprez okolicznościowych przygotowane – wszyscy czekają na możliwość rozpoczęcia pracy i przyjęcie pierwszych gości.

Restauracja Baba Pruska, z elegancką salą i sporym tarasem na szczycie niewielkiego wzniesienia, to zupełnie nowa jakość w sztyńnorekim porcie i prawdziwa kuchenna rewolucja. Spory wpływ ma na nią Kamil Stankiewicz wykorzystujący doświadczenia z restauracji Rybaczówka (zachodni brzeg jeziora Boczego), uznawanej przez wielu za najlepszą rybną restaurację na Mazurach. Załoga Baby Pruskiej przygotowała menu na-



Tak będzie wyglądać spichlerz po renowacji. Aranżacja przestrzeni do pracy zdalnej projektu Karoliny Chelstowskiej.



W legendarnej tawernie Żęza...

wiązujące do regionalnej kuchni, ale w nowej odsłonie. Skosztujecie ryb z pieca, soczystej jagnięciny oraz dań kuchni wegańskiej (na przykład bakłażana z risotto ze słonecznikiem z salsą z ananasa).

Sztynort zyskał też jeszcze jedną atrakcję kulinarną: portugalski food-truck Prato do Dia (po polsku: danie dnia). Wieść o nim rozeszła się już po całych Mazurach. Stoi przy tarasie, w pobliżu Baby Pruskiej i namiotu kulinarnego. Wpada w oko, bo jest żółty, jak tramwaj



...znów klimat, jak za dawnych lat.

w Lizbonie, ma też ciekawe podobizny portugalskich poetów i bohaterów wykonane przez Nuno Saraivę, znanego grafika, jednego z najbardziej popularnych ilustratorów współpracujących z portugalską prasą. Food-truck prowadzi Rui Teles, rodowity Portugalczyk, który najpierw zakochał się w dziewczynie z Mazur, a później w samych Mazurach. Porzucił więc wybrzeże Atlantyku i rodzinne miasto Aveiro, a także posadę nauczyciela wychowania fizycznego, by osiąść w Polsce i raczyć nas ►



W sezonie działa w porcie wypożyczalnia rowerów.

Fot. Dobrochna Nowak



Portugalski food-truck Prato do Dia. Kulinarna podróż na kraniec Europy.

FOT. TOMASZ KAROLSKI

FOT. MAREK MAKOWSKI



Z lewej pałac. Pośrodku spichlerz i rybaczówka. Z prawej budynki gospodarcze, a przy drodze – pensjonat, Mesa i Żęza.

Flota czarterowa Sztynortu. Szczegóły i cennik na stronie www.sztynort.pl.

Fot. Marek Makowski



W nowej restauracji Mesa wszystko zapięte na ostatni guzik. Załoga czeka na pierwszych gości.

Fot. Studio Wilkasy

portugalską kuchnią. Sam sprowadza produkty do swych specjalów, a później sam gotuje (podobno nie wolno wtedy przeszkadzać, a nawet zbliżać się do garnków). Wpadnijcie w przyszłym sezonie, by skosztować caldeiradę (portugalski gulasz rybny), krewetki w sosie coco curry lub hot-doga z ośmiornicą.

Jaki jest pomysł na Nowy Sztynort Oсадę Wolności? Właściciele stawiają przede wszystkim na żeglarzy. Stare dwudziestoletnie keje zostaną wkrótce wymienione na nowe – w pierwszym etapie wymiana obejmie połowę z 14 pomostów (realizacja do czerwca 2020 roku). Zamiast mooringów, będą odnogi cumownicze. Pojawią się też domy na wodzie, które urozmaicą bazę noclegową. Na początek, w ramach aktualnie realizowanego projektu, powstaną cztery domy, a później kolejne. Dla wygody najemców oraz z myślą o sprawnej obsłudze gości, domy będą podłączone do sieci kanalizacyjnej – nikt się nie będzie musiał przejmować pojemnością zbiorników na nieczystości oraz ich opróżnianiem.

Obecnie Sztynort ma prawie 500 miejsc cumowniczych – 200 stanowisk w strefie rezydencjonalnej (jest jeszcze kilka wolnych miejsc), 200 w strefie gościnnej w pobliżu stacji paliw, sanitariatów i restauracji Baba Pruska oraz 100 w strefie ciszy (najdalej od sceny, z osobnymi sanitariatami). Przystań jest bazą floty czarterowej skupiającej między innymi jachty typu Maxus 33.1 RS (szczegóły i cennik na stronie www.sztynort.pl). Wkrótce właściciele portu zakupią 46 nowych jednostek pływających, głównie jachty żaglowe i motorowe, ale także łódzie serwisowe i do obsługi floty. – Celujemy w monotypowe jednostki regatowe do szkoleń oraz do organizacji eventów i profesjonalnych regat sportowych. Myślimy między innymi o udziale w Polskiej Lidze Żeglarskiej oraz w Sailing Champions League, a także o organizacji regat na naszych wodach – mówi Marek Makowski. – Zamawiamy też kabiny cruisery o długości ponad 33 stóp, przede wszystkim do szkoleń, eventów i realizacji pakietowych usług turystycznych.

Ważnym elementem nowej strategii jest także wydłużanie sezonu. Port ma żyć cały rok, a nie tylko od maja do września. Pod koniec listopada bosmani mieli już wolne i nie pobierano opłat, ale do mariny wciąż zawijały jachty, mogliśmy podłączyć łódź do prądu, czynne były sanitariaty, działała też zlewnia nieczystości z toalet chemicznych. To jednak dopiero pierwsze jaskółki zwiastujące wydłużanie sezonu. – Choć późną jesienią i zimą działalność turystyczna na Mazurach zwykle przynosi straty, z moich obserwacji i doświadczeń wynika, że i tak opłaca się ją utrzymywać. To umożliwiła zatrzymanie sprawdzonej i wyszkolonej załogi, która wiosną przywita w gotowości do działania i z zapałem do pracy – mówi Marek Makowski. – Obiekty, które przyjęły strategię zatrudniania nowego personelu przed

każdym sezonem, prędzej lub później miały kłopoty i ich pozycja na rynku słabła.

Chcąc wydłużyć sezon i wzmocnić Sztynort w okresie zimowym, w porcie mają się pojawić bojery. Zaplanowano organizację pobytów tematycznych dla miłośników przyrody i eksploracji dzikich terenów. Zimą ma działać nie tylko pensjonat, ale także tawerna Zęza. Osa-
da będzie też poszukiwać klientów z branży nowych technologii i przedstawicieli wolnych zawodów – specjalistów gotowych do zdalnej realizacji swych zawodowych obowiązków w ciekawej przestrzeni twórczej oraz w niezwykłych okolicznościach przyrody. W spichlerzu i rybaczówce będzie łącznie kilkaset metrów kwadratowych powierzchni do pracy zdalnej (na wynajem). Rozwijana będzie też działalność artystyczna, a muzycy będą się spotykać w Sztynorcie na obozach kompozytorskich i sesjach nagraniowych. Dwa piętra spichlerza ma zająć Multimedialne Centrum Żeglarstwa i Ekologii, ekspozycja inspirowana warszawskim Centrum Nauki Kopernik, ale sprofilowana na żeglarstwo – jego historię, rozwój i techniczne aspekty. Zwiedzający będą więc podnosić ciężary na taliach szotów z wieloma przełoženiami, unosić miecze, wciągać żagle na maszty, zobaczą też dlaczego jachty żeglują pod wiatr. Będzie to świetne miejsce dla kursantów, obozowiczów, turystów i wycieczek szkolnych.



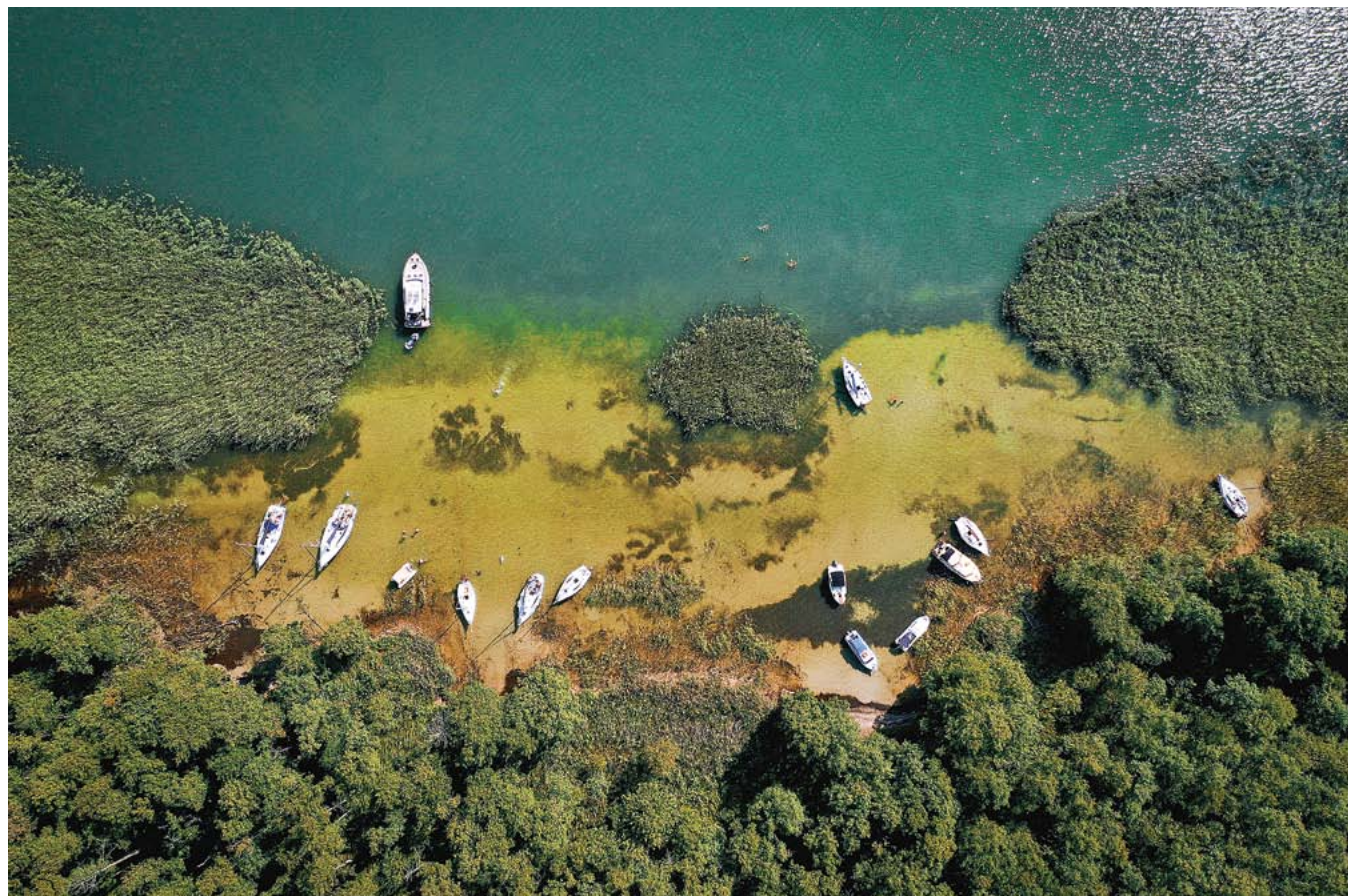
Kanał Sztynorski. Ostatni zakręt i port na horyzoncie.

Fot Marek Makowski

Pandemia i częściowy lockdown mają oczywiście niekorzystny wpływ na gastronomię i branżę turystyczną. Mimo to właściciele i zarządcy sztynorskiego portu wierzą, że kryzys w najmniejszym stopniu dotknie właśnie krajową turystykę, a w szczególności – mazurską turystykę żeglarską. Miniony sezon był zagrożony, a okazał się jednym z najlepszych w ostatnich latach. Podobnie zapowiada się kolejny. – Choć Szkoła Żeglarstwa Gertis nie opublikowała jeszcze nowych cenników, klienci już dzwonią za zapytaniami o kwietniowe i majowe terminy. Nie po to, by zbadać rynek, ale by dokonać rezerwacji. Nigdy wcześniej nie było takiego ruchu w listopadzie – mówił nam Marek Makowski. Dlatego, jeśli pogoda

dopisze, sezon rozpocznie się wcześniej i będzie trwać długo. Ze sztynorskiej sceny znów popłyną dźwięki bluesa, rocka i szant. Z pewnością nie zabraknie też wydarzeń teatralnych nawiązujących do inscenizacji artystycznych organizowanych w Sztynorcie w osiemnastym i dziewiętnastym wieku. Baba Pruska zaserwuje sielawę z brokulem i cukinią, Rui przygotowuje portugalskie tapas z owocami morza, a Mirek „Koval” Kowalewski chwyci wiosło w Zęzie i porwie słuchaczy w swój muzyczny świat. A kiedy zapagniemy w Sztynorcie ciszy i odludzia, wybierzemy ostatni pomost po zachodniej stronie portu, schowany w małej zatoce za trzciniami...

Krzysztof Olejnik



To nie Chorwacja, ale Mazury w okolicy Sztynortu – zatoka leży na zachód od południowego wejścia do kanału.

Fot. Marek Makowski



Zegarek Żeglarza Roku 2020:
Yema Superman Heritage Blue.
Poradzi sobie w każdej sytuacji
na lądzie, na jachcie i pod wodą.

Nagrody dla żeglarzy nominowanych w plebiscycie magazynu „Wiatr”

W konkursie Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” wybieramy żeglarza, którego dokonania wzbudziły największy podziw i uznanie czytelników. Początek internetowego głosowania w piątek 18 grudnia, zakończenie – w piątek 12 lutego o godz. 22.00. Głosujemy w aplikacji internetowej wiatr.pl/konkurs przygotowanej na komputery, tablety i smartfony. Głosować można raz w każdej dobie (czas warszawski, od godz. 00:00 do godz. 24:00). Każdy głos musi być potwierdzony przez e-mail lub konto na Facebooku. Wyniki będą ogłoszone na portalu www.wiatr.pl oraz na łamach „Wiatru”. Przedstawiamy nagrody dla nominowanych żeglarzy przygotowane przez naszych partnerów. Regulamin plebiscytu publikujemy na stronie internetowej oraz w aplikacji konkursowej wiatr.pl/konkurs.

Zwycięzca plebiscytu otrzyma zegarek Superman Heritage marki Yema oraz kamizelkę

ratunkową brytyjskiej marki ISP. Zdobywcy kolejnych miejsc w plebiscytowym rankingu otrzymają zegarki Tide Runner marki Paul Hewitt. Wszyscy nominowani żeglarze otrzymają również sportowe słuchawki Aeropex marki AfterShokz z technologią przewodnictwa kostnego oraz eleganckie i praktyczne torby z tkanin dakronowych marki Code Zero. Zegarki ufundowała firma Hash-tag, słuchawki – Freeway OMT, kamizelkę – stocznia Parker Poland, a torby – firma Code Zero.

Zegarek Superman Heritage Blue francuskiej marki Yema

Oto zegarek Żeglarza Roku! Superman Heritage Blue to dzieło francuskiej marki Yema. Zegarek poradzi sobie w każdej sytuacji na lądzie, na jachcie i pod wodą (wodoszczelność 30 ATM). Został wyposażony w mecha-

nizm o automatycznym naciągu, więc nawet w trakcie najdłuższych rejsów zawsze wskaże dokładną godzinę. Wskazówki oraz indeksy godzin pokryte grubą warstwą luminescencyjnej farby SuperLuminova, więc tarcza jest czytelna także w nocy. Na uwagę zasługuje opatentowany system blokowania obrotowego pierścienia tarczy (bezel), który pierwotnie stworzono na potrzeby nurków – dziś może służyć do mierzenia krótkich odcinków czasu. Całość dopełnia komfortowa bransoleta z zabezpieczeniem zapięcia i dodatkową przedłużką ułatwiającą zapięcie zegarka na przykład na piance do nurkowania. Zamawiając Superman Heritage Blue, możemy wybrać średnicę koperty (39 mm lub 41 mm).

Manufaktura Yema powstała w 1948 roku w Morteau na środkowym wschodzie Francji. Projektując nowe modele, marka często sięga do swych kultowych zegarków sprzed lat, ale miłośnicy współczesnych trendów także

PARTNERZY PLEBISCYTU





BAVARIA
YACHTS

bavariayachts.com



Passion made
BAVARIA
C38

BAVARIA C38 BAVARIA C42 BAVARIA C45
BAVARIA C50 BAVARIA C57

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

Yacht&Yachting sp. z o.o.

ul. Piaskowa 3
81-864 Sopot

M: 601.897.779

E: info@yachtsandyachting.pl



Tide Runner to najnowsza kolekcja marki Paul Hewitt. Linię stworzono z myślą o wymagających miłośnikach żeglarstwa i sportów wodnych.



Słuchawki Aeropex występują w kilku kolorach. Wszystkie modele dostępne są na stronie sklepu www.Aftershokz.pl.



Aeropex to najlżejsze i najlepiej dopasowane słuchawki z technologią przewodnictwa kostnego.



Wyjątkowy prezent dla sportowców melomanów.

PARTNERZY PLEBISYTU



znajdą coś dla siebie. Yema prowadzi też prace nad tworzeniem kolejnych autorskich mechanizmów. Polskim dystrybutorem zegarków marki Yema jest firma Hashtag. Więcej informacji na stronie internetowej www.timeandmore.pl.

Zegarki Tide Runner marki Paul Hewitt

Tide Runner to najnowsza kolekcja niemieckiej marki Paul Hewitt. Linie stworzono z myślą o wymagających miłośnikach żeglarsstwa i sportów wodnych (wodoszczelność: 10 ATM). Na tarczach pojawiają się symbole kotwic, które pełnią też funkcję zapieczętowania bransolet. Minimalistyczną kopertę (41 mm) wykonano ze stali szlachetnej (wykończenie w kolorze czarnym lub srebrnym). Uzupełnia ją obrotowy bezel, na który naniesiono wskazania pływów. Użytkownicy mogą wybrać pasek skórzany, kauczukowy lub bransoletę.

Paul Hewitt to marka mocno związana z morzem, oferująca zegarki wysokiej jakości, solidnie wykonane, o unikatowym stylu. Polskim dystrybutorem zegarków Paul Hewitt jest firma Hashtag. Więcej modeli na stronie internetowej www.timeandmore.pl.

Sportowe słuchawki Aeropex marki AfterShokz

Aeropex to najlepsze i najlepiej dopasowane słuchawki z technologią przewodnictwa kostnego (konstrukcja odsłaniająca ucho). Są eleganckie i wodoszczelne (klasa IP67). Producent zastosował nową technologię Premium Pitch 2.0+ oraz zmienił kąt nachylenia przetworników o 30 stopni. Dzięki temu zmniejszono wibracje i wagę słuchawek, równocześnie poprawiając jakość dźwięku i zakres basów.

Słuchawki Aeropex, podobnie jak inne modele marki AfterShokz dostępne na stronie sklepu www.Aftershokz.pl, dostarczają dźwięk wprost do ucha wewnętrznego za pomocą kości policzkowych, które pełnią funkcję rezonatora dźwięku (zjawisko to nazywane jest przewodnictwem kostnym). Słuchawki w bardzo niewielkim stopniu wykorzystują błonę bębenkową do transmisji dźwięku, więc nie musimy ich wkładać do kanałów usznych – drgania powodują, że dźwięk jest przekazywany bezpośrednio do ucha wewnętrznego. Ta całkowicie bezpieczna metoda od lat jest wykorzystywana w aparatach dla osób słabosłyszących. Co ważne, słuchawki z przewodnictwem kostnym nie zasłaniają ucha, więc nie jesteśmy odcięci od otaczającego nas świata i bodźców, które pojawiają się wokół nas. Na przykład od dźwięków dochodzących na jezdni, chodniku lub alejce rowerowej w parku. Ma to duży wpływ na wygodę i bezpieczeństwo użytkowników. Poza tym, po dłuższym używaniu słuchawek,

nie doznajemy uczucia ucisku, które często nam towarzyszy z tradycyjnymi dousznymi i kanałowymi słuchawkami.

Słuchawki marki AfterShokz nie mają przewodów – ze źródłem dźwięku, na przykład z telefonem, łączą się przez bluetooth. Wyjątkiem jest model Xtrainerz przeznaczony do pływania w basenie, jeziorze lub w morzu – zamiast technologii bluetooth, ma wbudowany odtwarzacz MP3 z pamięcią 4GB. Słuchawki dostępne są w kilku ciekawych kolorach, dobrze przylegają do głowy i nie przesuwają się podczas intensywnego ruchu. Słuchając muzyki, możemy jednocześnie rozmawiać i odbierać telefon. A jeśli zechcemy się odciąć od zewnętrznych bodźców, zawsze możemy skorzystać z dousznych stoperów i zmienić ustawienie equalizera w celu optymalizacji dźwięku. Więcej o słuchawkach marki AfterShokz na stronie internetowej www.aftershokz.pl. W zakładce Przetestuj znajdziecie spis sklepów stacjonarnych, w których będziecie mogli przetestować wybrane modele. Dystrybutorem słuchawek jest firma Freeway OMT.

Kamizelka ratunkowa ISP od firmy Parker Poland

Pneumatyczną kamizelkę ratunkową ISP ufundowała firma Parker Poland (www.parker.com.pl). Kamizelka wyposażona jest w nabój z CO₂, pas krocza i metalową klamrę. Oferowana jest w wersji manualnej (użytkownik uruchamia mechanizm napieniający kamizelkę) i automatycznej (zostaje uruchomiona po zanurzeniu w wodzie, ale użytkownik także sam może uruchomić mechanizm). Kamizelka obraca nieprzytomną osobę znajdującą się



Kamizelka marki ISP od firmy Parker Poland.

Ubezpieczenie tak wyjątkowe jak Twój jacht



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

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


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów



Torba na laptop 15”.



Nowość! Uniwersalna torba Morka.



Plecak miejski Juka.



Duża torba zakupowa z mocnymi paskami.



Plecak miejski Solano.



Torba żeglarska Pampero.

w wodzie twarzą do góry, uwalniając jej drogi oddechowe od wody i umożliwiając oddychanie. Manualna kamizelka ratunkowa ISP kosztuje 435 zł, automatyczna – 455 zł.

Kolekcja Re-Sailcling, czyli torby Code Zero z używanych żagli

Polska firma Code Zero, specjalizująca się w ręcznej produkcji toreb i plecaków z tkanin dakronowych, prezentuje kolekcję Re-Sailcling obejmującą produkty wykonane z używanych żagli. W sklepie internetowym www.codezero.pl odszukajcie zakładkę Produkty i wybierzcie podstronę Re-Sailcling – są tam wszystkie aktualnie dostępne torby, kosmetyczki, plecaki miejskie, plecaki na laptopy, a także poręczne i pojemne torby na zakupy. Każdy produkt jest

niepowtarzalnym egzemplarzem – gdy finalizujemy zakup, znika z oferty i ustępuje miejsca kolejnemu.

Co ciekawe, każdy produkt z kolekcji Re-Sailcling ma odpowiedni certyfikat informujący o historii żagla, z którego został wykonany. Zawiera nazwę lub typ jachtu oraz informację o rodzaju żagla. Jeśli trafi nam się materiał ze znanej jednostki, po zakupie możemy przesłać jej historię w internecie. W kolekcji pojawiały się produkty wykonane z żagli takich jachtów, jak „Gemini 3” Romana Paszke, czy

„Hugo Boss” Alexa Thomsona. – Często wykorzystujemy żagle regatowe, na których były umieszczone reklamy sponsorów regat lub załóg. Dlatego na produktach pojawiają się unikatowe kształty i zestawy kolorystyczne. W tej sekcji proponujemy nie tylko znane modele toreb i plecaków, ale także nowości, ostatnio na przykład torbę Morka, która dzięki regulowanej długości rączek może być noszona na wiele sposobów: na ramieniu, na skos lub na plecach – mówi Marcin Matla z Code Zero.

Z bogatej kolekcji polecamy także duże owalne torby Mistral oraz siostrzane prostokątne, z dodatkowymi bocznymi kieszeniami, torby Pampero. Świetnie się sprawdzają także torby-plecaki, zarówno mniejsze miejskie Juka i Solano, jak i większe lotnicze Oroshi, które w wielu liniach nadają się na bagaż podręczny. W ofercie znajdziecie także worki żeglarskie, lekkie siatki na zakupy z materiałów spinakerych, torby plażowe, portfele, nerki, teczki oraz pokrowce na marynarki.

Firma powstała w 2012 roku. Niewielka socpocka pracownia zdobyła uznanie klientów i zagraniczne rynki. Code Zero wykorzystuje również nowe tkaniny oraz materiały laminatowe z nowoczesnych żagli. Dominuje sprzedaż internetowa na stronie www.codezero.pl, ale marka obecna jest także w tradycyjnych sklepach: Wind (Gdańsk, ul. Szafarnia 11U/16), Sailing Machine (sezonowo: Mikołajki), Sztorm Grupa (Warszawa, ul. Fosa 30), Halina Surf (sezonowo: Jastarnia) oraz w firmowym sklepie Code Zero (Sopot, ul. Monte Casino 10).

Regulamin plebiscytu Żeglarz Roku Magazynu „Wiatr” publikujemy na stronie internetowej www.wiatr.pl oraz w aplikacji konkursowej www.wiatr.pl/konkurs.

PARTNERZY PLEBISCYTU



MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre. 

PÓŁWYSEP
DZIWNÓW
TWOJA NADMORSKA PRZYSTAŃ

Luksusowe apartamenty na sprzedaż!

CLUB HOUSE

PRZYSTAŃ LUKSUSU
W SZCZECINIE

MARINA DEVELOPER jest mecenasem:

Sprawdź naszą ofertę: www.marina-developer.pl

Zadzwoń: **609 11 30 55**

 **MARINA**
PRZYSTAŃ KULTURY



YACHT KLUB POLSKI
SZCZECIN

Agata Barwińska. Pandemiczny sezon pełen niespodziewanych zwrotów akcji



Agata Barwińska płynie po brąz mistrzostw Europy.

Fot. Robert Hajduk

Nominacja za brązowy medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie Laser Radial.

Agata Barwińska zdobyła brązowy medal mistrzostw Europy w klasie Laser Radial, które wczesną jesienią rozegrano w Górkach Zachodnich. To pierwszy dla Polski medal w tej konkurencji, odkąd radial kobiet został wpisany do programu igrzysk olimpijskich.

Agata od początku regat płynęła w ścisłej czołówce (wygrała wyścig, dwa razy była druga, raz trzecia i raz czwarta). Dlatego z każdym startem marzenia o medalu stawały się coraz bardziej realne. – Byłam skoncentrowana. Wyłączyłam głowę, a telefon oddałam mojemu chłopakowi. Nie sprawdzałam wyników, prosiłam koleżanki i trenera, by mnie nie informowali o tym, jaka jest sytuacja w tabeli. Pod koniec wiedziałam jedynie, że spadłam na czwarte miejsce i muszę mieć doskonały

finisz, by wskoczyć na podium. Ostatni finałowy wyścig ukończyłam na siódmej pozycji. To mój pierwszy medal w seniorskiej imprezie rangi mistrzowskiej i największy sukces w karierze – mówiła Agata po zakończeniu mistrzostw. Złoty medal zdobyła Holenderka Marit Bouwmeester, mistrzyni olimpijska z Rio de Janeiro i czterokrotna mistrzyni świata. Rzutem na taśmę wyrwała złoto swojej odwiecznej rywalce, broniącej tytułu Anne-Marie Rindom. Dunka miała już tytuł prawie w kieszeni, ale ostatnie dwa wyścigi ukończyła w drugiej dziesiątce. Bouwmeester natomiast finiszowała na drugiej i pierwszej pozycji. Druga z Polek, Magdalena Kwaśna, zajęła 14. miejsce.

Jak Agata przygotowywała się do mistrzostw rozegranych w pandemicznym sezonie? Z zimowego pobytu w Australii, który trwał dwa i pół miesiąca, wróciła na początku marca – tuż przed ogłoszeniem wiosennego lockdownu. Jej kwarantanna zbiegła się więc z planowanym odpoczynkiem po treningach i mistrzostwach

świata. – Na przełomie kwietnia i maja, gdy tylko ogłoszono pierwsze luzowanie obostrzeń, wróciłam na wodę – opowiada Agata. – Z konieczności miałam sentymentalną podróż i powrót do korzeni, bo pływałam najbliżej domu, czyli tam, gdzie stawiałam pierwsze kroki – na Jezioraku oraz na pobliskim Jeziorze Szymbarskim, gdzie zawsze wieje wzdłuż akwenu (osiem kilometrów halsówki i powrót na pełnym). Odnowiłam klubowe kontakty, dłużej pomieszkalam w domu, poćwiczyłam refleks na śródlądowych zmianach wiatru i popływałam z większym żaglem od klasy Laser Standard. Powiem szczerze – bardzo miło wspominam ten okres roku, w ogóle nie czułam przygnębienia związanego z pandemią. Może dlatego, że po prostu skupiłam się na swojej pracy.

W maju i czerwcu Agata przeniosła się na długie tygodnie do Górek Zachodnich, gdzie trenowała z Markiem Nostitzem-Jackowskim. – Mój trener Jared West nie mógł jeszcze wtedy przyjechać do Polski z powodu pandemii. Na początku czułam, że jestem trochę zarząd-

PARTNERZY PLEBISCYTU





Agata Barwińska.

Fot. Jacek Kwiatkowski

wiała, musiałam krok po kroku powtarzać poszczególne elementy techniczne i wracać do formy. Górki są do tego doskonałym miejscem – spokój, blisko na akwen, swojsko i znajome wody – mówi Agata. – Pod koniec wakacji było jedno zagraniczne zgrupowanie w Szwecji, a później, w pierwszej połowie września, regaty Kieler Woche w Kilonii. – Choć całe lato spędziłam w kraju, wcale nie uważam, że sezon był stracony. Mamy w Polsce liczną flotę i niezłe warunki, więc jak ktoś chce, to może pracować. Tym bardziej, że nie brakuje u nas dużych imprez, w których możemy się mierzyć z mężczyznami pływającymi na radialach – to naprawdę hartuje.



Podium mistrzostw Europy. Agata Barwińska (z prawej) z brązowym medalem.

Fot. Robert Hajduk

Dwa tygodnie po mistrzostwach Europy, PZŻ ogłosił decyzję o przyznaniu nominacji olimpijskiej Magdalenie Kwaśnej, która na lutowych mistrzostwach świata była piątą i w krajowej rywalizacji obu pań uzbierała więcej punktów. Tym samym Magda otrzymała przepustkę do Tokio, a Agata została zawodniczką rezerwową.

– Uważam, że kwalifikacje powinny trwać nadal. Gdyby decyzja zależała ode mnie, to roz-

ważylabym ich przedłużenie. Tym bardziej, że pozostając w grze, wspólnie z Magdą się napędzałyśmy do działania i pracy. Mój medal to tylko jeden z dowodów potwierdzających, że przynosiło to efekty. Oczywiście, akceptuję decyzję związku i gratuluję Magdzie. Teraz mam nowe cele: przygotowania do kolejnych igrzysk, które przecież już za trzy lata, oraz obrona medalu na mistrzostwach Europy – regaty będą rozgrywane w Bułgarii w maju 2021 roku. ■



Walka o miejsce na trasie regat.

Fot. Robert Hajduk

PARTNERZY PLEBISCYTU





Formula Kite to nowa konkurencja olimpijska, zadebiutuje na igrzyskach Paryż 2024.

Fot. Dominik Kalamus

Julia Damasiewicz. W młodości siła, czyli z Półwyspu Helskiego na olimpijski szlak

Nominacja za złoty medal mistrzostw Europy w olimpijskiej klasie Formula Kite.

Poznajcie gwiazdę nowej olimpijskiej konkurencji Formula Kite (course racing na desce z foilem). Choć ma zaledwie 16 lat, wygrywa najważniejsze imprezy w kategorii open, pokonując seniorki starsze o kilka lub nawet o kilkanaście lat. W minionym sezonie Polka zdobyła złoto mistrzostw Europy i wspięła się na pierwsze miejsce w światowym rankingu. Wygrała też mistrzostwa Polski oraz mistrzostwa Hiszpanii. Już rok wcześniej zabłysnęła w świecie olimpijskiego kitesurfingu, sięgając po srebrne medale w regatach Pucharu Świata (Sardynia) oraz w igrzyskach sportów plażowych World Beach Games (Katar). Skąd się wzięła Julia? Niektórzy żartują, że z przyczepy kempingowej, bo gdy tylko się urodziła, co sezon



Julia Damasiewicz.

Fot. Dominik Kalamus

spędzała z rodzicami kilka miesięcy na Półwyspie Helskim. Do sportowych sukcesów doszła dzięki pasji i pracy – w poprzednim roku trenowała na wodzie 190 dni, w tym, mimo pandemii, przekroczyła granicę 220 dni. Gdy rozmawialiśmy z nią w drugiej połowie listopada, była w Hiszpanii na kolejnym długim zgrupowaniu. – Do domu wrócę dopiero przed świętami Bożego Narodzenia. Rano otwieramy komputery i logujemy się do lekcji. Po południu pakujemy sprzęt i jedziemy pływać. Wieczorem zadania domowe i chwila odpoczynku. To nauczanie zdalne okazało się fantastycznym wynalazkiem – mówiła Julia.

Mistrzostwa Europy 2020 rozegrano w Pucku w sierpniu. Trzeba dodać, że regaty były udane także dla pozostałych polskich zawodniczek – Magdalena Woyciechowska wywalczyła brązowy medal, a Nina Arcisz ukończyła zmagania na wysokim siódmym miejscu. W kategoriach U19 i U17 nasze reprezentantki – Julia, Magda i Nina – zajęły całe podium.

PARTNERZY PLEBISCYTU



– Solidnie trenowałam cały rok, starając się, by covid nie pokrzyżował nam planów – mówi Julia. – Przez miesiąc poprzedzający mistrzostwa mieliśmy zaledwie kilka dni przerwy między kolejnymi zgrupowaniami, treningami i zawodami. Ostatnie dwa tygodnie przed startem spędziliśmy w Pucku, trenując na akwenie regat. Czujemy się tam prawie jak w domu, ale tym razem zatoka trochę nas zaskoczyła. Z dnia na dzień pojawiły się głony, które towarzyszyły wszystkim zawodnikom przez całe mistrzostwa. Chyba jeszcze nigdy nie pływałam na akwenie tak mocno zaatakowanym przez morską florę. Rywalizacja o dużą stawkę w takich warunkach nie zawsze jest bezpieczna i z pewnością nie jest przyjemna – wielu zawodników z trudem radziło sobie z tym dodatkowym rywalem. Dopiero podczas finałowych wyścigów glonów było trochę mniej.

W sportowym rozwoju Julii wielki udział mają rodzice, którzy od lat prowadzą na półwyspie sklep sportowy Surf Chata. – Zamiast stawiać zamki z piasku na plaży, córka od najmłodszych lat biegała między deskami, żaglami i latawcami – wspomina Łukasz Damasiewicz, ojciec zawodniczki. – Pierwsze kroki na desce windsurfingowej, ze specjalnie uszytym małym żaglem i lekkim masztem zrobionym z wędki, stawiała w wieku czterech, pięciu lat. Później mocno się wciągnęła w surfing – w tej konkurencji zdobywała nawet medale mistrzostw Polski. W wieku ośmiu lat pierwszy raz spróbowała żeglugi na kitesurfingu. Już po pierwszym sezonie potrafiła pływać samodzielnie, a kolejne lata pokazały, że rozwija się wręcz błyskawicznie. Próbowwała sił w konkurencjach freestyle i twin-tip. Później nastał czas deski z foilem i course racingu, który szybko zyskiwał popularność i zmierzał do programu igrzysk olimpijskich. W tej chwili młodzi polscy zawodnicy, najmłodsi w światowej flocie, tworzą grupę Kite Race Team. Razem spędzają czas, razem się uczą i wspólnie się motywują do pracy. Właściwie każdy kolejny sezon przynosi nowe wyzwania. Najpierw nowa deska, później zamiana klasycznych latawców na komorowe. Coraz lepszy sprzęt do opanowania i opływania. Ciągły rozwój i przy okazji dobra zabawa – tak mijają nam kolejne lata – dodaje Łukasz Damasiewicz.

Każdy rok treningów i startów w wyczynowym kitesurfingu kosztuje co najmniej 60 tys. zł. Do tego należy doliczyć koszt sprzętu. Set czterech latawców to wydatek około 50 tys. zł. Jeśli nie przydarzy się żadna awaria, każdy latawiec wystarczy na 40, 50 godzin żeglugi. Julia co sezon zajeżdża trzy sety, czyli 12 latawców. Do tego potrzebne są deski i foile – jeden



Julia Damasiewicz: „Solidnie trenowałam cały rok, starając się, by covid nie pokrzyżował nam planów”. Fot. Dominik Kalamus



Julia dorastała nad Zatoką Pucką, tu stawiała pierwsze kroki na desce i tu sięgnęła po złoto. Fot. Dominik Kalamus

zestaw kosztuje około 5 tys. euro. Na szczęście zawodniczka może liczyć na wsparcie producentów sprzętu, współpracuje między innymi z markami Ozone Kites, Tarifa Foil Boards, Groove Bars, Marlow i Harken.

Przełomowy moment w karierze Julii nastąpił w końcu 2019 roku. Do ekipy dołączył trener Paweł Kowalski, który przez lata współtworzył siłę i pozycję polskiego windsurfingu olimpijskiego. Swe doświadczenia zaczął przenosić na grupę młodych kitesurferów. Ich umiejętności techniczne wzbogacał o strategię regatową, taktykę rozgrywania wyścigów, podpowiadał, jak obserwować sy-

tuację na trasie regat i jakie wyciągać wnioski – dzięki temu ekipa poznawała tajniki klasycznego żeglarstwa regatowego.

Klasa Formula Kite zadebiutuje na igrzyskach już za trzy lata (Paryż 2024). W programie jest sztafeta – o medal będą walczyć pary (kobieta i mężczyzna), ale format rozgrywania zawodów nie jest jeszcze dopracowany. Można się spodziewać klasycznej sztafety – gdy dziewczyna minie linię mety, na trasę wyruszy jej partner (rozważana jest możliwość wyboru, kto startuje pierwszy). Systemu krajowych kwalifikacji olimpijskich jeszcze nie opublikowano.

PARTNERZY PLEBISCYTU





Przemek Miarczyński: „Musimy zachować czujność i pracować, bo jak prześpiemy kilka miesięcy, to świat nam odjedzie”.

Fot. Rafał Czepułkowski / FotoSurf

Przemysław Miarczyński. Człowiek orkiestra i Clint Eastwood polskiego windsurfingu

Nominacja za zgłębianie tajemnic windsurfingu z foilem oraz za srebrny medal mistrzostw świata w klasie Formula Windsurfing Foil.

Nie wiemy, czy ktoś na świecie wie o windsurfingu z foilem więcej, niż Przemek Miarczyński, brązowy medalista olimpijski z Londynu (2002) i czterokrotny uczestnik igrzysk. Ale wiemy, że nikt tak jak on, nie potrafi zgłębiać tajemnic nowego sportu i dzielić się wiedzą z innymi żeglarzami, łącząc funkcje szkoleniowca, zawodnika i testera sprzętu. Jest jak Clint Eastwood – pisze scenariusz, wciela się w rolę reżysera, produkuje film, a czasem nawet sam się obsadza w głównej roli.

W minionym sezonie 41-letni „Pont” wywalczył wicemistrzostwo świata w klasie Formula Windsurfing Foil. Regaty rozegrano w Szwajcarii, na jeziorze Silvaplana. Srebro zdobyła także Maja Dziarnowska. Zofia Klepacka i Maciek Rutkowski zajęli doskonale czwarte miejsca, a Karolina Lipińska była piątą. Sukces polskiej ekipy to w dużej mierze efekt pracy sztabu, którym dowodzi właśnie Przemek, wirtuoz windsurfingu, człowiek orkiestra w polskiej kadrze, a także mąż i ojciec trójki dzieci – słowem: sportowiec, który dla młodych może być wzorem i źródłem inspiracji.

– Moje zainteresowanie foilem rozpoczęło się od deski z latawcem – wspomina „Pont”. – Po igrzyskach w Londynie nie było pewne, czy windsurfing obroni swój olimpijski status. Coraz częściej mówiono, że deskę

z żaglem zastąpi deska z latawcem. No to wziąłem kite’a i zacząłem pływać. Najpierw na tradycyjnym sprzęcie, a później z foilem. Wtedy poczułem, że latanie nad wodą to jest to. Zupełnie nowe żeglarstwo, nowe wrażenia i nowy sposób korzystania z siły wiatru. Później, gdy było już wiadomo, że windsurfing zostaje w programie igrzysk, testowałem deskę z foilem Neilpryde RS:X Convertible. Następnie rozpoczęła się era polskiego producenta foili, czyli firmy Exploder. Z Kubą Kopyłowiczem, szefem Explodera, uzgodniliśmy, że będziemy razem rozwijać konstrukcję polskiego foila oraz dzielić się doświadczeniami i spostrzeżeniami. Do ekipy testowej dołączył też Maciek Rutkowski. Cel? Najlepszy foil na świecie musi mieć metkę „made in Poland”. Testowanie nowych elementów na wodzie ma kluczowe znacze-

PARTNERZY PLEBISCYTU



nie, bo nie zawsze komputerowe obliczenia i analizy prowadzą do najlepszych wniosków. Zresztą, te wszystkie symulacje i wykresy nie bardzo mnie kręcą, wolę to brać „na czuja”. Analizy komputerowe są ważne, ale później i tak wszystko musi sprawdzić zawodnik w akcji na wodzie. Komputer nie zastąpi doświadczonego żeglarsza, który zwróci uwagę na dziesiątki elementów: prędkość, wysokość lotu, kąt nachylenia deski, długość foliowego masztu – wylicza Przemek.

Pandemia zburzyła w tym roku plan startów i zgrupowań w klasie RS:X, którą zawodnicy pożegnają podczas przyszłorocznych igrzysk w Tokio (Polskę reprezentuje Piotr Mysza, zawodnikiem rezerwowym jest Ra-

dosław Furmański). Ale paradoksalnie, przez lockdown nasi deskarze mogli więcej czasu poświęcić na żeglowanie z foilem i nabieranie umiejętności w nowej konkurencji. By nie tracić czasu, spotykali się kilka razy w miesiącu. Trenowali i organizowali regaty. Covid zamroził sport, ale nie zatrzymał zawodników zainteresowanych nową windsurfinową konkurencją.

Podczas regat w Szwajcarii, które były zwieńczeniem pandemicznego lata, Przemek pewnie sięgnął po srebro (Maciek Rutkowski przegrał brąz o włos – miał tyle samo punktów, co trzeci w klasyfikacji Francuz Pierre Mortejon). W minionym sezonie „Pont” zaliczył jeszcze wicemistrzostwo kraju na foilu oraz brązowy medal mistrzostw Polski w klasie RS:X. Gdy rozmawialiśmy z nim w drugiej połowie listopada, był na zgrupowaniu w Portugalii. Kadre klasy RS:X przygotowywał do mistrzostw Europy, a z Mackiem Rutkowskim testował zestawy nowej olimpijskiej klasy IQFoil, która będzie windsurfinową konkurencją podczas igrzysk Paryż 2024. – Musimy zachować czujność i ciągle pracować, bo jak prześpiemy choćby kilka miesięcy, to świat nam odjedzie – mówił.

Czy Przemek Miarczyński mógłby jeszcze raz powalczyć o igrzyska i pokusić się o piąty start w olimpijskich regatach? – Nie mogę wykluczyć takiej sytuacji, bo życie jest pełne niespodzianek. Jednak, po pierwsze, gdyby doszło do rozważań o moim kolejnym starcie, to chciałbym, by ewentualna decyzja zapadła po konsultacjach w gronie osób ze związkowego teamu. Po drugie, za dwa lata musiałbym być najlepszym polskim zawodnikiem żeglującym na nowej olimpijskiej desce – szczerze mówiąc, nie sądzę, by było to możliwe. Młodzi z pewnością mnie dogonią i sprawa się rozwiąże w sposób naturalny. Taki właśnie mam plan. ■



Listopad 2020. Miarczyński i Rutkowski testują IQFoil.



„Pont” na rodzimych wodach w szczycie sezonu...



...oraz jesienią podczas zagranicznych treningów.

Fot. Patrick Pollak

WIND

SKLEP ŻEGLARSKI

INTERNETOWY SKLEP ŻEGLARSKI

/ akcesoria
/ osprzęt
/ odzież

10% RABAT
NA CAŁY ASORTYMENT Z KODEM
„WIND”

www.sklepwind.pl



www.sailservice.pl



Łukasz Zakrzewski: „Pierwszy medal mistrzostw świata zdobyłem w wieku 21 lat, debiutując w seniorskiej flocie. Na złoto czekałem 14 lat”.

Fot. Gwidon Libera

Łukasz Zakrzewski. Pierwsze złoto w bogatej kolekcji bojerowych sukcesów

Nominacja za złoty medal mistrzostw świata w bojerowej klasie DN.

Łukasz Zakrzewski, 36-letni Olsztynianin reprezentujący MKŻ Mikołajki, zdobył mistrzowski tytuł podczas regat rozegranych na jeziorze Orsäsjön w środkowej Szwecji. W zawodach rywalizowało 137 zawodników z 17 krajów. To szósty medal Łukasza przywieziony z mistrzostw świata. Wcześniej dwukrotnie sięgał po tytuł wicemistrza (2006 i 2008) i trzy razy zdobywał brązowe medale (2010, 2011, 2018). W kolekcji ma także cztery medale mistrzostw Europy – dwa srebrne (2009, 2011) i dwa brązowe (2015, 2017). – Pierwszy medal mistrzostw świata zdobyłem w wieku 21 lat, debiutując w seniorskiej flocie. Od tamtej chwili, pracując i zbierając doświadczenia, na pierwsze złoto czekałem 14 lat – mówi Łukasz, który bojerową pasję dzieli z pracą w bankowości – jest doradcą dużych i średnich przedsiębiorstw w PEKAO S.A.

Mistrzostwa świata rozegrano w połowie lutego. Warunki do rywalizacji były zmienne, zarówno pod względem jakości lodu, jak i siły wiatru. Pierwszego dnia tafla była bardzo mokra, woda miejscami sięgała do kostek. Żeglugę utrudniały też porywiste szkwały o zmiennej sile. W tych warunkach Łukasz dwa razy miał metę na drugiej pozycji, zyskując sporą przewagę nad rywalami. Nazajutrz, po nocnych przymrozkach, lód był już twardy i suchy, a wiatr zdecydowanie osłabł – polski sternik zaliczył dwa kolejne miejsca w czołówce (dziesiąte i szóste).

W pogoń za liderem ruszył Karol Jabłoński, najbardziej utytułowany zawodnik w historii żeglarstwa lodowego, 12-krotny mistrz świata. Po pierwszym słabszym starcie (26. pozycja), Karol zaczął odrabiać straty, zaliczając zwycięstwa w kolejnych wyścigach. Zacięta rywalizacja i próba nerwów trwałyby nadal, gdyby pozwoliły na to warunki wietrzne. Niestety, aura nie była łaskawa, więc mistrzostwa zakończono po rozegraniu czterech wyścigów. A ponieważ przepisy regat bojerowych mówią o odrzuceniu najgorszego rezultatu po pięciu

biegach, mistrzem został Łukasz, a Karol zdobył srebro. Michał Burczyński, obrońca tytułu, zajął dopiero 17. lokatę. Warto też podkreślić, że w pierwszej dziesiątce sklasyfikowano aż sześciu polskich żeglarzy: Wojciech Baranowski był piąty, Tomasz Zakrzewski – siódmy, Ryszard Mrózek-Gliszczyński – ósmy, a Jarek Radzki – dziewiąty.

– Coraz częściej pogoda przeszkadza bojerowej flocie, więc jesteśmy już przyzwyczajeni do tego, że nie udaje się rozegrać kompletu wyścigów, nawet na mistrzowskich imprezach. Nigdy nie wiemy, w jakim momencie regaty się zakończą, więc trzeba zachować maksymalną koncentrację we wszystkich startach, latać równo i unikać wpadek – mówi Łukasz. – Pościg Karola był rzeczywiście spektakularny, bo jak zwykle miał doskonale ustawiony ślizg i był bardzo szybki. Dlatego tym bardziej się cieszę, że wytrzymałem presję i utrzymałem pozycję lidera.

– Latem żegluję na omedze, choć w ostatnim sezonie odpuściłem z powodu pandemii i odwołania cyklu, w którym startuję. Oczywiście, zawsze najważniejszy jest dla mnie

PARTNERZY PLEBISCYTU



sezon zimowy. Mnóstwo czasu poświęcam na przygotowywanie sprzętu w domowym garażu w Olsztynie. Jesienią spędzam wiele wieczorów przy ślizgu i płozach, bo przecież najdrobniejszy szczegół może mieć znaczenie podczas wyścigu. Niedawno kupiłem nawet zamrażarkę do garażu – mrozę w niej płozy, by później sprawdzać ich wymiary i parametry w ujemnych temperaturach, w ten sposób kontroluję między innymi linię styku ostrza z lodem. To ważne, bo stal inaczej się odkształca w ogrzewanym hangarze, a inaczej na lodzie przy temperaturze -10 stopni Celsjusza. W trakcie przygotowań nie wolno też zapomnieć o utrzymaniu formy fizycznej – jeśli chcesz latać w czołówce, musisz być przygotowany kompleksowo.

Łukasz Zakrzewski liczy na kolejne dobre starty, bo w bojerach klasy DN właśnie wkroczył w najlepszy czas. – Jeśli uznamy, że największe sukcesy w naszym sporcie zawodnicy osiągają między 30. a 50. rokiem życia (ponieważ kluczowe jest doświadczenie), można powiedzieć, że wciąż wszystko przede mną.

Niestety, najbliższy sezon będzie naznaczony pandemią. Pod koniec listopada odwo-



Łukasz z pucharem przechodnim, najcenniejszym trofeum w bojerowym świecie.

Fot. Konrad Poświata

łano mistrzostwa świata, które miały być rozgrywane w USA. Trudno się też spodziewać, by mistrzostwa Europy na Łotwie rozegrano bez przeszkód. – Mimo to przygotowujemy się, jak zawsze – mówi Łukasz. – Będziemy

się ścigać w kraju oraz u sąsiadów w Szwecji. Zapewne najważniejszym sportowym wydarzeniem tej zimy będą mistrzostwa Polski, które zawsze są silnie obsadzoną imprezą. Oby tylko zima dopisała.



Mistrzostwa Polski 2019 na Zalewie Zegrzyńskim. Czy w tym roku zima dopisze bojerowcom?

Fot. Gwidon Libera

PARTNERZY PLEBISCYTU



AFTERSHOKZ



PAUL HEWITT
EST. 2009
NORTHERN GERMANY

CODE
ZERO
SAIL CLOTH PRODUCTS
www.codezero.pl

Leasing jachtów. Konsolidacja na rynku i rozwój branży w czasach pandemii



FOT. GILLES MARTIN-RAGET (2)

Fountaine-Pajot Isla 40. Jeden z ciekawszych katamaranów sfinansowanych w programie Marine Leasing.

W jaki sposób pandemiczny sezon wpłynął na rynek leasingu jachtów? O rozmowę poprosiliśmy **Konrada Nierojewskiego**, eksperta do spraw finansowania sprzętu pływającego w programie Marine Leasing. Z zamiłowania – żeglarz, z zawodu – bankowiec, w branży finansowania jachtów działający już 16 lat. Pasję połączył z pracą i od lat wspiera polskich armatorów w pozyskiwaniu funduszy na zakup łodzi. – Zamiłowanie do morza zawdzięczał kapitanowi Wiktorowi Klichowi z Krakowa, który pokazał mi piękno żeglarstwa i wypoczynku na wodzie, oraz kapitanowi Jackowi Sosnowskiemu z Gdyni, który wraz z małżonką Iwoną, przez lata wspólnych wypraw, wprowadzał mnie w arkanę sztuki – mówi Konrad Nierojewski. – Dziś staram się jak najwięcej czasu spędzać na morzu, głównie na południu Europy, ale także na południowej półkuli. Dlatego praca zdalna z pokładu jachtu nie jest dla mnie żadną nowością.

Magazyn „Wiatr”: Według danych Związku Polskiego Leasingu, w 2019 roku przekazano ponad 210 mln zł netto na cele związane z zakupem wodnych środków transportu. Czy rynek leasingu łodzi i jachtów rozwijał się także w ostatnich miesiącach, w sezonie naznaczonym pandemią?

Konrad Nierojewski: Pomimo wszystkich negatywnych skutków pandemii, to był dla nas dobry rok. Rynek urósł o kilkanaście procent. Proszę też pamiętać, że mówimy tu wyłącznie o leasingowaniu jachtów, a te dane nie obej-



Katamaran Fountaine-Pajot. Wygoda, elegancja i luksus.

muja zakupów za gotówkę oraz na kredyt. Koronawirus nie zatrzymał branży jachtowej, a niektórym stoczniom, na przykład polskim, wręcz pomógł. Obserwowaliśmy bowiem znaczny wzrost popytu na nowe jachty żaglowe i motorowe. Linie produkcyjne są dziś zajęte na wiele miesięcy. Na realizację zamówień trzeba niekiedy czekać rok lub nawet dwa lata. To samo dotyczy wielu stoczni zagranicznych, które miały przestoje w okresie lockdownu

i były zmuszone do przesunięcia terminów realizacji zamówień.

Szczególnie mocny wzrost na rynku leasingu jachtów notowaliśmy w drugim kwartale, czyli w okresie wiosennego rozwoju pandemii. W wielu przypadkach to właśnie koronawirus pomógł klientom w podjęciu odważnych decyzji – takich, które odwlekali przez kilka miesięcy lub nawet przez dwa, trzy lata. Niekiedy w rozmowach sami sobie zadawali retoryczne pytanie: „Jeśli nie teraz, to kiedy?”. Jedni postanowili zrezygnować z usług czarterowych, by nie narażać siebie i rodziny na współdzielenie jachtu z innymi załogami. Inni motywowali swe decyzje chęcią podniesienia komfortu morskich podróży i wakacji na jachcie – jednostki armatorskie zawsze są konfigurowane według upodobań klienta i zwykle mają bogatsze wyposażenie. Jako strona finansująca, jesteśmy otwarci na różne propozycje – szukamy takich rozwiązań, by klient otrzymał produkt zgodny z oczekiwaniami.

Czyli mimo pandemii, klienci uznali, że nie warto trzymać gotówki na czarnej godzinie...

No bo gdzie mają ją trzymać? Na lokacie? Przecież obniżenie stóp procentowych sprawiło, że oprocentowanie lokat spadło niemal do zera. Nawet najlepsze gwarantują nie więcej niż pół procenta w skali roku. Poza tym, mamy najwyższą w Europie inflację, sięga już czterech procent w skali roku. Nie ma więc sensu trzymać nadwyżek finansowych na rachunkach bankowych czy depozytach. Większy zysk może przynieść zakup jachtu, nawet wtedy, gdy nie jest on przeznaczony do czarterów. Jachty trzymają cenę. Jednostki oferowane na wtórnym rynku nie tracą zbyt mocno na wartości. Dlatego osoby mające stabilną sytuację ekonomiczną oraz nadpłynność finansową, chętniej podejmują decyzje o zakupie. Niektórzy wstrzymywali nawet zakup maszyn do swych przedsiębiorstw, bo sytuacja w ich branżach stała się niepewna. Nie wiedzieli, jak się będzie rozwijać produkcja, czy rynek zbytu się utrzyma, czy łańcuch dostaw nie zostanie przerwany, czy znów nie zamkną granic... W takiej sytuacji to czasem już lepiej wyruszyć w morze.

Ile firm leasingowych działa dziś w Polsce w segmencie marine?

Rynek się skonsolidował. W tej branży aktywnie działa zaledwie kilka firm, a jedną z nich jest Idea Getin Leasing SA z programem finansowania Marine Leasing, który proponuje swoim klientom. Banki, które nie znają jachtowego biznesu i niepewnie się poruszają w naszym świecie, nie chcą się anga-

zować w leasingowanie jachtów. Nie potrafią na przykład działać sprawnie i skutecznie w sytuacji ewentualnych kłopotów ze spłatą rat, w obliczu windykacji oraz tzw. wymuszonej sprzedaży środka trwałego. Samochód wystarczy postawić na parkingu i poczekać na nowego klienta. Z jachtem sprawa jest niestety bardziej skomplikowana. Dlatego banki wolą się skupić na prostszych tematach związanych z zakupami środków transportu, maszyn rolniczych, poligraficznych, sprzętu budowlanego, czy medycznego. Co ciekawe, niektóre banki nie chcą finansować jachtów nawet wtedy, gdy po leasing zgłasza się ich stały klient, legitymujący się wieloletnią historią wpływów, wydatków, kredytów, a nawet umów leasingowych na samochody czy maszyny. To właśnie nieznaną branżę, rynku wtórnego oraz specyfiki jachtingu sprawia, że w segmencie marine pozostali jedynie fachowcy i pasjonaci posiadający odpowiednie know-how.

Jakie łodzie sprzedawały się w tym roku najlepiej?

W pandemicznym sezonie sprzedawało się dosłownie wszystko, co unosiło się na wodzie. Jachty żaglowe, motorowe, domy na wodzie oraz skutery, które okazały się prawdziwym przebojem sezonu. Nigdy wcześniej nie podpisaliśmy tylu umów leasingu skuterów, co w 2020 roku. Magazyny dostawców zostały wręcz wymiecione. Jak ktoś chciał skuter żółto-czarny, to bez narzekania brał czerwony i cieszył się, że mógł wyjechać nad wodę z nowym sprzętem. To było prawdziwe szaleństwo. Wodniacy, dla których nie starczyło sprzętu, oraz ci, którzy nie chcieli brać udziału w tym wyścigu – zdecydowali się na podpisanie umów leasingu z dostawą na wiosnę przyszłego roku.

Czy można wziąć w leasing jacht używany?

Oczywiście, w listopadzie mieliśmy dwie takie transakcje, klienci kupili jachty żaglowe z 2007 i 2008 roku. Jedna łódź stacjonowała w Chorwacji, a druga na Majorce. Zwykle wszystko się zaczyna od znalezienia ogłoszenia w internecie. Kupujący ściąga zdjęcia i dokumenty łodzi lub powierza te sprawy nam. Nasza znajomość terminologii marynistycznej ułatwia komunikację ze sprzedawcą. Później klient składa wniosek o udzielenie finansowania. Gdy zostaje rozpatrzony pozytywnie, wyrusza osobiście obejrzeć jacht, przeprowadza test na wodzie, sprawdza wszystkie kluczowe elementy, zleca też wyciągnięcie jachtu z wody, by skontrolować część podwodną kadłuba. Jeśli jest wszystko OK, finalizujemy transakcję.

Jakie formy leasingu najczęściej wybierają dziś klienci?

Zdecydowanie prym wiodzie leasing operacyjny. W tym przypadku firma co miesiąc zalicza w koszty swej działalności wartość netto raty leasingowej i tym samym obniża wysokość dochodu stanowiącego podstawę



Oceanis 55 z floty marki Beneteau gotowy do żeglugi.

Fot. Archiwum Marine Leasing (2).

do opodatkowania. Z kolei podatek VAT od raty odliczamy od podatku VAT, jaki w danym miesiącu firma musiałaby wpłacić do urzędu skarbowego. Leasing operacyjny trwa sześć lat, co jest podyktowane stawką amortyzacji na łodzi i jachty. Z kolei leasing kapitałowy (finansowy) wybierają klienci, którzy nie chcą się wiązać z łodzią na tak długo i zakładają spłatę należności w dowolnym wcześniejszym momencie trwania umowy. Trzeci model to pożyczka leasingowa. Jej podstawowym zabezpieczeniem jest kupowany jacht. Ten rodzaj finansowania wybierają klienci, którzy kupują łódź na terenie Unii Europejskiej, ale nie sprowadzają jej do Polski ani drogą morską, ani lądową. Takie umowy najczęściej dotyczą jachtów kupowanych na południu Europy i tam stacjonujących.

Czy można wziąć w leasing jacht kupowany od osób prywatnych?

Tak, możemy sfinansować taką jednostkę leasingiem finansowym VAT marża lub wspomnianą pożyczką leasingową.

Jak wysokie finansowanie może nam zapewnić Marine Leasing?

Od kilkunastu tysięcy złotych do 1,5 mln euro netto, czyli od małej łodzi wędkarskiej z silnikiem elektrycznym po jacht motorowy lub żaglowy o długości 55, 60 stóp. Trzeba też zwrócić uwagę, że naszym zadaniem nie jest wyłącznie finansowanie zakupów. Oferujemy klientom kompleksową obsługę, czyli doradztwo w zakresie ubezpieczenia, dokumentacji, a także rejestracji łodzi. Armator jedynie wybiera jacht lub łódź oraz rodzaj finansowania. Resztę powierza nam. Pływanie ma być przyjemnością, a sprawy związane z finansowaniem, klient powierza nam – specjalistom z programu Marine Leasing.

Kontakt do Konrada Nierojewskiego:

661 010 444, info@marineleasing.com.pl.

Więcej o leasingu jachtów na stronach:

ideagetinleasing.pl i marineleasing.com.pl.

Materiał powstał we współpracy z partnerem Idea Getin Leasing SA.



Konrad Nierojewski: „Staram się jak najwięcej czasu spędzać na morzu, głównie na południu Europy”.



W Dziwnowie powstaje pięć pierwszych budynków (realizacja na IV kwartał 2021 roku).



Półwysep Dziwnów to jedna z najatrakcyjniejszych lokalizacji na całym wybrzeżu.

Nie tylko dla żeglarzy. ClubHouse nad Dąbiem i Półwysep Dziwnów nad morzem

Apartament w Szczecinie nad jeziorem Dąbie Małe, czy może w Dziwnowie nad Zatoką Wrzosowską i w pobliżu morza? Firma Marina Developer, historycznie związana z żeglarstwem i szczecińską Mariną Club, realizuje równolegle dwie ciekawe inwestycje. Na terenie przystani, przy ul. Przestrzennej, powstaje apartamentowiec ClubHouse. Po wstępnych pracach przygotowawczych i instalacji dźwigów, jesienią rozpoczęto zbrojenia i wylewanie fundamentów – dzięki temu mogliśmy zaobserwować pierwszy zarys budynku. Z kolei na Półwyspie Dziwnów, gdzie prace rozpoczęły się w 2019 roku, inwestycja jest już mocno zaawansowana. W pierwszych budynkach zakończono wznoszenie ścian konstrukcyjnych, a w kolejnych pojawiły się stropy nad dolnymi kondygnacjami. Ekipy budowlane prowadziły też prace przy konstrukcjach dachowych, przy montażu stolarki okiennej, wznoszeniu ścian działowych oraz przy rozprowadzaniu instalacji. Część apartamentów powstaje według projektów uzgodnionych wspólnie z przyszłymi mieszkańcami, a część

zgodnie z aranżacjami zaproponowanymi przez architektów współpracujących z developerem. Projekty obejmują okładziny ceramiczne na podłogach, markowe drzwi wewnętrzne, a także gustowne i nowoczesne wykończenia łazienek. Podpisując umowę, od razu możemy zobaczyć, jak będzie wyglądać wnętrze naszego nadmorskiego apartamentu.

Szczeciński budynek ClubHouse, który kształtem będzie przypominać statek zwrócony dziobem w kierunku wody, powstaje blisko miasta i zarazem blisko natury – tuż nad brzegiem osłoniętej zatoki, nad którą są dwa popularne porty jachtowe (Marina Club i przystań JK AZS). Mieszkańcy będą widzieć z okien slipy, pomosty, jachty, a nieco dalej zielone i bezludne wyspy oddzielające Dąbie Małe od szczecińskich kanałów. ClubHouse to inwestycja kameralna, pomieści ponad trzydzieści lokali o powierzchniach od 58 do 260 m kw. Projektanci zaplanowali między innymi ciekawe, przestronne i funkcjonalne, balkony z widokiem na marinę. Wysoki parter będzie częścią usługową – jego powierzchnię zajmą sklepy (żeglarski i spożywczy) oraz nowa siedzi-

ba YKP Szczecin. W drugim etapie inwestycji, nieopodal, powstanie nowy budynek z wysokiej klasy powierzchnią biurową, którego częścią będzie przedwojenny hangar.

Z kolei na Półwyspie Dziwnów w sprzedaży jest 130 apartamentów oraz tyle samo miejsc postojowych. Najmniejsze lokale mają 27 metrów kwadratowych powierzchni, największe – 60 metrów kwadratowych. Liczba pokoi: od jednego do trzech. Każdy apartament będzie mieć własny ogródek lub balkon. Oddanie pierwszego etapu inwestycji, składającego się z pięciu budynków, zaplanowano na czwarty kwartał 2021 roku.

Półwysep Dziwnów to bez wątpienia jedna z najatrakcyjniejszych lokalizacji na całym polskim wybrzeżu. Apartamenty powstają na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim, w pobliżu przystani sezonowej, całorocznej Mariny Dziwnów i szerokiej bałtyckiej plaży. Zaledwie kilometr od centrum miasta, 10 km od Kamienia Pomorskiego, 20 km od Wolińskiego Parku Narodowego i 60 km od portu lotniczego Szczecin – Goleniów.

Więcej informacji o inwestycjach, aktualne zdjęcia oraz plany apartamentów na stronie internetowej www.marina-developer.pl.

MARINA DEVELOPER

Przystań na dobre.



ClubHouse. Butikowa inwestycja na przystani Marina Club...



...tuż obok slipu i żeglarskiego hangaru.

Przystanek Alaska. Jak żeglować na krańcu świata – raport z pokładu „Crystal”

Alaska nie leży na trasie standardowych rejsów dookoła świata. By się tam dostać, trzeba zboczyć ze szlaku i pokonać dodatkowo parę tysięcy mil. Jednak ci, którzy się na to zdecydują – nie będą żałować.

Wszyscy, którzy byli na Alasce, są zgodni – to jedno z najpiękniejszych miejsc na świecie. Po kilku miesiącach żeglugi i przepłynięciu tysięcy mil, Alaska awansowała na pierwsze miejsce naszego osobistego rankingu. A przecież konkurencja jest mocna: Patagonia, południowe brzegi Nowej Zelandii, Tasmania, Grenlandia... Największe atuty Alaski to dzika przyroda i niesamowita różnorodność krajobrazów. Wystarczy przepłynąć kilkaset mil, by ujrzeć nowe gatunki fauny i floty. Nic dziwnego – Alaska jest po prostu ogromna. To ciągnący się przez ponad 800 mil pas Aleutów, przylądek Alaska, Kodiak (druga największa wyspa USA), półwysp Kenai, Zatoka Księcia Williama oraz południowo-wschodnia część Alaski. W każdym z tych regionów można żeglować cały sezon. Woda na Alasce nie zamarza, więc załogi niektórych jachtów spędzają tam kilka lat.



Jeśli w fiordzie nie pływa zbyt dużo lodu, można ostrożnie podejść jachtem prawie pod same czolo lodowca.

Którędy na Alaskę i kiedy?

Nieliczni docierają na Alaskę z północy, pokonawszy wcześniej Przejście Północno-Zachodnie. Pozostałe załogi przybywają z południowej części zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Będąc na wodach Pacyfiku, można wyruszyć z Japonii, Wysp Marshalla lub z Hawajów. Zdecydowaną zaletą trasy wiodącej z Japonii jest fakt, że przygodę z Alaską można rozpocząć od najbardziej zachodnich wysp łańcucha Aleutów (ze względu na przeważające wiatry zachodnie, żeglujemy tam raczej w kierunku wschodnim). Minusami tego szlaku są chłód, mgły i duży ruch statków z Chin. Trasa z Hawajów jest trochę dłuższa, ale zdecydowanie przyjemniejsza. My na „Crystal” płynęli-

śmy z hawajskiej Big Island do Dutch Harbor (wyspa Unalaska w środkowej części łańcucha Aleutów). Wypłynęliśmy pierwszego dnia lipca. Żegluga była bardzo przyjemna. Pokonanie 2100 mil zajęło nam 17 dni.

Sezon na Alasce jest dosyć krótki – trwa mniej więcej od czerwca do września. W tym czasie musimy dopłynąć na miejsce, pożeglować i wrócić na południe. Im wcześniej wyruszymy z Japonii czy z Hawajów, tym większa szansa na złą pogodę na północnym Pacyfiku. Dlatego niewielu startuje przed czerwcem. My dopłynęliśmy do Dutch Harbor w połowie lipca. Na eksplorację regionu zostały nam maksymalnie cztery miesiące. Dlatego sporo załóg decyduje się na zimowanie na Alasce, by kontynuować rejs w kolejnym sezonie. Je-

śli jednak nie planujecie spędzać tam zimy, na osłoniętych wodach Alaski południowo-wschodniej najlepiej być do połowy września. Latem pogodę na tym ogromnym obszarze kształtuje wyż północnego Pacyfiku, którego centrum oscyluje w okolicy równoleżnika 38. stopnia szerokości geograficznej północnej. Jeśli wyż jest silny, trzyma on pacyficzne niższe po zachodniej stronie. We wrześniu pozwoli usuwa się na południe i Alaska zaczyna być bombardowana niżami. O ile w lipcu i w sierpniu niższe są płytkie i rzadko przynoszą sztormowe wiatry, w październiku nie dość że ciągle leje, to na otwartym morzu trudno o chwilę spokoju pomiędzy kolejnymi sztormami. W tym czasie lepiej mieć w pobliżu bezpieczne kotwiczowisko. ▶



Kiedy łososie wracają do strumieni, niedźwiedzie ciągną do ujść rzek, licząc na łatwy łup.



Dzikie zwierzęta są na Alasce gospodarzami wód i lądów.



Na krańcu świata – pustka i cisza. Słychać tylko trzask palonego drewna w ognisku.

Pogoda w sezonie letnim

Nawet latem pogoda na Alasce potrafi być wymagająca. Blisko lodowców temperatura w nocy może spaść nawet lekko poniżej zera. Z kolei w bezwietrzny słoneczny dzień można niekiedy biegać w krótkich rękawach, bo w słońcu jest 25 stopni Celsjusza. Te chwile sielanki nie trwają jednak dłużej niż dwie, trzy godziny. Wystarczy, że powieje wiatr lub zajdzie słońce, a temperatura natychmiast mocno spada. Wtedy od razu trzeba wskoczyć w cieplejsze ubrania. Temperatura w ciągu dnia najczęściej waha się od 13 do 15 stopni.

Latem na Alasce pada mniej niż o innych porach roku, ale pada. Zwykle po czterech lub pięciu dniach lepszej pogody mieliśmy dwa dni deszczowe, po czym znów się wypogadzało. I tak w kółko. Jeśli chodzi o wiatry, z perspektywy pokładu „Crystal” wyglądało to tak. Najspokojniejsza pogoda była w lipcu. Pierwszy sztorm w naszej okolicy pojawił się w połowie sierpnia. Im bardziej na zachód, tym sztormy wraz z upływającym latem pojawiały się szybciej. Cały czas żeglowaliśmy na wschód, więc



Michał na łowach, czyli będzie kolacja.

silne wiatry nie były dla nas problemem. Aż do drugiej połowy września, kiedy to w zatoce Alaska rozbudował się gigantyczny głęboki niż – wtedy w całym regionie było sztormowo.

Żeglując w tej części świata, trzeba się również przygotować na pokonywanie wielu odcinków na silniku. Dopóki płynęliśmy po otwartych wodach, między Dutch Harbor a półwyspem Kenai, dopóty 90 proc. trasy przemierzaliśmy pod żaglami. Od Kenai zaczęły się głębokie fiordy otoczone górami i proporce się odwróciły.



Krajobraz Alaski: porty i ośnieżone góry.



Zorza polarna rozświetla niebo.

Żeglarskie wyzwania

Przygotowując się do wyprawy na Alaskę, musimy być świadomi wyzwań, którym trzeba stawić czoła. Nie są to jakieś straszne rzeczy, ale lepiej o nich wiedzieć.

Na Alasce nie ma zbyt wielu portów rybackich, więc podstawową formą cumowania jest kotwiczenie. Załamanie pogody także należy przeczekać na kotwicy. Jeśli chcemy dobrze spać w nocy, gdy wiatr wyje w takielunku, musimy być pewni, że stoimy jak trzeba. Ze względu na polodowcowy charakter wielu zatok, kotwiczymy na głębokościach od 20 do 30 metrów. Bywało też głębiej, ale takie miejsca omijaliśmy. Często jest głęboko aż do końca fiordu i później nagle robi się płytko. Stawanie na głębokości od 5 do 10 metrów jest niemożliwe, więc trzeba mieć wystarczająco długie łańcuch. My na „Crystal” mamy łańcuch o długości 80 metrów, więc przy wiatrach do 20 węzłów kotwiczenie na głębokości 30 metrów nie sprawiało problemów. Nie rzucaliśmy kotwicy na większych głębokościach, by nie przeciążać windy. Miejscowi rybacy mają tylko krótki łańcuch i bardzo długą linę na bębnie. Jest im więc wszystko jedno, czy wyciągają hak z 10 czy też z 40 metrów.

Wybierając kotwicowisko, należy też sprawdzić, czy nie występują na nim wiatry zwane *williwaw*. Są to wiatry spadowe, niekiedy odbite od przeciwległego szczytu. Potrafią uderzyć na osłonięte kotwicowisko z ogromną siłą. Te podmuchy zwykle trwają krótko, ale mogą być bardzo niebezpieczne. Autorzy lokalnych locji zwykle informują, czy dane kotwicowisko jest narażone na *williwaw*.

Prognozy pogody

Prognozy dla Alaski są bardzo dobre, ale nie ma co liczyć na radio VHF czy internet. Co prawda, w miarę żeglugi na wschód radio skrzeczy coraz częściej, ale pełnego pokrycia nie ma nigdzie. Z mobilnym internetem jest jeszcze gorzej – działa tylko w najbliższym sąsiedztwie osad, a na zachód od Kodiak nawet w miasteczkach mamy tylko zasięg 2G. Dopiero na Alasce południowo-wschodniej pokrycie radia i internetu znacząco się poprawia. Żeby być na bieżąco z pogodą, należy dysponować przynajmniej odbiornikiem Navtex. Lepsze będzie radio SSB, a najlepiej mieć łącze satelitarne. My używamy Iridium Go! (jesteśmy bardzo zadowoleni).

Prądy i pływy

Pływy na Alasce wahają od metra na Aleutach do nawet jedenastu metrów w Zatoce Cooka. Powoduje to miejscami bardzo silne prądy, które w połączeniu z wysokim falowaniem, mogą być groźne. Prądy na Aleutach, między Pacyfikiem a Morzem Beringa, dochodzą do dziewięciu węzłów. Przy sztormowej pogodzie mogą powstawać gigantyczne strome fale. Inne niebezpieczne miejsce to okolica wysp Barren leżących na wejściu do Zatoki Cooka. Miejscowi kilka razy przestrzegali nas, aby nie pchać się tam, jeśli prognoza zapowiada wiatr przekraczający 25 węzłów. Prądy i pływy są dość dobrze prognozowane w darmowym programie OpenCPN.

Trzęsienia ziemi i zagrożenie tsunami

Żeglując wzdłuż brzegów Alaski, przeżywamy tzw. Pierścień Ognia. To najbardziej aktywny wulkanicznie obszar świata. Trzęsienie ziemi, nawet odległe, może spowodować falę tsunami, która na płytkich przybrzeżnych wodach robi się niebezpieczna. Zaliczyliśmy jeden tydzień pod znakiem trzęsień ziemi. Pierwszego dnia, po przybyciu do Dutch Harbor, mieliśmy nocną ewakuację portu. Po godzinie stania na górze, zagrożenie tsunami odwołano. Kilka dni później obudziliśmy się po północy na kotwcowisku, bo cały jacht się trząsł. Dwie noce później, podczas przelotu, znów wpadliśmy w wibrację. Na stronie tsunami.gov sprawdziliśmy, że właśnie w tych godzinach notowano słabe trzęsienia ziemi w najbliższej okolicy. W mediach zazwyczaj słyszymy tylko o tych najmocniejszych wstrząsach, ale gdy zerkniemy na tsunami.gov to okazuje się, że ziemia na Alasce trzęsie się prawie codziennie.

Kelp i pływające drewno

Kelp to bardzo długie wodorosty charakterystyczne dla wód dalekiego południa i północy. Ich pnącza mogą mieć długość kilkudziesięciu metrów, grubość ręki i sięgać aż do powierzchni wody. Z jednej strony dość dobrze pokazują płycizny, a z drugiej – potrafią unieruchomić mały jacht. Grube łodygi oplotły raz naszą płetwę sterową i prędkość spadła o dwa węzły. Na dodatek dość kłopotliwe było usunięcie tego balastu. Na mniejszych jachtach, mających słabsze silniki, kelp może unieruchomić śrubę. Na jachcie znajomych Amerykanów dwa razy skończyło się to przymusowym nurkowaniem.

Drugie zagrożenie to pływające drewno. Czasami są to po prostu gałęzie, ale często zdarzają się gigantyczne drzewa. Całe plaże pełne są drewna wyrzuconego przez ocean. O ile pływanie w nocy po zatoce Alaski jest nieuniknione i wiąże się z lekkim dresz-



Gdy rybacy wrócą z połowów, powieszą tu swoje zdobycze.

czykiem, o tyle podejmowanie żeglugi po Alasce południowo-wschodniej i Inside Passage po zmroku jest po prostu nierozsądne. Ponieważ zatok jest mnóstwo, łatwo można znaleźć miejsce na nocleg.

Przyroda, czyli to co najpiękniejsze

Człowiek przypływa na Alaskę, marznie, przeżywa trzęsienia ziemi, ucieka przed sztormami, płacze się w kelpie i unika zderzeń z dryfującym drewnem, by dotknąć nieskazitelnej dziewiczej przyrody. Widoki, zmieniający się krajobraz, wulkany, lodowce, dzikie zwierzęta, mnóstwo jagód i borówek – to rzeczy niezwykle i niepowtarzalne. Tylu dziko rosnących owoców, łososi w rzekach w trakcie tarła oraz niedźwiedzi, które się tym wszystkim objadają, nie zobaczycie nigdzie. W wodzie co chwilę widać pozujące do zdjęć pocieszne wydry, foki, wieloryby, a na skałach wylegają się i sapią lwy morskie. Te wszystkie cuda natury są na wyciągnięcie ręki i często trzeba się pohamowywać, by nie podpłynąć zbyt blisko. Kiedy odległość od jachtu spada poniżej 100 metrów, zwierzęta zaczynają się denerwować. Dlatego staraliśmy się nie przekraczać tej granicy.

Daleko na północy występują białe niedźwiedzie, natomiast od strony Pacyfiku – brązowe i czarne. Najłatwiej spotkać je w miesiącach letnich, kiedy łososi wracają do strumieni złożyć ikrę. Ponieważ niedźwiedzie są z natury leniuchami, ciągną do ujścia rzek, by zdobyć łatwy łup. W jednym miejscu widzieliśmy jednocześnie aż 14 niedźwiedzi (większość z nich to były maluchy). Niedźwiedzie teoretycznie nie atakują ludzi, jednak są to dzikie zwierzęta i wypadki się zdarzają. Tak więc lepiej nie wchodzić im w drogę.

Już na początku przygody z Alaską, w Dutch Harbor, znajdowaliśmy nieprzebrane ilości malin. Przydrożne krzaki po prostu się od nich ugięły. Później pojawiły się jagody i borówki amerykańskie. Wszystko na wyciągnięcie ręki. Naleśniki na śniadanie, ze świeżo zebranych owocami, smakują naprawdę wyśmien-

ie. Alaska to także raj dla miłośników wędkowania. Można być w tej materii kompletnie zielonym, a i tak coś się złowi. Wystarczy spróbować. My nie jesteśmy specjalistami w połowach na zimnych wodach, a mimo to nałapałszy całkiem sporo łososi, fląder i halibutów. Do walorów smakowych dzikiego łososia czy halibuta, chyba nie musimy nikogo przekonywać.

Rejon ten słynie także z zórz polarnych. Najczęściej występują one w miejscowości Fairbanks (centralna część Alaski). My, żeglując wzdłuż wybrzeża, dwa razy mogliśmy podziwiać to zjawisko. Trzeba też wspomnieć o lodowcach – na Alasce jest ich 27 tysięcy. Całkiem sporo schodzi spektakularnie wprost do wody (tidal glacier). Jeśli w fiordzie nie pływa zbyt dużo lodu, można podejść jachtem prawie pod same czoło lodowca. Trzeba jednak zachować ostrożność, bo lodowce stale się cielą. Mieliśmy wyjątkowe szczęście podziwiać te najbardziej spektakularne w Icy Bay, czy w Yakutat w pełnym słońcu. Nawet przy dużym nasłonecznieniu temperatura w pobliżu lodowców spada prawie do zera.

Czy warto?

Podsumowując, Alaska to jeden z najpiękniejszych i najbardziej zróżnicowanych rejonów na naszej planecie. Pogoda bywa wymagająca, jednak miejsc gdzie można bezpiecznie przeczekać sztorm jest dużo, a widoki podczas ładnej pogody są po prostu powalające. Dlatego warto tam popłynąć – choćby przez pół świata. Te kilka miesięcy, które spędziliśmy na Alasce, rozbudziły nasze apetyty i w przyszłości planujemy wrócić po więcej.

Michał Palczyński i Ola Rapp

Michał Palczyński i Ola Rapp kontynuują ośmioletni rejs dookoła świata. Dla Michała to już drugie kółko. Powrót do Europy planują w 2026 roku. Rejs podzielony jest na wiele krótkich etapów – każdy chętny może dołączyć do załogi na wybrany odcinek. Wyprawa jest finansowana z wpłat uczestników. Więcej newsów z pokładu na blogu skiff.pl/blog.



„Syrenka” po pierwszym etapie prac wykonanych w stoczni.



Ocieplenie wykonano metodą natryskową.

Członkowie JK Wołodyjowski odbudowują „Syrenkę”, klasyczny jacht typu J-80

Członkowie Jacht Klubu Wołodyjowski przeprowadzają w Gdańsku gruntowny remont stalowej jotki. Zdemontowali wszystkie elementy wyposażenia oraz całą zabudowę wnętrza, by później krok po kroku przywracać łodzi dawną świetność. W miarę postępu prac, prowadzonych najpierw w Yacht Klubie Północnym, a później w Jachtklubie Morskim Neptun, wprowadzają modyfikacje w aranżacji wnętrza oraz nowe rozwiązania techniczne. „Syrenka” zmieni oblicze, ale zachowa swój tradycyjny styl oraz gotowość do klasycznej wyprawowej żeglugi.

Projekt jachtu J-80 powstał pod przewodnictwem Henryka Kujawy w Stoczni Gdańskiej w 1966 roku. Założono, że konstrukcja będzie mieć stalowy kadłub, integralny balast, dwa maszty oraz ożaglowanie typu jol składające

się z trzech żagli podstawowych: foka, grota i bezana. Pierwszy egzemplarz zwodowano w 1967 roku. Po dwóch latach żeglowania, konstrukcję dopracowano – między innymi zwiększono wyporność części rufowej, co poprawiło żeglugę kursami baksztagowymi. Dokumentacja została rozpowszechniona w całym kraju, więc zaczęły powstawać kolejne egzemplarze z mniejszymi lub większymi modyfikacjami. Jotki budowano między innymi w Płocku, skąd pochodzi również „Syrenka”.

Remontowany jacht powstał w 2001 roku, ale jego kadłub pochodzi z lat 80. Przez ostatnie dziesięć lat armatorem był Żeglarski Klub Turystyczny PTTK Rejsy. „Syrenka” wyruszała na zimne wody Morza Północnego i Morza Norweskiego. Dopłynęła na Islandię, Grenlandię, zdobyła Spitsbergen i inne wyspy archipe-

lagu Svalbard. Niestety, od 2012 roku jacht wymagał gruntownego remontu. Trzy lata później rozpoczęto wstępne prace, ale niestety kadłub osiadł na kilu przy kei Stoczni Galeon, przyczyną była prawdopodobnie awaria zaworów. W 2019 roku jacht wystawiono na sprzedaż. Nowymi armatorami zostali członkowie Stowarzyszenia Yacht Klub Wołodyjowski. Dwa miesiące później wznowiono prace remontowe, ale już w zupełnie inny sposób i w znacznie szerszym zakresie.

Remont bez kompromisów, którego łączne koszty wyniosą prawie 250 tys. złotych, ma przygotować „Syrenkę” do żeglugi w trudnych warunkach. Zdemontowano maszty oraz elementy wyposażenia pokładu. Ponieważ przypadłością stalowych kadłubów jest rdza pojawiająca się po wewnętrznej stronie poszycia, zdemontowano wszystkie elementy drewnianej zabudowy, która po zatonięciu łodzi nasiąkała olejem.

Aby obniżyć koszty, rękawy zakasali członkowie stowarzyszenia – spod pokładu wynieśli prawie trzy tony różnych elementów. Tak przygotowany kadłub trafił do Stoczni Rybackiej, gdzie wykonano całkowite piaskowanie, pomiar grubości blachy oraz niezbędne naprawy, w tym wymianę części elementów poszycia, wymianę zaworów oraz całkowite zabezpieczenie antykorozyjne wszystkich elementów stalowych. Ocieplenie wykonano z pianki zamkniętokomórkowej – zapewnią ona bardzo dobrą izolację termiczną oraz wygłuszenie. Piankę nałożono metodą natryskową, po wcześniejszym obłożeniu wręg drewnianymi listwami stanowiącymi ruszt do montażu zabudowy.

Ważnym zadaniem było wybranie miejsca na montaż steru strumieniowego w części dziobowej. W tym samym czasie zlecono przygotowanie projektu nowej zabudowy. Zakłada on przebudowę klasycznego układu w kilku miejscach – przestrzeń będzie lepiej rozplanowana i bardziej ergonomiczna. Przeniesiono toaletę,



Przygotowania do rozpoczęcia zabudowy wnętrza.



Wnętrze po pracach stocznioowych.



Ważna chwila: montaż nowego silnika.



Wnętrze zaczyna nabierać nowych kształtów.

poszerzono kambuz i przeprojektowano koję kapitańską wraz z częścią nawigacyjną. Koją kapitańską, która na jółkach jest bardzo mała, została wydłużona. Zachowano natomiast klasyczny układ mesy i kubryka oraz dużą żaglownię z dodatkową kają w części dziobowej. Nowa zabudowa powstaje z wodoodpornej sklejki dębowej w jasnym odcieniu. Poprawę doświetlenia uzyskano poprzez montaż centralnego luku w mesie oraz świetlików w kubryku.

Ekipa remontowa musiała też zaprojektować od nowa wszystkie jachtowe instalacje oraz rozwiązać kwestię ogrzewania i wentylacji. Nowy projekt instalacji obejmuje między innymi system audio, montaż portów USB przy wszystkich kojach oraz dwustopniowe oświetlenie nad kojami (dyskretnie światła czerwone oraz mocne światła białe).

„Syrenka” otrzyma nowe wyposażenie nawigacyjne, między innymi wielofunkcyjny ploter, radar, sondy, GPS oraz wiatromierz. Zaplanowano montaż dodatkowego monitora przy koi kapitańskiej, będzie również bezprzewodowy dostęp do danych nawigacyjnych dla każdego członka załogi. Ciepło pod pokładem zapewni nadmuchowe urządzenie marki Webasto zasilane olejem napędowym oraz energia pochodząca z głównego silnika.

Jedną z najistotniejszych kwestii był dobór układu napędowego. To jeden z najważniejszych i zarazem najdroższych punktów w harmonogramie remontu (silnik wraz z napędem pochłania prawie połowę budżetu). Wybrano czterocylindrowy motor marki Kubota o pojemności 2,4 litra i mocy 56 KM, który za pomocą układu hydraulicznego będzie przenosić moment obrotowy na śrubę. Takie rozwiązanie, alternatywne dla tradycyjnego silnika z wałem, pozwala zamontować silnik poza kabiną, co w oczywisty sposób poprawi komfort załogi. Brano też pod uwagę niezawodność i odporność takiego układu. Zaoszczędzona przestrzeń w maszynowni pozwoli zainstalować generator 230V oraz odsalarkę.

Jacht Klub Wołodyjowski ma już w swej flocie jedną jółkę pochodzącą z 1979 roku (s/y „Wołodyjowski”). Organizuje zarówno krótkie wypady weekendowe, jak i dłuższe rejsy. – Pływają z nami zapaleńcy. Ludzie doceniający tradycyjne żeglarstwo, dla których wygody pod pokładem nie są najważniejszym elementem morskiej przygody – mówią członkowie klubu. – Klasyka to nie tylko raksy przy foku zamiast rollera, ale także tradycyjna nawigacja, używanie sekstantów i papierowych map. Naszym celem są długie rejsy etapowe, przede wszystkim w kierunkach północnych. Czy kogoś to interesuje? Tak, fanpage stowarzyszenia ma już prawie dwa tysiące fanów i wielu aktywnych obserwatorów. Niektórzy bardziej sobie cenią bałtycki rejs w październiku niż słońce Adriatyku w sierpniu. Więcej informacji o klubie i jego jółkach na stronie ykwolodyjowski.pl oraz na Facebooku.

*Przemysław Alchimowicz,
Maciej Chudzicki i Michał Pachucki*

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!

NOWA OFERTA na sezon 2021

**ubezpieczenie czarterów
na wodach śródlądowych RP**

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski

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

Magazyn „Wiatr” na papierze i w wersji elektronicznej

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

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

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

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

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

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 4314300
Marina Club, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. 601984897
Sklep żeglarski Maritim Shop Yard, Szczecin, Przestrzenna 11, tel. (91) 4613950
Maritime Consulting Poland – szkolenia żeglarskie i motorowodne, Koszalin, Andersa 1/3, tel. 665106607
Sklep żeglarski Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21A, tel. (91) 4883353
Sklep żeglarski Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 4613992
Sklep żeglarski Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 4692324
Armatorski Klub Żeglarski AKŻ'90 Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
ZMKŚ Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. 696298807
Centrum Informacji Turystycznej w Szczecinku, Bohaterów Warszawy 6a, tel. (94) 3723700
Dom Żeglarski Milla – szkolenia, rejsy, czartery, Szczecin, Przestrzenna 3, tel. (91) 3070500
M-Service Centrum Webasto – instalacje do jachtów, Szczecin, Przewławy 3j, tel. 506090609
Marina Solna Kołobrzeg, Warzelnicza 1, tel. 785882842
Przystań Żeglarska Papaj, Mieleno, Chrobrego 32, tel. 665106607
Sklep żeglarski Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 3516302
Tawerna U Pirata, Marina Pogór, Przestrzenna 3, tel. (91) 608269185
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 19, tel. (91) 4600844
Jacht Klub AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 4612734
Marina Kamień Pomorski, al. Mistrzów Żeglarstwa 2, tel. 661213391
Jach Klub Marynarki Wojennej Kotwica Świnoujście, Włodzimierza Steyera 6, tel. 608626080
Ośrodek Sportów Wodnych w Czaplinku, Nadbrzeże Drawskie 1, tel. 512338983
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 3219177
Klub Szkuner Myślībórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 7472512
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 3546073
Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT, Piastów 41, tel. (91) 4494771
Port Jachtowy Darłowo, Józefa Conrada 27, Darłowo, tel. (94) 314 51 85

POMORSKIE

SoGood Gdynia – restauracja przy Marinie Yacht Park, parter Sea Towers, Hryniewickiego 6, tel. 577880889
Marina Yacht Park – bosmanat, Gdynia, Arkadiusza Rybickiego 4c, tel. 785557777
Eljacht – elektronika jachtowa, Gdańsk, Łowicka 13, tel. (58) 3207024

Sklep żeglarski Wind, Gdańsk, Szafarnia 11/u16, tel. (58) 3016630
Sklep żeglarski Clipper, Gdynia, al. Jana Pawła II 11, tel. (58) 6616085
Marina Przełom, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 24, tel. 668868228
Sklep Code Zero – produkty z tkanin żaglowych, Sopot, Bohaterów Monte Cassino 10, tel. 505426 435
Marina Gdynia – bosmanat, al. Jana Pawła II 13A, tel. 785174719
Sklep żeglarski Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 6216800
Decathlon Gdańsk Kartuska, Szczęśliwa 1, tel. (58) 3558200
Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa – filia biblioteki Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Gabriela Narutowicza 11/12, tel. (58) 3471799
Sopotski Klub Żeglarski Ergo Hestia, Hestii 3, tel. (58) 5557200
Sklep żeglarski Sailovnia, Gdynia, Chwaszczyńska 151e, tel. 517260626
Tawerna Mistral – Port Jachtowy Puck, Lipowa 1, tel. 655513551
Chojnicki Klub Żeglarski Charyzkowy, Rybacka 1, tel. (52) 3988120
Gdański Klub Morski LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 3050450
Ludowy Klub Sportowy Charyzkowy, Rybacka 8, tel. (52) 3988160
Port Jastarnia – kapitanat, Portowa 43, tel. (58) 6735960
Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 21, tel. (58) 3222601
Przystań COSA AZS – hotel Galion, Gdańsk Górki Zachodnie, Stogi 20, tel. (58) 3248100
Marina Gdańsk, Szafarnia 6/u4, tel. 695564848
Marina Sopot – bosmanat w budynku przy molo, tel. 500696588
Sklep wędkarsko-żeglarski Dorota Sarosiek-Sobczak, 31 Stycznia 52, Chojnice, tel. 523972569
Yacht Klub Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 3050507
Jachtklub Stocznia Gdańskiej, Gdańsk Górki Zachodnie, Przełom 9, tel. (58) 3073115
Szkoła Żeglarska Adkonis, tawerna, Bobęcino 8, Miastko, tel. 503875536

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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



Sklep żeglarski Raksa, Gronity koło Olsztyna, Olsztyńska 59, tel. (89) 5271918

Nauticus Yacht Club Olsztyn, OSIR, Sielska 38, tel. 605100043

Stanica Wodna w Nadbrzeżu, Obręb Suchacz, Tolmicko, tel. 509457254

Jachtklub Elbląg – recepcja hotelu i przystani nad rzeką Elbląg, Radomska 29, tel. (55) 2326720

Sklep i serwis motorowodny WiZuS w Elblągu – baza nad rzeką Elbląg, Stawidłowa 12, tel. (55) 2354193

Sailing Machine Store, Mikołajki, Plac Wolności 8, tel. 791970224

Przystań na Ptasięj Wyspie i Hotel Mikołajki, Mikołajki, al. Spacerowa 11, tel. 723183180, (87) 4206000

Stanica Wodna Kietlice nad Mamrami, Kietlice 1, tel. 578265416

Port Wrota Mazur, Pisz, Imionek 7, tel. 605614979

Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Generała Józefa Zajączka 2, tel. (87) 4285265

Marina i Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 4234960

Sklep żeglarski Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 4216309

Sklep żeglarski Szekla, Mikołajki, Michała Kajki 20A, tel. (87) 4215703

Sklep żeglarski Sztot, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 7415715

Port LOK – Nieogocin Center, Giżycko, św. Brunona 4, tel. (87) 4281408

Sklep żeglarski Mazurka, Gąliny 2, tel. 575065050

Przystań Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 4236621

Port U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 4231006

Port Keja, Węgorzewo, Braci Ejsmontów 2, tel. 603846199

Port Sailor, Giżycko, Piękna Góra 2A, tel. 501690256

Ekomarina Giżycko – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Giżycko, Dąbrowskiego 14, tel. (87) 4209430

Stanica Żeglarska Korektywa, Ruciane Nida, Piaski 2, tel. 609499969

Port Wierzb – Dom Pracy Twórczej PAN, Ruciane Nida, Wierzb 7, tel. (87) 4231619

Sklep żeglarski Żeglarz – Ryszard Falski, Giżycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 4282142

Stanica Wodna Stranda, Giżycko, Pierkunowo 36, tel. 501122610

Hotel Amax SPA & Marina, Mikołajki, al. Spacerowa 7, tel. (87) 4219000

Hotel Robert's Port, Mikołajki, Stare Sady 4, tel. (87) 4298400

Bar Restauracyjny Bart, Mikołajki, Kowalska 2A, tel. (87) 4216511

Hotel Ognyński Ptak, Ogonyk, Sztynorka 6, tel. (87) 4272879

WIELKOPOLSKIE I LUBUSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 8427170

Sklep żeglarski Kada-Plus, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 8474555

Jacht Klub Wielkopolski, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 8482691

Decathlon Swadzim, Tarnowo Podgórne, św. Antoniego 5, tel. (61) 6580300

Klub Żeglarski Navigare, Poznań, Wilków Morskich 23/25, tel. 515186315

WIND CONVERTER – PRZELICZ SIŁĘ WIATRU

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



Mosiński Klub Żeglarski, Przystań nad Jeziorem Dymaczewskim, tel. 730730789

Ośrodek żeglarski AZS, Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 8482940

Rzemieślniczy Jacht Klub Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45

Przystań żeglarska Leszczyńskiego Towarzystwa Żeglarskiego – Jezioro Dominickie, Boszkowo, Turystyczna 5

Ośrodek LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 5371145

Poznański Klub Morski LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120

Regatta Hotel, Poznań Kiekrz, Chojnicka 49, tel. (61) 8488308

Żeglarski Ludowy Klub Sportowy Kiekrz, Wilków Morskich 13, tel. (61) 8482701

Szkoła Żeglarska Morka – Przystań Kalisz, Wał Piastowski 3, tel. (62) 7671867

Żeglarski Międzyszkolny Klub Sportowy, Poznań, Wilków Morskich 37/39

Klub Żeglarski Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań, Nad Jeziorem 101

Restauracja Bumerang, Poznań Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 8482849

Sailing Machine Show Room, Gowarzewo, Siekierka 22b, tel. 791970224

Yacht Klub Polski Kalisz, Częstochowska 7

Port jachtowy Szale – zbiornik Szale, Kaliska 82

Sklep Auto Żagiel Sport, Krzymów, Szczepidło 88c, tel. 601749152

Wolsztyński Klub Żeglarski, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 3473584

Zbąszyński Klub Żeglarski, Zbąszyń, Łąkowa 7

Wielkopolski Okręgowy Związek Żeglarski, Poznań, Wodna 8/9, tel. (61) 8354935

Yacht Club Sława – Uczniowski Klub Sportowy, Nowosolska 2B, tel. 601401388

Sklep żeglarski Sorba – sprzęt do sportów wodnych i sprzęt ratowniczy, Skwierzyzna, Gorzowska 29, tel. (95) 7170231

Lubuski Yacht Klub ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. (78) 3253078

Nadzór Wodny Słubice – keja miejska, Słubice, 1 Maja 35, tel. 694403726

MAZOWIECKIE

Parker Poland – łodzie, silniki, elektronika, osprzęt, Cząstków Polski 171, tel. (22) 7851111

Port Nieporęt-Pilawa, Nieporęt, Wojska Polskiego 3

Sklep żeglarski Wawer, Warszawa, Wał Międzyszyński 377, tel. (22) 6160279

Szkoła Żeglarstwa Academia Nautica, Warszawa, Krzywickiego 34, pokój 17, biurowiec IMM, lokal 14, tel. (22) 6519035

Tawerna Korsarz, Warszawa, Gostyńska 45, tel. (22) 8777888

Polski Związek Żeglarski, Warszawa, Stadion Narodowy, al. Księcia Józefa Poniatowskiego, tel. (22) 5416363

Decathlon Targówek, Warszawa, Geodezyjna 76, tel. (22) 3337000

Decathlon Piaseczno, Puławska 37, tel. (22) 1823110

Sztorm Grupa – kursy i rejsy żeglarskie, Centrum Konferencyjno-Rekreacyjne Promenada, Białobrzegi, Spacerowa 35, tel. 669900600

Sklep żeglarski Żeglarz, Warszawa, Ludwika Waryńskiego 3, tel. (22) 8251762

Sklep Jaskkor – żywyce i produkty jachtowe, Warszawa, Okopowa 47, tel. (22) 6213007

Sklep L&N – farby do jachtów, Warszawa, Dzielna 15, tel. 604500102

Sklep żeglarski Musto – sztormiaki i odzież żeglarska, Warszawa, al. Prymasa Tysiąclecia 76E, tel. (22) 8830048

Port WTW Zegrze – Ośrodek Sportów Wodnych Marina, Warszawa 1, tel. 608341646

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, Warszawa, Kopernika 30, pokój 406, tel. (22) 8264364

Port SWOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy nr 2, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 7822183

Klub Sportowy Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdynińskie 2, tel. (22) 8395989

Sklep żeglarski Centrum Jachtingu, Warszawa, Wybrzeże Gdynińskie 2, tel. (22) 8395353

Księgarnia Sklep Podróżnika, Warszawa, Kaliska 8/10, tel. (22) 8225487

Sklep Podróżnika, Warszawa, Grójecka 46/50, tel. (22) 6686608

Klub Miła Zegrzynek, Jadwisin, Jerzego Szaniawskiego 56, tel. (22) 7827302

Port Jadwisin – Yacht Klub Polski Warszawa, Serock, Księcia Radziwiłła 2, tel. 519190545

Hotel 500, Zegrze, Warszawska 31a, tel. (22) 7746600

Port Jachtowy i Restauracja Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509288201

Port TKKF Wodnik, Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 7748760

Ka jak kawiarnia – restauracja nad rzeką Narew, Nowy Dwór Mazowiecki, Tadeusza Kościuszki 13, tel. 572734720

Płocki Okręgowy Związek Żeglarski – przystań rzeczna nad Wisłą, Płock, Rybaki 10, pokój 3, tel. 603291061

KUJAWSKO-POMORSKIE

Sklep żeglarski Adventure – zabudowa, remonty, silniki, transport łodzi, Inowrocław, Poznańska 265, tel. 510088521

Klub Żeglarski Wind – Przystań Jachtowa Romanowo, Koronowo, Jachtowa 1, tel. 523822848

Klub Sportowy Zjednoczeni – zbiornik Balaton, Bydgoszcz, Polanka 13, tel. 601684762

Marina Pieczyńska – Kujawsko-Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Koronowo Pieczyńska, Warszawskich

Rodzinny Port Jachtowy Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa 10, tel. 606770843

Sklep żeglarski Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. 519621482

Międzyszkolny Klub Żeglarski w Żninie, Szkolna 18, tel. 888736564

Yacht Club Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 2550255

Toruński Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar”, Toruń, Dziewulskiego 12, tel. 668079815

Przystań nad Zalewem Włocławskim – baza żeglarska klubu sportowego Aqua, Włocławek, Płocka 187, tel. 606424772

ŁÓDZKIE I ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep żeglarski Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. 505820506

Sklep żeglarski Hals, Łódź, Łagiewnicka 131, tel. (42) 6763358

Szkoła Żeglarstwa Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663567514

Jacht Klub Elektron przy Elektrowni Bełchatów – Wioska Żeglarska Zarzęcin nad Zalewem Sulejowskim (tawerna Korsarz), tel. 607972585

Port Jachtowy Maruś – Zalew Sulejowski, Swolszewice Małe, Żeglarska 1

Piotrkowski Okręgowy Związek Żeglarski, Tomaszów Mazowiecki, Dzieci Polskich 41A, tel. 502313006

Zalew Kielce – Uczniowski Klub Sportowy, Kielce, Zagnańska 110, tel. 501458100

DOLNOŚLĄSKIE I OPOLSKIE

Sklep żeglarski Hobby, Wrocław, Grabiszewska 281 (FAT), tel. (71) 3390374

Decathlon Wrocław, Bielany Wrocławskie, Francuska 2, tel. (71) 7384675

Yacht Klub Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 12, tel. 609542255

Sklep sportowy Hejzowina, Kłodzko, pl. Bolesława Chrobrego 33, tel. (74) 8670253

Przystań Żeglarska Witka – zbiornik Niedów

Klub Sportowy Turów – sekcja żeglarska, Zgorzelec, Maratońska 2

Klub Żeglarski Fala, Brzeg, tel. 604109715

Sklep sportowo-turystyczny Szpej, Brzeg, Rynek 13, tel. 605744483

ŚLĄSKIE

Sklep żeglarski Hobby & Ster, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 2512831

Sklep żeglarski Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Harcerska 20, tel. (32) 2295046

Sklep Splot – liny, linki, sznury, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 3312094

Marina Gliwice – przystań motorowodna, Gliwice, Portowa 28, tel. 608010383

Charter.pl – szkolenia, rejsy, czartery, Bielsko-Biała, Józefa Piłsudskiego 42/2, tel. (33) 4971057

Decathlon Bielsko-Biała, Bohaterów Monte Casino 425, tel. (33) 4453580

Śląski Yacht Club – stacja żeglarska Rzęczyce nad jeziorem Dzierżno Duże, ul. Piaskowa, tel. 737494424

Klub Żeglarski Halny, Bielsko-Biała, 1 Maja 45-47, tel. 668844746

Przystań Zarzeczce nad Jeziorem Żywieckim, Zarzeczce koło Żywca, Piłzowa, tel. 600302826

Yacht Club Opty – tawerna i przystań nad jeziorem Dzieńkowice, Chełm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. 603580206

Klub Wodny LOK Garland Gliwice – przystań nad jeziorem Dzierżno Małe, Pyskowice, Nad Kanalem 7

Jacht Klub Pogoria III – ośrodek żeglarski nad zbiornikiem Pogoria III, Dąbrowa Górnicza, Zakładowa, tel. (32) 2612511

Turystyczny Klub Żeglarski Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605282169

PODLASKIE I LUBELSKIE

Port Szekla – Marina PTTK w Augustowie, Nadrzeczna 70a, tel. 785020201

Sklep żeglarski Boatshop, Augustów, Rajgrodzka 98G, tel. (87) 6433555

Yacht Club Politechniki Lubelskiej, Lublin, Nadbystrzycka 44a/1007, tel. 519615980

Yacht Klub Polski Lublin, Juranda 7

Przystań nad Zalewem Zemborzyckim, Lublin, Krężnicka 6, tel. 663933266

MAŁOPOLSKIE I PODKARPACKIE

Sklep żeglarski Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 2940670

Klub Żeglarski Horn Kraków – przystań nad zalewem Bagry, Kozia 22, tel. (12) 6530508

Tawerna Stary Port, Kraków, Floriana Straszewskiego 27 (wejście od ul. Jabłonowskich), tel. (12) 4300962

Yacht Klub Polski Kraków, os. Mogiła Przystań nad Wisłą, tel. (12) 6422829

Nowy Port Marina Kluszkowce nad Jeziorem Czorsztynskim – Tawerna Kapitańska, Kluszkowce-Plaža, Przedszkolaków 3, tel. 609264633

Podhalańskie Towarzystwo Żeglarskie w Nowym Targu – przystań nad Jeziorem Czorsztynskim, Czorsztyn, Stylchyn 36, tel. 530523433

Szkoła Żeglarstwa i Sportów Motorowodnych Easy Sailing, Tarnów, Generała Michała Tokarzewskiego 4, tel. 575573444

Tarnowski Yacht Club Azoty, Tarnów, Eugeniusza Kwiatkowskiego 18, tel. 794121287

Przystań żeglarska Tabaszowa – Jezioro Rożnowskie, Witkowska

Yacht Klub Stalowa Wola, Jerzego Popiełuszki 4/27, tel. 604906043

Sklep Afma – żeglarstwo, sport i turystyka, Rzeszów, Generała Mariana Langiewicza 30, tel. (17) 8565915

Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6 (wejście od ul. Króla Kazimierza), tel. 608404757

Droga Wodna E70. Nowe inwestycje i remonty na najdłuższym polskim szlaku



Nowa przystań rzeczna w Santoku, na prawym brzegu Noteci.

Fot. M. Popławska



Przystań Park Północny w Malborku rozbudowano o nowe pomosty.

Fot. Rafał Wasil

Polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 prowadzi przez pięć województw – od Kostrzyna nad Odrą do Gdańska oraz na Pętli Żuławskiej i Zalew Wiślan. To najdłuższy i najbardziej urozmaity szlak wodny w Polsce. Przyciąga wodniaków oraz inspiruje lokalne władze do przeprowadzania remontów i realizacji nowych inwestycji.

MDW E70 łączy zachodnią Europę (od belgijskiej Antwerpii i holenderskiego Rotterdamu) z litewską Kłajpedą oraz z systemem drogi wodnej Niemna. Polski odcinek to ponad 700 kilometrów rzek i kanałów. Przebiega przez województwa lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie. Rozpoczyna się na

Odrze, w pobliżu miejscowości Hohensaaten, gdzie znajduje się wejście na kanał Odra – Hawela. Prowadzi przez Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wielkopolski, Drezdenko, Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Grudziądz i Tczew, oraz przez Malbork do Elbląga. Z Zalewu Wiślanego E70 wiedzie Pregołą i Dejną na Zalew Kuroński i kończy się w Kłajpedzie.

Od Odry szlak najpierw biegnie na wschód – 294 kilometry Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do spotkania z Wisłą w Bydgoszczy. Następnie meandruje na północny wschód i na północ – 114 kilometrów Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją. Po drodze przepływamy przez

28 śluz. Szerokość szlaku wynosi od 16 do 25 metrów. Minimalne prześwity pod mostami wynoszą około 3,5 metra.

Infrastruktura na szlaku stale się rozwija i regularnie realizowane są nowe inwestycje. Ostatnio rozbudowano przystań Park Północny w Malborku na Pętli Żuławskiej – nowe pomosty i nowe stanowiska postojowe przyłączono do istniejącej infrastruktury portu (koszt inwestycji: 940 tys. zł). We wrześniu otwarto pięknie położoną i kameralną Marinę Santok (12 km na wschód od Gorzowa Wielkopolskiego, koszt: prawie milion euro). Basen portowy wykonano na prawym brzegu Noteci, w pobliżu mostu drogowego, tuż przed ujściem rzeki do Warty. Strome brzegi umocniono kamieniami, a pływający pomost przymocowano do wysokich dalb. Na przystani znajdują się również slip, hangar, wiaty, miejsca do wypoczynku oraz niewielkie domki turystyczne z szesnastoma miejscami noclegowymi.

Z kolei w Wieleniu realizowana jest budowa Bulwarów Nadnoteckich – powstanie aleja spacerowa o długości kilkuset metrów. Na jej dwóch odcinkach będą stanowiska cumownicze dla jachtów. Teren przystani będzie oświetlony i monitorowany, a załogi będą mogły zaopatrzyć się w wodę, zrzucić ścieki i naładować akumulatory (koszt inwestycji: 6,4 mln zł).

Notec oraz drogi wodne w okolicach Bydgoszczy wymagają inwestycji zarówno w udrażnianie szlaku, jak i w utrzymanie zabytkowych śluz i urządzeń hydrotechnicznych zaprojektowanych i wzniesionych na początku dziewiętnastego wieku. Wyremontowano już zabytkową Śluzę Okole na Kanaale Bydgoskim (15 mln zł) – ten obiekt do pełnej eksploatacji przywrócono jesienią 2019 roku. Śluza, wraz z przylegającymi budynkami, prezentuje się wyjątkowo okazale i będzie służyć wodniakom przez wiele sezonów. Trwają prace remontowe w Śluzie Krzyż na skanalizowanym odcinku dolnej Noteci, w pobliżu miejscowości Krzyż Wielkopolski i ujścia Drawy (przewidywany koszt inwestycji: prawie 1,5 mln zł). A w kolejce czekają następne obiekty Kanału Bydgoskiego: do prac remontowych zgłoszono Śluzę Czyżkowo w zachodniej części Bydgoszczy oraz śluzę Nakło Wschód w Nakle nad Notecią.

Szlak MDW E70 jest bardzo urozmaity. Przemierzając drogę, poznajemy historyczne miasta i liczne zabytki. Na przykład zamki zachowane na terenach, które niegdyś były we władaniu zakonu krzyżackiego. Ciekawym celem żeglugi jest zamek w Malborku, ale trzeba też wspomnieć o zamkach w Kwidzynie,

FOT. P. PASIECZNY



Śluza Nakło Wschód w Nakle nad Notecią.

Gniewie, Świeciu, Sztumie i Nowym. Perłami dawnej urbanistyki są Chełmno i Grudziądz, a Toruń to bez wątpienia jedno z najpiękniejszych miast na całym szlaku – od Belgii po Litwę. Na trasie spotykamy też zabytki hydrotechniki: jazy, śluzy, mosty zwodzone, czy urządzenia melioracyjne. Z kolei na miłośników przyrody czeka 20 obszarów chronionego krajobrazu, 25 rezerwatów, cztery parki krajobrazowe oraz Park Narodowy Ujście Wisły, który przyciąga nie tylko wodniaków, ale także turystów zainteresowanych ornitologią.

Stan infrastruktury na szlaku jest zróżnicowany. Istnieją przystanie i mariny oferujące gościom wysoki standard usług, ale są też obiekty wymagające modernizacji. Uzupełnieniem dla sieci portów są pomosty pełniące funkcje przystanków na krótki odpoczynek albo miejsc postojowych dla oczekujących na służowanie lub otwarcie mostu. Po uzyskaniu zgody, możemy też skorzystać z gościnności wódarzy portów rzecznych i stoczniowych. Na całym polskim odcinku MDW E70, łącznie z Pętlą Żuławską i regionem Gdańska,



Wyspa Młyńska i Przystań Bydgoszcz.

Fot. P. Pasieczny



Zabytkowe urządzenia Śluzy Krzyż. Fot. P. Pasieczny

mamy aż 223 obiekty, przy których żeglarze i motorowodniacy mogą szukać miejsc dla swych jednostek – są to mariny, porty, pomosty, przystanie klubowe, keje miejskie i przystanki wodne.

Prace modernizacyjne prowadzone na szlaku bywają niekiedy pewnym utrudnieniem – zarówno dla wodniaków korzystających z rzek i kanałów, jak i dla okolicznych mieszkańców. Obiektów wymagających remontu jest sporo, a prace modernizacyjne są kosztowne i niekiedy długotrwałe. Dlatego uzbrajamy się w cierpliwość i cieszymy się z każdego kolejnego kroku do przodu. Warto kibicować nowym inwestycjom, bo obiekty, które powstały kilka lat temu, dziś są wizytówkami regionów, przyciągają turystów i służą też lokalnej społeczności.

Wodniacy planujący wyprawy szlakami wchodzącymi w skład Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 mogą szukać praktycznych informacji na stronie internetowej www.mdwe70.pl.



MIĘDZYNARODOWA DROGA WODNA E70



Wyprawa Źródła Bałtyku. Jacht 2020 i silnik Torqeedo na wiślanym szlaku



Szymon pełnił na pokładzie funkcję cooka.



Jacht 2020 z pantografem i silnikiem Torqeedo Travel 1103 (na zdjęciu w wypiętym rumplu podczas postoju).

Anna Jastrzębska i Szymon Kuczyński przepłynęli Wisłę prawie 800 km – od Opatowca do Gdańsku (776 km Wisłą, a później 13 km Martwą Wisłą od Śluzu Przegalina do przystani NCŻ w Górkach Zachodnich). Wyprawa Jachtem 2020 zajęła im 20 dni (w tym 17 dni żeglugi). Poziom wody w rzece okazał się wystarczający, a listopadowa aura była dość łaskawa. Niestety,

jak to na Wiśle często bywa, zabrakło wiatru – prawie całą trasę musieli pokonać przy pomocy elektrycznego silnika Torqeedo Travel 1103 z baterią litowo-jonową 915 Wh. Jacht 2020 płynął ze średnią prędkością 8 km/h. Połowę prędkości zapewniał nurt rzeki, a połowę silnik. Nieliczne odcinki załoga pokonała z silnikiem i fokiem, rozwijając prędkość do 13 km/h. Rekordowy dzienny przebieg: 71 km.

Anna i Szymon przepłynęli dwie śluzy – we Włocławku i w Gdańsku. Pokonali też dwa progi wodne spiętrzające wodę przy elektrowniach Połaniec i Kozienice. Pierwszą przeszkodę, przy aktualnym stanie wody, minęli bez przerywania żeglugi, drugą – przy pomocy dźwigu. Szymon zwraca uwagę, że Kozienice to najniebezpieczniejsze miejsce dla wodniaków na całym szlaku środkowej Wisły. Nie chodzi tu tylko o sam próg wodny, ale także o podejście do miejsca cumowania – z wody wystają tam stalowe teowniki, a nurt przyspiesza. W Sandomierzu, w Płocku oraz w Puławach załoga korzystała z gościnności gospodarzy marin i spała pod dachem na przystaniach. W Warszawie, gdzie trzeba było przejechać 35 km lądem, u znajomych. Pozostałe noce spędzili pod płachtą rozłożoną na bomie jachtu.

Magazyn „Wiatr”: Dlaczego wystartowaliście w Opatowcu?

Anna Jastrzębska i Szymon Kuczyński: Chcieliśmy zacząć w Krakowie, ale niestety stan wody był zbyt niski. Dowiedzieliśmy się, że operator Śluzu Przewóz (wschodnie przedmieścia miasta) może zaoferować służowanie w tym miejscu zaledwie przez kilkanaście dni w roku. Pierwszą próbę wodowania chcieliśmy więc podjąć w Nowym Brzesku, 30 km na północy wschód od Krakowa. Na drodze w pobliżu rzeki oraz na plaży, teren był niestety bardzo błotnisty – nie było szans na dojazd z przyczepą.



Wreszcie trochę słońca na Wiśle. Za ruiną Muzeum Okręgowego w Sandomierzu.

Dlatego zwodowaliśmy łódź w Opatowcu, przy ujściu Dunajca (około 60 km od Krakowa).

W jaki sposób korzystaliście z silnika? Czy nie było kłopotów z energią i ładowaniem baterii?

Silnik zamontowaliśmy na sztywnym panelu rufowym. Pracował na około 25 proc. swych maksymalnych obrotów, więc dzięki temu oszczędzaliśmy prąd i mieliśmy większy zasięg. Zresztą, w górnym i środkowym odcinku naszej trasy, nie chcieliśmy płynąć szybciej niż 8 km/h, bo Wisła jest tam pełna przeszkód. Zbyt szybka żegluga byłaby po prostu niebezpieczna. Dlatego gdy nurt przyspieszał, zmniejszaliśmy obroty silnika. Od czasu do czasu rozkładaliśmy panele solarne. Niestety, słońce niemal codziennie chowało się za chmurami, więc trudno było przy jego pomocy efektywnie ładować silnikowe baterie.

Płynąc z prędkością od 8 do 9 km/h i zakładając, że nurt daje nam około 5 km/h, na jednym ładowaniu baterii mogliśmy przepłynąć około 100 km (lub nieco więcej). Bateria wystarczała więc nam na dwa dni żeglugi. Manetkę ustawialiśmy najczęściej między 80 a 90 wat. Gdy mieliśmy mocniejszy wiatr w dziób, musieliśmy zwiększyć obroty, by utrzymać prędkość i zachować sterowność. Baterię ładowaliśmy co dwa dni w gniazdach portowych lub w domowych gniazdach u znajomych. Na wszelki wypadek i dla bezpieczeństwa, mieliśmy na pokładzie dwie jednakowe baterie, więc mogliśmy nieco swobodniej gospodarować prądem. Do ładowania wykorzystywaliśmy szybką sześciogodzinną ładowarkę Torqeedo. Chcąc sprawdzić proces ładowania, wystarczyło podpiąć rumpel do baterii i zerknąć na wyświetlacz.

W filmowej relacji z rejsu zachwalaliście turystykę motorowodną z silnikiem elektrycznym. Co was najmocniej zaskoczyło?

Cisza. Silnik Torqeedo jest absolutnie bezszelstny, nawet kilwator wydawał głośniejsze odgłosy. Gdy zwiększaliśmy obroty, do uszu do-

cierało jedynie delikatne mruczenie. Ale wtedy zwykle nabieraliśmy prędkości, więc praca silnika była zagłuszana przez plusk wody. Chcąc sprawdzić, czy silnik działa, trzeba zerknąć za rufę i wypatrzyć śrubę.

Silnik jest nie tylko cichy, ale także bardzo lekki. Składa się z kilku elementów (pylon, rumpel i bateria), więc nawet drobna dziewczyna może go wziąć pod pachę i przenieść. Ma jeszcze jedną istotną zaletę, szczególnie na płytkich akwenach: nie posiada systemu chłodzenia, który mógłby się zapychać piaskiem i który wymagałby regularnego czyszczenia. Torqeedo był pożytecznym załogantem także w nielicznych momentach, gdy był podniesiony i odpoczywał – komputer wbudowany w manetkę podawał nam prędkość z odbiornika GPS.



Torqeedo Travel 1103 do łodzi o masie do 1,5 tony.

Warto wracać na Wisłę?

Warto. Ale chcąc pokonać cały dostępny szlak, trzeba zarezerwować więcej czasu. Chodzi o to, by żeglować bez pośpiechu, planując po drodze więcej przystanków i ciekawych wycieczek. Nasz rejs był niestety wyścigiem z czasem, niekiedy żeglowaliśmy od świtu do zmroku. Gdybyśmy mogli płynąć na przykład dwa miesiące, rzeka z pewnością by się nam odwdzieczyła.

Torqeedo Travel 1103

Nowy silnik elektryczny Torqeedo Travel 1103 ma moc powiększoną o 10 procent (w porównaniu z mocą starego modelu Travel 1003). Składa się z trzech podstawowych części: pylona, rumpła z mikrokomputerem oraz zintegrowanej mocnej baterii litowo-jonowej 915 Wh ważącej zaledwie 5 kg. Silnik mają lekką i solidną aluminiową konstrukcję, ulepszone mocowanie do pawęży oraz trwałą i mocną śrubę. Jest łatwy w montażu i prosty w obsłudze. Występuje z długą (L) i krótką kolumną wału (S). Przeznaczony jest do jednostek o masie do 1,5 tony. Doskonale się sprawdza na łodziach wędkarskich, tenderach, pontonach i małych jachtach żaglowych typu daysailer. Po wyjściu z portu lub kanału, załoga łodzi żaglowej może spakować silnik do torby i schować go w bakiście lub pod pokładem.

Płynąc ze średnią prędkością dwóch węzłów, zasięg wyniesie około 40 mil morskich. Przyspieszając do trzech węzłów – średni zasięg wyniesie 18 mil. Baterię ładujemy za pomocą małej ładowarki dostarczanej wraz z silnikiem. Możemy też skorzystać z panelu solarnego Sunfold 50 wpinanego bezpośrednio do baterii. Travel 1103 waży 17,3 kg (wraz z baterią). Jest najcichszym napędem w swojej klasie (33 dB). Wzorem wszystkich silników marki Torqeedo, ma wbudowany komputer z GPS – urządzenie informuje sternika o stanie naładowania baterii oraz o zasięgu żeglugi.



Bateria 915 Wh waży zaledwie 5 kg. Możemy ją ładować także panelem solarnym.



Travel 1103 składa się z pylona, rumpła i baterii.



Lycra Slam Win-D Breeze

T-shirt Slam Win-D Breeze ze stójką i długim rękawem przylega do ciała i chroni przed słońcem. Zastosowano materiał, który w upalne dni zapewnia nam uczucie chłodu. Lycra chroni przed promieniami UV, jest lekka, rozciągliwa i bardzo szybko wysycha. Cena: 439 zł. Dostępne są też modele z krótkimi rękawami. Więcej na stronie sklepu www.slam.com.pl.

Morska kurtka Slam Win-D 3

Morska kurtka sztormiakowa Slam Win-D 3 oferuje bezkompromisowe rozwiązania dla wymagających żeglarzy. Producent wykorzystał najbardziej zaawansowane technologie: 3D Toray, czyli rozciągliwy trójwarstwowy materiał, zapewnia wyjątkowy komfort, swobodę ruchów, gwarantuje też niezawodną wodoodporność (20 000 mm), oddychalność (10 000 g), a także odporność na wiatr. Kurtka ma podwójne regulowane mankiety, wcięcie na kciuk i odbłaskowe elementy na końcach rękawów. Regulowany kaptur w jaskrawym kolorze możemy zwinąć i schować w wysokim kołnierzu. Cena: 1650 zł. Odzież marki Slam (dla pań i panów, a także bony podarunkowe) szukajcie w polskim sklepie internetowym www.slam.com.pl.



Zewnętrzny krętlik zatrzaskowy Facnor

Facnor prezentuje lekki i wytrzymały górny krętlik do rolowanych żagli dodatkowych. Koncepcja blokowania jest podobna, jak w znanych zatrzaskach zintegrowanych z masztem, ale teraz krętlik dostępny jest także w wersji zewnętrznej, do łatwego montażu. Przez ucho górnej części krętlika przewlekamy linę i mocujemy ją do okucia na maszcie. Po wciągnięciu żagla z dolną częścią krętlika i po wybraniu fału przechodzącego przez środek zatrzasku, krętlik się zablokuje – fał pozostanie wtedy luźny, a krętlik będzie się swobodnie obracać. W ten sposób pozbywamy się dodatkowej siły ścisniającej maszt, a fał do żagla nie musi być gruby, wystarczy cienka lina Dyneema. Gdy zechcemy zrzucić żagiel, należy ponownie pociągnąć fał, zwalniając w ten sposób blokadę. Produkt wykonano w 80 procentach z tytanu. Dostępny będzie od przyszłego sezonu w pięciu rozmiarach (wytrzymałość od 2 do 10 ton). Źródło: www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl.

Gafflock, czyli blokada do grotów z rozbudowaną głowicą

Gdy na jachcie nie ma achtersztagu (z czym często mamy do czynienia na przykład na katamaranach), można założyć grot z rozbudowaną głowicą, która wpływa na krój żagla, a tym samym na zwiększenie jego powierzchni i sprawności. Ostatnią górną listwę prowadzi się wtedy pod kątem, by rozpięła lik górny. Ale kiedy zrzucamy taki grot do torby systemu Lazy Jack, ostatnia listwa wystaje ku górze i uniemożliwia pełne schowanie żagla. Dlatego projektanci związani z marką Facnor zaproponowali ciekawy patent na rozwiązanie tego problemu. Róg fałowy jest mocowany do specjalnej kutej szklei. Podczas wciągania żagla i napinania fału, przechodzący przez nią fał samoczynnie układa szklei na górnej prowadnicy. Natomiast podczas opuszczania żagla, gdy głowica zbliża się do bomu, górna listwa unosi szklei, wypina ją i pozwala ułożyć topowy bryt w torbie. System współpracuje z wózkami Facslide dostępnymi w dwóch rozmiarach.

Źródło: www.sklepwind.pl i www.sailservice.pl.



**Terminarz
ŻEGLARSKI
2021**

z pasją przez 365 dni

Kup z **25% upustem**
kod rabatowy: **Wiatr25**

www.terminarze.pl

TORQUEEDO

Niezawodne napędy elektryczne



Z Giżycka do Warszawy.

Jesienny rejs przez Mazury, Pisę i Narew



Na Narwi zmienia się oblicze spływu. Rzeka jest szersza i pojawia się oznakowanie, ale sam szlak wciąż jest dość wąski.

O rionem z Mazur do Warszawy! Na taki rejs zdecydowałem się od razu. Co prawda szlak zaliczyłem już trzy razy, ale ostatnio aż 34 lata temu. Chciałem więc zobaczyć, jak się zmieniła droga wodna prowadząca przez Pisę i Narew oraz co obecnie oferuje żeglarzom. Andrzej, armator „Mazurka”, od lat trzyma łódź cały rok na północnych jeziorach, więc już nie pływa rzekami do stolicy. Teraz jednak postanowił ściągnąć jacht do domu na poważniejszy remont. Spływ zwykle zajmuje tydzień, a silnik spala od 60 do 80 litrów paliwa. Tylko, że nasza dwuosobowa

załoga ma do dyspozycji zaledwie sześć dni, a na dodatek orion stracił silnik. Żegluga nie będzie więc łatwa. Pierwszy dzień to przelot przez Mazury do Pisu. Kolejne dwa to 80 km Pisy. Trzy ostatnie – szlak Narwi o długości 150 km. Musimy się spieszyć, bo droga daleka, a przeszkód z pewnością nie zabraknie.

Nasz „Mazurek” rzeczywiście wymaga remontu. Kadłub przecieka od góry i od dołu. Żagle są do wymiany, olinowanie stałe właściwie też. Zabieramy dwa długie pychy, dwie kotwice oraz długie liny do holowania i cumowania. Płachta z folii będzie służyć do

okrywania kabiny na noc, by nie kapało do śpiworów. Niestety, nie mamy krótkiej rzecznej pletwy sterowej, która byłaby przydatna na płycznach. Są za to świece pełniące funkcję oświetlenia, mamy przenośną kuchenkę do gotowania w kokpicie oraz gazowy promiennik – protoplastę ogrzewania jachtowego. Innych wygód brak.

Ekspedycję rozpoczynamy na początku września. To dobry moment, bo na Mazurach jest już pusto, porty wciąż działają, a pogoda zwykle dopisuje. Z wiatrem wiejącym od rufy pokonujemy spokojnie kolejne jeziora. W kanałach skipper houseboata oferuje nam holowanie, więc przeprawa na drugą stronę zajmuje niespełna trzy godziny. Przed laty ten odcinek wiele razy pokonywaliśmy na wioślach. Dziś pewnie też dalibyśmy radę, ale cieszymy się z zaoferowanej pomocy. Pan Jerzy, skipper naszego holownika, chyba nie bardzo chce wierzyć, że płyniemy do Warszawy...

Bakstagowym kursem spokojnie żeglujemy na południe, stawiając po drodze spinaker od jachtu klasy 420. Mijamy sennie Mikołajki i puste o tej porze roku Śniardwy. Przepletamy przez Seksty i pokonujemy Służę Karwik. Kanał Jegliński, najdłuższy na Mazurach, to ponad pięć kilometrów burłaczania. Podczas prac hydrotechnicznych, zakończonych kilka lat temu, brzegi zostały umocnione i świetnie się nadają do przeciągania jachtów. Aby nie obijać dziobu o beton, linę wiążemy do podwężzi want – łódź sama się ustawia równolegle do brzegu. W połowie drogi bierze nas na hol sternik motorówki. Niestety, zaczyna padać. Wiatr gaśnie, a chmury opadają nisko. Wlecemy się przez jezioro Roś. Gdy wcho-



Wyremontowany most nad Kanałem Jeglińskim.



Kanał Jegliński jest najdłuższy na Mazurach, ma ponad pięć kilometrów.

dzimy w Pise, od razu odczuwamy zbawien-
ną siłę nurtu rzeki. Cumujemy w porcie od-
danym do użytku kilka lat temu, jest najbliżej
miasta. Z małego jachtu trzeba się wspinać
na keję – być może przystań zaprojektowano,
uwzględniając podniesienie poziomu wody
po zbudowaniu planowanej śluzy. Bliskość
miasta wynagradza niewygody, a brak in-
nych jachtów gwarantuje wieczorny spokój.

Rano w drogę. Taktyka na Pise jest prosta:
maszt położony, bo i tak nie wieje. Ja na dzio-
bie z pychem do nadawania prędkości i kon-
trolowania biegu łodzi w zakolach. Miecz
mocno podniesiony. Andrzej przy rumplu.
Płetwa sterowa uniesiona do połowy – jacht
zachowuje sterowność, ale sternik musi wal-
czyć z dużymi oporami. W razie sytuacji
awaryjnej, podniesiona płetwa pozwoli szyb-
ko zmienić kurs. Na pierwszych zakrętach
nabieramy wprawy i wkrótce rozumiemy się
bez słów – każdy wie, co ma robić. Ważne jest
to, by jacht płynął szybciej od nurtu, zacho-
wując choćby minimalną sterowność. Kiedy
jej brakuje, kurs trzeba korygować pychem.
Na dziobie oriona jest dość mało miejsca.
Nie mamy kosza dziobowego i relingów,
a pokład jest mokry i śliski. Brak sztagu uła-
twia manewry, ale zmusza do dużej ostro-
żności. Jeden błąd i człowiek z pychem ląduje
w wodzie.

Na wszelki wypadek na dziobie wieziemy
kotwicę. Druga jest gotowa do rzucenia z kosza
rufowego. Liny kotwiczne nie są zbyt długie.
Chodzi o to, by w razie nieoczekiwanej prze-
szkody, kotwica szybko chwyciła na płytkiej
wodzie. A przeszkód nie brakuje, bo stan wody
nie jest zbyt wysoki. Pierwszy odcinek Pisy
wije się przez las, pełno tu wystających korzeni
i konarów powalonych drzew. Na szczęście naj-
większe przeszkody zostały już usunięte przez
naszych poprzedników. Gdyby trafiło na nas, to
mielibyśmy problem – na pokładzie mamy bo-
wiem jedynie ręczną pilę.

Rzeka ma spadek 32 cm na kilometr, więc
nurt jest szybki. Głębokość przekracza 1,5 me-
tra. Przez dłuższe chwile nie używam wiosła
pychowego, ale zbliżając się do kolejnego za-
krętu, muszę być gotowy do odepchnięcia dzo-
bu na nurt – nie zawsze jest to łatwe. Pisa jest
pusta, nie ma ani jachtów, ani nawet wędkarzy.
W pewnej chwili przez rzekę przeprawia się je-
leń – w ogóle nie zwraca na nas uwagi.

Przed mostem w miejscowości Wincenta,
obok której przebiegała przedwojenna grani-
ca polsko-pruska, wypływamy z lasu – teraz
rzeka wije się malowniczo pośród łąk i pól.
Most w Wincencie przywołuje wspomnienia
z lat 70. Okoliczni rolnicy czasem zagradzali
przeprawy i domagali się myta. Dochodziło do
awantur, a nawet do rękoczynów. Dziś jest tu
spokojnie. Nieliczni wędkarze przyjaźnie po-
zdrawiają żeglarzy.

Stawiamy maszt i rozwijamy grot – spró-
bujemy dodać sobie trochę prędkości. Przy-
spieszamy. Mijamy kolejne zakola. Rzeka



Przystań żeglarska w Pissu. Głębokości w porcie niewielkie, ale za to keja bardzo wysoka.

meandruje tak mocno, że krowy na łące
oglądamy z trzech stron. Sporo największych
zakrętów z biegiem lat się wyprostowało. Dla
nas to dobra wiadomość, bo dzięki temu szlak
jest choć trochę krótszy. Gdy wiatr wypełnia
żagiel, prędkość wyraźnie wzrasta. Trzeba
jednak jeszcze bardziej uważać na zakrę-
tach. Wbicie się dziobem w trawiasty brzeg
nie spowoduje uszkodzeń, ale jeśli trafimy na
skarpe, a tych nie brakuje, na pokład spadną
kilogramy piasku.

Najbliższy postój to Koziół lub Ptaki – zoba-
czymy, które miejsce okaże się bardziej przy-
jazne. Musimy uzupełnić zapasy, tęsknimy też
za postojem w cywilizowanych warunkach.
W miejscowości Koziół stajemy za mostem na
prawym brzegu, przy terenie rekreacyjnym.
Niestety, prócz mebli ogrodowych, placu zabaw
i kapliczki, nic tu nie ma. Po herbacie ruszamy
dalej. Pobliskie Ptaki miały się stać ważnym
węzłem z portem i zapleczem dla wodniaków.
Do dziś nic tu jednak nie powstało, jest tylko
stary slip dla przyczep z kajakami i sklep spo-
żywczy. Na noc stajemy przy moście.

Na kolejnych kilometrach rzeka znowu się
zmienia. Robi się jakby mniej kręta, brzegi
są porośnięte, miejscami nurt przyspiesza.
Pojawiają się łachy utrudniające żeglugę,
a na brzegach jest coraz więcej zabudowań.
Nie osiągamy dużych prędkości na pychu
i żaglach, ale mieścimy się w zakładanym
harmonogramie. Po południu dopływamy do
znanego nam sprzed lat biwaku znajdującego
się przed Nowogrodem. Niegdyś stacjonowali
tu harcerze, a teren był uprzątnięty. Dziś to
typowa wędkarska miejscówka z namiotami,
bałaganem i porozrzucanymi śmieciami. Ale
miejscie warte jest cumowania.

Rano zjazd do Nowogrodu, w którym Pisa
wpada do Narwi – w tym miejscu zmienia się
oblicze naszego spływu. Przed ostatnim mo-
stem na Pisie (Morgowniki) nurt gwałtownie
przyspiesza, a po obu stronach rzeki poja-
wiają się liczne kamienie. Robi się naprawdę
niebezpiecznie, bo kamienie są ukryte pod
lustrem wody. W Nowogrodzie cumujemy
naprzeciwko ujścia Pisy, przy Skansenie Kur-
piowskim im. Adama Chętnika (oddział ►

Projekty palcem po wodzie pisane

Na początku tego stulecia podjęto działania zmierzające do wypromowania drogi wodnej Pisy i Narwi. Powstały sążniste opracowania prezentujące szlak, organizowano konferencje w terenie, budowano stoiska promocyjne na branżowych targach, aż w końcu... temat ucichł. Strona internetowa projektu (www.pisa-narew.eu) wciąż działa, ale ostatni wpis pochodzi z połowy 2017 roku. Ciekawy materiał opublikował Portal Morski w 2018 roku – artykuł w panegirycznym stylu opisywał starania ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zmierzające do udrożnienia Narwi i Pisy. Zapowiadano prace regulacyjne na Narwi oraz podjętrzenie Pisy przez budowę dwóch stopni wodnych. Dziś nie ma już ani ministra, ani jego ministerstwa, a śluza w Pissu dzieli losy polskiej elektrowni atomowej – ma być, ale nie wiadomo kiedy i gdzie. Z kolei Narew jest częścią Szlaku Wodnego im. Króla Stefana Batorego (razem z Biebrzą i Kanałem Augustowskim oraz z Wisłą i Nogatem). Ten projekt narodził się w 2007 roku, ale prace zakończyły się na powołaniu komitetu i organizowaniu spotkań na Zamku Królewskim w Warszawie.



Nowogród. Schrony bojowe nad Narwią.

Muzeum Północno-Mazowieckiego w Łomży. To pięknie położone miejsce wciąga nas zupełnie, a widok ze skarpy na dolinę rzeki zapiera dech. Mamy czas na zakupy, wcześniejszy obiad w miejscowej restauracji, wybieramy się również w okolice pierwszego mostu na Narwi, za którym są bunkry dawnych umocnień. Odbływały się tu ciężkie walki we wrześniu 1939 roku, ich rekonstrukcje organizowane są na początku sierpnia. Schron w Nowogrodzie jest najdalej na zachód wysuniętym umocnieniem, pozostałe znajdują się na wschód od miejscowości. Niestety, we wrześniu obiekt był zamknięty – szkoda, bo wygląda bardzo okazale. W Nowogrodzie odwiedzamy także pomnik Młodym Bohaterom 1920 roku – odnowiony krzyż poświęcony okolicznym uczestnikom walk w wojnie polsko-bolszewickiej. Pomnik nie jest nowy, stoi tu od wielu lat, pamiętamy go jeszcze z czasów komuny, kiedy był prawdziwą zagadką w obliczu zacierania śladów z międzywojennej przeszłości. Kiedy pod koniec lat 70. złożyliśmy tu bukiet polnych kwiatów, miejscowe władze uznały to za prowokację i zrobiła się mała awantura.

Na wodach Narwi jest już znacznie szerzej, pojawia się oznakowanie, ale sam szlak wciąż jest dość wąski. Za mostem w Nowogrodzie ponownie stawiamy grot i pomagając łodzi wiosłem puchowym, pokonujemy kolejne kilometry. Do Ostrołki nie ma żadnych mostów i nisko zawieszonych linii energetycznych, więc wchodzimy w rytm mozolnej żeglugi. Na szlaku jest głęboko, ostrożnie opuszczamy płetwę sterową. Jednak wystarczy nieznacznie wyjść poza drogę wytyczoną



Rzeka Narew w Pułtusku.

przez boje lub tyczki, by usłyszeć, jak metalowa płetwa stuka o kamienie. Setny kilometr rzeki to kamienna łacha i szybki nurt. Kto się zagapi, ma kłopoty. Mimo to płyniemy teraz szybciej, halsujemy i w porywach wiatru odnotowujemy nawet niewielkie przechyły. Musimy jednak zmierzyć się z największą przeszkodą na trasie: sztucznym spiętrzeniem poziomu rzeki przy miejskiej elektrociepłowni w Ostrołce. Na tym odcinku nurt gwałtownie przyspiesza, płyniemy, jak na górskiej rzece, starając się być blisko szlaku. Budowa przegrody, pozwalającej na regulowanie poziomu wody, przedłuża się. Dopiero zakończenie prac ucywilizuje ten fragment. Nurt jest tak silny, że pokonanie tego odcinka pod prąd wydaje się praktycznie niemożliwe, być może właśnie dlatego tak niewiele jednostek z silnikami przyczepnymi porusza się tu w górę rzeki. My, na szczęście, mamy z górki. Emocji nie brakuje, bo wystarczy mały błąd sternika, by wylądować na beton. Później Narew się uspokaja i jej prędkość wraca do normy. Port w Ostrołce wita nas ponurą po-

godą i brakiem jakichkolwiek udogodnień. Betonowe keje robią dość upiorne wrażenie. Pusto, zimno i mokro – nakrywamy łódź folią i idziemy spać.

W drodze do miejscowości Różan nie spodziewamy się kłopotów, choć z pewną obawą zbliżamy się do osady Dyszobaba – przed laty był tu najtrudniejszy odcinek spływu naznaczony rozległymi łachami, dużą szerokością rzeki i płyciznami. Mówiono wówczas, że kto pokona Dyszobabę, jest już prawie w domu. Okazuje się jednak, że prace przeprowadzone kilka lat temu ucywilizowały ten odcinek rzeki. Nadal jest płytko, ale da się przejechać. Meandry zostały złagodzone, a brzegi obłożono faszyną.

Za Dyszobabą rzeka prostuje bieg, jest wystarczająco głęboka, by płynąć z połową miecza. Robi się sennie i spokojnie. Przez kilka godzin mamy wiatr od burty, więc stawiamy oba żagle i spinaker. Przyspieszamy, nadrabiając opóźnienie. Samo miasteczko nie budzi naszej ciekawości, więc po uzupełnieniu zapasów, płyniemy dalej. Następny port: Pułtusk. Po drodze nic szczególnego, zarówno na rzece, jak i na brzegu. Przed miastem nurt zwalnia, a Narew płynnie się poszerza. Ma na to wpływ zaporą Dęba znajdująca się na zachód od Zegrza – spiętrza ona rzekę, tworząc Zalew Zegrzyński i znacznie poszerzając Narew w jego okolicy. Jest szerzej, ale miejscami, poza wyznaczonym szlakiem, wciąż płytko.

W Pułtusku stajemy przed portem, w cichej zatoczce. Zaliczamy spacer na rynek, ponoć najdłuższy w Polsce, i wracamy na jacht. Nazajutrz szybko pokonujemy rozlewiska Narwi powstałe wskutek spiętrzenia rzeki, a za mostem w Wierzbicy jesteśmy już na Zalewie Zegrzyńskim. Do Zegrza płyniemy na pełnych żaglach, suszymy wszystko, co mokre, czyli rzeczy i śpiwory – zapewne wyglądamy jak cygański tabor. Rejs kończymy na przystani WTW w Zegrzu Południowym, gdzie nasze żony już czekają z ciepłą strawą.

300 kilometrów pokonaliśmy w sześć dni. Gdyby czas nas nie gonił, mielibyśmy szansę na spokojną włóczęgę i postoje na ciekawych biwakach, których nad Narwią wciąż nie brakuje. Szlak można pokonać pod żaglami, ale trzeba mieć pewne doświadczenie w pływaniu po rzekach, zachowywać ostrożność, pilnować kursu oraz zręcznie i z odpowiednią siłą używać wiosła puchowego na ostrych zakolach. Pisa nie jest oznakowana, bo jest wąska i dość głęboka. Na Narwi oznakowanie nie budzi zastrzeżeń, choć ślepe trzymanie się boi może zmylić sternika. Dla niektórych pokonanie szlaku będzie prostym spływem, dla innych sporym wyzwaniem. Choć na brzegach nie ma zbyt wielu udogodnień dla wodniaków, naprawdę warto dać się porwać nurtowi i zakosztować rzecznej odmiany żeglarstwa.

Tekst i zdjęcia: Marek Słodownik

Są dzieci, dla których dorastanie to ból i samotność.

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

oceanmarzen.org.pl

PRZESZŁOŚĆ ŻEGLARSTWO W DOROSŁE ŻYCIE

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

Wprowadzenie młodzieży z domów dziecka w dorosłość to wielkie wyzwanie.

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

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



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



Pierwsze szkolenie na stopień Żeglarsza Jachtowego.

- 52 zł to dzienny koszt szkolenia żeglarskiego, w trakcie którego młodzież nabywa uprawnień do samodzielnego prowadzenia jachtu
- 86 zł to jeden dzień nauki w szkole morskiej wraz z zakwaterowaniem i wyżywieniem oraz wsparciem specjalistów
- 100 zł to koszt dziennego wynagrodzenia dla naszych starszych wychowanków, którzy pływają jako wychowawcy/sternicy z młodszymi adeptami.

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

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

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

nazwa odbiorcy Fundacja Ocean Marzeń ul. Chmielna 73B lok 14, 00-801 Warszawa
nr rachunku odbiorcy 29 1240 6218 1111 0010 4356 6555
kwota
kwota słownie (wpłata)
nazwa zleciennodawcy
tytułem Fundusz Stypendialny

--	--	--	--

--

nazwa odbiorcy Fundacja Ocean Marzeń, ul. Chmielna 73B lok 14, 00-801 Warszawa
nr rachunku odbiorcy 29 1240 6218 1111 0010 4356 6555
kwota W X P L N
kwota słownie (wpłata)
nazwa zleciennodawcy
tytułem Fundusz Stypendialny

Oplata

--

pieczęć, data i podpis zleciennodawcy

Szkolenia na Mazurach. Dobrochna Nowak o kursach, kursantach i stopniowaniu trudności



Szkoła Żeglarska Gertis działa na Mazurach już 15 lat.



Jeśli teoria, to w przystępnej formie.



Jest czas nauki, jest czas zabawy.

Z Dobrochną Nowak, kierownikiem wyszkolenia żeglarskiego w Szkole Żeglarskiej Gertis, rozmawiamy o rozwoju szkoleń na Mazurach, które mimo konkurencji z innych regionów kraju, cieszą się rosnącą popularnością. Gertis działa już ponad 15 lat. Firma ma stałą kadrę instruktorską i flotę 20 jachtów stacjonującą w giżyckiej Ekomarinie (dobry dojazd, duży parking, 300 metrów od dworca PKP). W minionym sezonie załoga firmy zorganizowała 32 kursy i osiem rejsów doszkalających, a także szkolenia instruktorskie.

Magazyn „Wiatr”: Dlaczego tak wielu żeglarzy chce się szkolić na Mazurach?

Dobrochna Nowak: Przede wszystkim przyciąga ich sentyment do regionu – wielu chce się szkolić tam, gdzie bywali kiedyś na wakacjach lub rodzinnych rejsach. Poza tym, chcą zdobywać umiejętności na tych akwenach, na których później będą pływać najczęściej. To bardzo rozsądne podejście. Osoby, które zdobywały umiejętności i patenty na małych jeziorach w pobliżu domu, na Mazurach bywają niekiedy zaskoczone. Przede wszystkim wielkością akwenów, żegluga w trudniejszych warunkach, licznymi znakami nawigacyjnymi, manewrami w zatoczonych portach, a nawet koniecznością kładzenia masztów. Z doświadczenia wiem, że ci, którzy odbyli szkolenie na Mazurach, czują się tutaj pewniej.

Niektórzy pomijają kursy na stopień żeglarza jachtowego i od razu wybierają się na morze, by tam zdobywać patenty sterników. Dobra strategia?



Kiedy głód ścisła, a ręce pełne roboty...



Dobrochna Nowak.

Osobiście polecam stopniowanie trudności i etapowe zdobywanie wiedzy. Dlatego dobrze jest najpierw zaliczyć kurs na żeglarza, a dopiero później na wyższy patent sternika morskiego. Podstawowe szkolenie ma bowiem inny program, gwarantuje sporo żeglugi, manewrów, po prostu szlifujemy umiejętności, których nie da się zdobyć na wakacyjnym rejsie w Chorwacji. Niektórzy sądzą, że staż zdobyty na Adriatyku (na przykład 200 godzin w dwóch rejsach, czyli minimum na sternika morskiego) jest wystarczającą przepustką do samodzielnego prowadzenia jachtów po morzu. Należy jednak zadać sobie kilka pytań: Ile godzin spędziłem za sterem? Ile zwrotów przez rufę i przez sztag zrobiłem samodzielnie? Ile razy podchodziłem do kei. A może najwięcej czasu spędziłem z książką na dziobie, zażywając kąpiele w chorwackim słońcu? Jeśli ktoś od razu planuje pójść za ciosem i chce się starać o patent sternika morskiego, nie musi podchodzić do egzaminu na żeglarza. Ale szkolenie naprawdę warto odbyć.

Jak oceniasz ostatni sezon w mazurskich szkoleniach?

Przed majówką, w dobie rozwoju pandemii, nikt nie wiedział, jak będą wyglądać kolejne miesiące. Analizowaliśmy pojawiające się przepisy i czekaliśmy na zielone światło. Na szczęście żeglarstwo było jedną z pierwszych aktywności, które odmrożono. Najpierw robiliśmy szkolenia indywidualne oraz w małych grupach. Później, w czerwcu, powoli wracaliśmy do działalności szkoleniowej w formie obozów i rejsów. Na początku lipca Mazury zapęłniły się żaglarzami i sezon został obro-

Gdy dopisuje pogoda, nie chce się wracać do portu.



„Led Zeppelin” cumuje obok „Pink Floyd”. Rockowa flota Szkoły Żeglarstwa Gertis zawinęła do Sztynortu.



Regaty na zakończenie sezonu.

niony – do końca września wszystkie nasze jachty były na wodzie. Przy współpracy z komisją szkolenia PZZ i Katarzyną Domańską, zrobiliśmy też szkolenia instruktorskie. Trzeba dbać o to, by kadra się nam nie kurczyła – to ważne dla całej branży.

Jak się zapowiada przyszłoroczny sezon na Mazurach?

Pierwsze zapytania dotyczące przyszłorocznych szkoleń docierały do nas już w połowie września. Później było ich coraz więcej. Wydaje się, że nowy rok będzie podobny do minionego, czyli dobry. Wiemy już, czego się spodziewać w trudnych czasach pandemii. Wiemy też, że można prowadzić szkolenia z zachowaniem reżimu sanitarnego. Jesteśmy więc dobrej myśli.

Czego dziś oczekują kursanci?

Przede wszystkim wybierają oferty świadomie. Cena kursu nie jest dziś najważniejszym kryterium. Sprawdzają wszystko, co ma wpływ na koszt szkolenia i często szukają kompleksowych usług (bez dodatkowych opłat). Wielu świadomie wybiera nieco droższe propozycje, gdyż chcą zdobywać umiejętności na przykład na lepszym i nowszym sprzęcie. Naszej szkoły nie interesuje produkcja patentów na masową skalę, bo stawiamy na jakość. Tworzymy też w zespole dobrą przyjacielską atmosferę, więc wielu naszych uczniów wraca w kolejnych sezonach, by odświeżyć umiejętności lub wyczerperować jacht i pożeglować samodzielnie. ■

WIATR

ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza

KONTAKT:

Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny
tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl
Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy
tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

Za treść ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Niezamówionych materiałów i utworów redakcja i wydawca nie zwracają. Redakcja zastrzega sobie prawo do adustacji 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





Mazury 2020. Antoni Molitor, samotny żeglarz na jachcie „Kaczorek”.

Fot. Marek Słodownik

Antoni Molitor i jego mazurska łupinka. Prawie pół wieku na jednej łódce

Ruciane Nida. Do pomostu podpływa niewielka łódź żaglowa – na Mazurach już się takich nie widuje. Ale choć nie ma wysokich burt, lśniących okuć i koła sterowego, właśnie ona budzi na kei największe zainteresowanie. Mimo wieku, jest w doskonałym stanie. Odbieram cumę i nawiązuję rozmowę – tak poznałem pana Antoniego Molitora, emerytowanego górnika z Jastrzębia Zdroju i armatora jachtu „Kaczorek”. Oto jego opowieść.

Na budowę zdecydowałem się w 1974 roku. Brałem pod uwagę projekty Mieczysława Plucińskiego czy Stefana Workerta, ostatecznie wybór padł na łódź typu kaczorek (to także nazwa własna mojego egzemplarza). W owych czasach, wraz z zakupem planów uzyskiwało się swego rodzaju przydział na materiały. Bo w sklepach były pustki, wszystko trzeba było zdobywać lub kupować przy pomocy znajomych, niekiedy stać w długich kolejkach lub zapisywać się na listy oczekujących. Jeździłem więc moim trabantem z przyczepą do Warszawy po kolejne materiały. Budowa postępowała powoli. Jacht powstawał w typowym osiedlowym garażu, więc trabant musiał stać na zewnątrz. Żona trochę kręciła nosem, bo się bała, że lakier mu wyblaknie.

Kaczorek miał dobrze opracowane plany. Szablony prznosiłem na arkusze sklejk i można było wycinać. Łódź ma 4,4 metra długości (4,1 metra w linii wodnej), 1,7 metra szerokości, zanurzenie bez miecza to zaledwie 20 centymetrów. Powierzchnia żagli: 9,5 metra kw. W latach 70. ta jednostka nie uchodziła za mikrusa. Dziś, oczywiście, już same jej wymiary budzą zaciekawie-

nie. Jednak dla mnie i mojego psa jest w sam raz. Kiedyś pływałem na nashu. Co ja się na nim nabiegałem... Na mojej łodzi, gdy siedzę w kabinie, wszystko mam pod ręką bez wstawania, nawet gotowanie nie jest uciążliwe. Mam zaledwie 1,61 metra wzrostu, ważę 55 kilogramów – ta łódka jest dla mnie idealna.

Żona do budowy odnosiła się sceptycznie, ale nie mówiła „nie”. Kiedy jacht powstał, zabrałem ją na Mazury. Był rok 1976. Wystartowaliśmy z Węgorzewa. Niestety, już po dwóch, trzech dniach żona miała dość. Trochę się pobijała, wyszły jej siniaki, w końcu wysiadła i postanowiła wynajmować domki kempingowe na trasie mojego rejsu. W końcu uznała, że to jednak nie ma sensu – na Mazury razem już nie pojechaliśmy. Muszę przyznać, że nie czułem się skrzywdzony takim obrotem sprawy. Z synem było podobnie. Żeglował na moim jachcie tylko raz, a później wybrał piłkę nożną.

Mój „Kaczorek” ma mnóstwo zalet. Można go zwodować samodzielnie, bo jest lekki. Przygotowanie do rejsu trwa dzień, bo łódź trzeba położyć na burtę, by przykręcić płyty balastowe, a później jeszcze otaklować. Na Mazurach zawsze jestem w czerwcu, przed wakacjami. Później pod koniec sierpnia i we wrześniu, kiedy uczniowie wracają do szkoły. Kiedyś bywałem także w lipcu, ale wtedy zwykle słabo wieje, więc zrezygnowałem z tego terminu. Żegluję spokojnie, nigdy się nie spieszę. Gdy startowałem w Węgorzewie, płynąłem do miejscowości Ruciane Nida, a później jechałem autobusem na północ po trabanta i przyczepę. Po latach ten plan uległ zmianom, ponieważ po likwidacji wielu połączeń autobusowych podróże do Węgo-

rzewa zajmowała mi nawet osiem godzin. Tak-sówkarz oferował kurs za 300 zł, a to połowa budżetu mojego rejsu. W ostatnich latach rejsy zaczynam na Tałtach i żegluję na południe, między innymi po to, by ominąć kanały. Zawsze pokonywałem je samodzielnie, na silniku lub wiosłując. Gdy startowałem rano, późnym popołudniem byłem po drugiej stronie. Wielu żeglarzy oferowało mi holowanie, ale zwykle dziękowałem, bo przecież nigdzie się nie spieszyłem. Raz się zgodziłem. W kanale był spory ruch. Wielkie motorówki nie zwalniały, więc fale były tak duże, że moja łódź skakała po nich jak korek. Bałem się, że wyląduje na brzegu – to był ostatni raz.

Na Mazury jeżdżę dla kontaktu z przyrodą. Nie interesuje mnie gwarne życie portów, to nie mój świat. W ostatnich latach coraz trudniej o ciche miejsca, ale mam kilka swoich sekretnych kryjówek. Na szlaku mam też wielu znajomych, głównie bosmanów z ulubionych

portów – zwykle witają mnie, jak starego kumpla i często zwalniają z opłat. Na szlaku kieruję się tam, gdzie wiatr niesie. Nigdy też nie żegluję, gdy siła wiatru przekracza cztery stopnie w skali Beauforta – na tak niewielkim jachcie byłoby to dla mnie zbyt niebezpieczne. Posiłki przygotowuję samodzielnie, bo teraz bez problemu można kupić niezbędne produkty. Ale kiedy tak żegluję i żegluję, to w końcu nabieram ochoty na porządną obiad – od lat spożywam go w Popielnie.

W przyszłym roku „Kaczorek” będzie mieć dopiero 45 lat. Wciąż jest w bardzo dobrym stanie. Niedawno musiałem pomalować kabinę, bo ze sklejk o grubości pięciu milimetrów, po wielu szlifowaniach zostały chyba ze trzy. Mam jeszcze oryginalne kadmwane ściągacze. Prawie całe cynkowane olinowanie także pochodzi z lat 70. Ostatnio musiałem jedynie wymieść wantę. W czasie wiosennej pandemii wyszlifowałem wnętrze od dziobu do śródokręcia i położyłem nowy lakier. Łódź wygląda dokładnie tak, jak przed kilkoma dekadami. Dołożyłem jedynie panel słoneczny, który kilka lat temu ufundowali mi koledzy z klubu PTTK Pszczyna – nie ładowałem baterii telefonu, a oni się skarżyli, że nie mogą się dodzwonić. Za kontaktem ze światem nie tęskniłem, ale w końcu, ze względu na wiek, uległem. W listopadzie skończyłem 74 lata, więc rodzina coraz bardziej się o mnie martwi. Ale nie zamierzam odpuszczać – żegluję, dbam o kondycję i codziennie uzupełniam zapiski w żeglarskim pamiętniku. Martwię się tylko o to, kto przejmie po mnie łódź, gdy już zejść na ląd.

Wysłuchał Marek Słodownik

Vendée Globe. Żeglują samotnie, ale nikt nie zostaje na morzu sam

Wokółziemskie regaty samotników Vendée Globe dostarczają w tej edycji wielkich emocji, nie brak też dramatycznych sytuacji. Po zderzeniach z dryfującymi przeszkodami, których w oceanach jest coraz więcej, jachty pędzące z prędkością przekraczającą 20 węzłów są szczególnie narażone na uszkodzenia. Dlatego trzeba mieć nie tylko solidny budżet i świetnie przygotowany jacht, ale także szczęście. Po miesiącu rywalizacji, liderzy minęli wyspy Kerguelena na Oceanie Indyjskim i zmierzali na wschód. Z 33 żeglarzy, którzy wyruszyli na trasę, pięcioro musiało się wycofać.

Pierwszy zawrócił Jérémie Beyou, skipper jachtu „Charal”, który uderzył w dryfujący obiekt. Wrócił do portu startowego, pokonując 600 mil, a po dokonaniu niezbędnych napraw, wypłynął ponownie (dzień przed zamknięciem linii startowej). Jacht „Corum L'Épargne” stracił maszt i Nicolas Troussel zakończył regatę na Wyspach Zielonego Przylądka. Kłopoty techniczne miał Armel Tripon na „L'Occitane” – zanim się z nimi uporał, spadł na daleką pozycję. Jacht „DMG Mori” stracił grot po niefortunnym zwrocie. A ponieważ zawodnicy nie mogą mieć zapasowych grotów, Japończyk Kojiro Shiraishi przez tydzień laminował swój główny żagiel.

Poza tym na Atlantyku wszystko się układało zgodnie z brytyjskim scenariuszem – na prowadzeniu był Alex Thomson na swym nowoczesnym i szybkim „Hugo Bossie” wartym sześć milionów funtów. Jednak na drugiej pozycji płynął Francuz Jean Le Cam, doświadczony skipper jachtu „Yes, We Cam”, któremu nie udało się pozyskać głównego sponsora i który żeglując 13-letnią jednostką bez hydroskrzydeł. Jean płynął znakomicie taktycznie, niemal bezbłędnie wykorzystując zmienne warunki.

Później prowadzący Thomson zgłosił strukturalne uszkodzenia kadłuba, które pokazał na filmie wysłanym do organizatorów regat. Skierował jacht na spokojniejsze wody i położył się spać. Kiedy po kilku godzinach wstał, był gotów do całonocnej operacji naprawczej. Na pokładzie miał kompozytowe elementy, żywicę wiążącą w skrajnie niesprzyjających warunkach i niezbędne narzędzia. Po konsultacji w zespole brzegowym, wykonał zadanie i powrócił do regat (wyprzedziło go zaledwie siedmiu rywali). Kiedy z dużą prędkością wracał do czołówki, jego jacht uderzył w dryfującą przeszkodę i stracił pletwę sterową. Tego było już za dużo. Alex ze łzami w oczach musiał się poddać, popłynął do Kapsztadu, gdzie w przeszłości już dwukrotnie kończył przedwcześnie wokółziemskie regaty.

Zajmujący drugą pozycję Thomas Ruyant, płynący na jachcie „LinkedOut”, także uderzył w dryfujący obiekt i uszkodził foil. Postanowił jednak kontynuować wyścig, bo uznał, że lewe skrzydło jest rzadziej wykorzystywane na trasie wyścigu (cztery lata temu Alex Thomson płynął bez foila przez większą część regat, a mimo to zajął drugie miejsce).

Kiedy emocje na chwilę opadły, świat obiegła wiadomość z pokładu „PRB”. Kevin Escoffier poinformował, że łódź nabiera wody. Sztab regat skierował w miejsce zdarzenia jacht, który był najbliżej – na pomoc ruszył Jean Le Cam. Dotarł po dwóch godzinach. Po jachcie rywała nie było już śladu, a Escoffier czekał w tratwie. Żeglarze nawiązali kontakt, ale podjęcie rozbitka nie było możliwe ze względu na wzburzone morze i wiatr wiejący z prędkością 35 węzłów. Jean postanowił przeczekać noc w pobliżu, ale Kevin w pewnym momencie zniknął mu z oczu. Dzięki pomocy meteorologów, nakreślono kierunek dryfu tratwy i oznaczono w przybliżeniu jej nowe położenie. Do akcji skierowano kolejnych trzech żeglarzy będących najbliżej poszkodowanego. Kiedy zrobiło się jasno, ponownie odnaleziono rozbitka, który wreszcie trafił na pokład „Yes, We Cam”. Po dwóch dniach Escoffier został podjęty przez francuską fregatę patrolującą region wybrzeży afrykańskich.

Regulamin regat pozwala na żeglowanie w dwie osoby w szczególnych okolicznościach. W 1996 roku Pete Goss żeglował trzy dni pod wiatr wiejący z prędkością 40 węzłów, by dotrzeć do Raphaëla Dinelliego, którego następnie odstawił do Hobart. Podobny wypadek miał miejsce podczas regat BOC Challenge. Jacht „PRB”, prowadzony przez Isabelle Autissier, wywrócił się przed Hornem. Żeglarke podjął na pokład późniejszy zwycięzca Giovanni Soldini, który podwiózł rywalkę do Punta del Este w Urugwaju.

Rozbitek oczywiście nie może uczestniczyć w żadnych czynnościach związanych

z prowadzeniem jachtu, nie może również wspierać swego wybawcy w nawigacji, ani nawet gotować. Ciekawostką ostatniej akcji ewakuacyjnej jest fakt, że 12 lat temu to właśnie Jean Le Cam, utraciłszy jacht „VM Matériaux” w okolicy Hornu, potrzebował pomocy, z którą pospieszył Vincent Riou – także płynący wówczas na łodzi o nazwie „PRB”. Oczywiście, żadna akcja ratownicza prowadzona przez uczestnika regat nie pozostaje bez rekompensaty. Zapewne jeszcze przed zakończeniem wyścigu poznamy komunikat odejmujący Jeanowi czas poświęcony na poszukiwanie rywala. Na podobną rekompensatę mogą liczyć także pozostali uczestnicy akcji. W obliczeniach biorą udział meteorolodzy, którzy analizują warunki panujące w czasie operacji oraz po niej.

Co właściwie się stało na „PRB”? Kevin informował, że podczas schodzenia z fali jacht nabrał dużej prędkości. Kiedy wznosił się na kolejną, kadłub zламаł się niczym statek z klocków. Opuszczenie pokładu zajęło żeglarzowi zaledwie dwie minuty, zdołał tylko nadać krótki komunikat i zabrać to, co miał pod ręką. Tratwa otworzyła się automatycznie i pozwoliła przetrwać na ocenie kilkanaście godzin.

Nie był to jednak koniec kłopotów uczestników regat. Jacht „Arkéa-Paprec” Sébastiena Simona, który brał udział w akcji ratowniczej, także uderzył w dryfującą przeszkodę i po analizie sytuacji, zawinął do Kapsztadu. Ten sam los podzieliła Sam Davies, która uderzyła kilem tak mocno, że jacht „Initiatives-Coeur” zredukował prędkość z 20 węzłów do zera. Uszkodzeniu uległa część podwodna w okolicy pletwy balastowej, ale Brytyjka zdołała samodzielnie dopłynąć do portu w RPA. Po wykonaniu niezbędnych napraw, Davies chce powrócić na trasę, by dopłynąć do mety poza klasyfikacją.

Marek Słodownik

Kevin Escoffier opuszcza jacht „Yes, We Cam” i zmierza na pokład francuskiej fregaty. Fot. Marine Nationale Défense





Stoczniowa załoga podczas pierwszych testów nowej łodzi.

Parker Monaco Flybridge. Pierwszy jacht z górnym pokładem firmy Parker Poland

Jacht Parker Monaco Flybridge zaprezentowano w październiku na targach w Genui. To pierwsza jednostka z górnym pokładem polskiej stoczni Parker Poland i zarazem rozwinięcie flagowego modelu firmy, czyli Monaco 110, laureata wielu międzynarodowych nagród, między innymi Best of Boats

Award 2018 (kategoria Best for Family). Budowa kadłuba z górnym pokładem była odpowiedzią na potrzeby rynku i zapytania klientów, choć projektanci zdawali sobie sprawę, że nie będzie to łatwe zadanie. Tym bardziej, że górny pokład często zaburza sportowe linie eleganckich konstrukcji. Jak z tym wy-

zwaniem poradziła sobie firma Parker Poland? Doskonale. Gdyby nie relingi, owiewka i wyższy spoiler z antenami w tylnej części pokładu, moglibyśmy nie poznać, że to zupełnie nowa łódź. Jest zaledwie 0,55 metra wyższa od poprzedniczki – biorąc pod uwagę korzyści, jakie daje użytkownikom flybridge, to naprawdę niewiele.

Wejście na górny pokład znajduje się w prawej części kokpitu. Na górze mamy stanowisko sterowania, dużą kanapę w tylnej części i na lewej burcie oraz dwuosobowy fotel nawigatora. Kanapy otaczają duży obniżany stół. Po jego opuszczeniu niemal cały pokład zamienia się w ogromne łóżko. Dodatkowym wyposażeniem może być składane bimini,



Na górnym pokładzie: sterówka, dwuosobowy fotel nawigatora, kanapa i obniżany stół.

PARKER MONACO FLYBRIDGE	
Długość	11,64 m
Szerokość	3,63 m
Zanurzenie (bez silnika)	0,48 m
Waga (bez silnika)	6100 kg
Zbiorniki paliwa	700 l
Zbiorniki wody	200 l
Załoga	do 10 osób
Kategoria CE	B
Maksymalna moc silników	2 x 350 KM

które osłoni nas przed słońcem. Flybridge jest na tyle duży, że bez problemu pomieści nawet sześć osób.

Zabudowy kokpitu, wnętrza i pokładu dziobowego są takie same, jak w modelu Monaco 110. W kokpicie mamy stół, kanapę oraz składane i przesuwane łóżko, pod którym ukryte są przyczepne silniki. Na jachcie rodzinnym nie mogło też zabraknąć platform kąpielowych oraz bezpiecznego zejścia na ląd przez boczne drzwiczki w prawej burcie. Do salonu wchodzimy przez przesuwane drzwi. Z lewej strony, na lekkim podwyższeniu, zaprojektowano jadalnię z dużym stołem i wygodną kanapą. Natomiast po prawej stronie jest kambuz z dwupalnikową płytą grzewczą i zlewozmywakiem – wszystko ukryte pod unoszonym blatem. Część kuchenna ma kształt litery L, której krótsze ramię łączy się z kokpitem. Dzięki temu, po otwarciu dużego okna, zamienia się w wygodny barek oddzielający kokpit od kambuza, z dwoma lodówkami wbudowanymi po obu stronach.

W przedniej części salonu jest główne stanowisko sterowania z bocznymi drzwiami pozwalającymi wyjść na półpokład. Natomiast w części mieszkalnej są dwie dwuosobowe kabiny ze wspólną toaletą i dużą kabiną prysznicową. Pomieszczenia są dobrze doświetlone naturalnym światłem wpadającym przez burtowe okna i długi świetlik w pokładzie dziobowym. Co ważne, montując górny pokład, nie zrezygnowano z przeszkłonego dachu nad salonem – znajduje się w przedniej części nadbudówki.



Dziobówka z szerokim łóżkiem...



...i łazienka z przedziałem prysznicowym.



Zasięg z maksymalną prędkością: 130 mil. To się nazywa wolność.

www.wiatr.pl

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!

NOWA OFERTA na sezon 2021

**ubezpieczenie czarterów
na wodach śródlądowych RP**

YACHT-POOL POLSKA
Agencja: Daniel Prusinski

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

Bavaria Vida 33. Niemiecka stocznia debiutuje w segmencie łodzi z silnikami przyczepnymi



Vida 33 dostępna jest w wersjach open i hard-top. Można też wybrać zabudowę pokładu dziobowego – z materacem lub ze stolikiem.

Fot. Rolf Nachbar

Niemiecka stocznia Bavaria Yachtbau wprowadziła na rynek swój pierwszy jacht motorowy z silnikami przyczepnymi: 11-metrowy daycruiser Bavaria Vida 33 napędzany jest dwoma motorami – najmniejszy zestaw to dwa silniki o mocy 150 KM, najmocniejszy – dwie jednostki o mocy 300 KM. Debiut okazał się bardzo udany, bo nowa łódź od razu zyskała nominacją do międzynarodowej nagrody Best of Boats 2020 (kategoria Best for Fun).

Premierę zaplanowano na wrzesień. Niestety pandemia koronawirusa uniemożliwiła organizację targów i uroczystych prezentacji, utrudniła też przeprowadzanie testów. Mimo to, udało się nam popłynąć prototypowym egzemplarzem (kadłub numer 1) i możemy się z wami podzielić wrażeniami z żeglugi.

Bavaria Vida 33 dostępna jest w dwóch wersjach: open i hard-top. Możemy też wybrać zabudowę pokładu dziobowego – tradycyjną

z dużym materacem lub gościnną z dziobowym kokpitem wyposażonym w kanapę i składany stolik. Nasz testowy egzemplarz miał hard-top i materac w dziobie. Wyposażenie dodatkowe stanowiła szeroka, hydraulicznie opuszczana, platforma kąpielowa – gorąco polecam to rozwiązanie. Platformę możemy opuścić do wody lub unieść powyżej pokładu, by ułatwić wejście z wysokiej kei. Jeżeli platforma jest opuszczona, specjalne zabezpieczenie uniemożliwia uruchomienie silników. Dodatkowe zabezpieczenie ostrzega sterownika przed zbyt wysokim uniesieniem silników podczas żeglugi.

W kokpicie, na prawej burcie, zamontowano dużą kanapę oraz rozkładany i opuszczany stół (możemy tu zbudować duże łóżko). Jest też kanapa rurowa z całkowicie rozkładanym oparciem. Lewą burtę kokpitu zajmuje kam-buz z dwupalnikową kuchenką, grillem, lodówką i zlewozmywakiem. Po tej stronie jest



Sterówka ma szeroki panel i trzy wygodne fotele z wysokimi oparciami.

Fot. Rolf Nachbar



Stół w kabinie można opuścić i powiększyć łóżko.

BAVARIA VIDA 33

Długość	11,08 m
Szerokość	3,43 m
Zanurzenie	0,94 m
Zbiornik paliwa	700 l
Zbiornik wody	200 l
Napęd	przyczepne od 2 x 150 KM do 2 x 300 KM

też bezpieczne przejście na pokład dziobowy zabezpieczone wysoką burtą i konstrukcją hard-topu – wystarczy otworzyć niewielkie drzwi i uchylić okno owiewki, by się znaleźć w przedniej części, na materacu otoczonym pokładem i niskimi relingami. Po zakończeniu testu odwiedziłem stocznię, by zobaczyć pierwszą jednostkę z alternatywną zabudową pokładu dziobowego. Wydaje się, że kanapa i składany stół to nieco bardziej funkcjonalna aranżacja tej przestrzeni.

Założeniem konstruktorów nie było stworzenie łodzi, na której będziemy mieszkać z rodziną przez całe wakacje, chodziło przede wszystkim o jacht do zabawy podczas weekendu. Mimo to, kabina mieszkalna jest solidnie wykonana i dobrze wyposażona – dwie osoby mogą w niej komfortowo spędzić kilkudniowy urlop. W kabinie mamy kanapę w kształcie litery V oraz stół. Możemy go opuścić i powiększyć miejsce do spania. Po prawej stronie, pod sterówką, jest obszerna kabina sanitarna z morską toaletą, umywalką i prysznicem. Wnętrze jest dość jasne, bo sporo światła wpada przez duże okna w obu burtach. Na szczególną uwagę zasługuje sterówka – jest wręcz imponująca. Ma nie tylko kierownicę, joystick i bardzo szeroki panel z dwoma dużymi mo-



Przedni pokład w aranżacji ze stołem i kanapą.

Fot. Rolf Nachbar

nitorami kontrolnymi, ale także trzy wygodne fotele z wysokimi oparciami, składanymi podłokietnikami i regulowanymi siedziskami.

Test jachtu przeprowadziliśmy w Giebelstadt, na wodach rzeki Men, w centrum testowym stoczni Bavaria Yachtbau. Nasza łódź napędzana była dwoma silnikami Mercury V8 – każdy o mocy 300 KM (najmocniejszy dopuszczalny zestaw do tej jednostki). Jacht o masie około sześciu ton udało się wprowadzić w ślizg po około 11 sekundach. Po kolejnych 30 sekundach osiągnęliśmy prędkość maksymalną – 39,5 węzła (obroty silnika: 5700 rpm). Podróż z taką prędkością (ponad 70 km/h) po dość wąskiej rzece, na długo pozostanie w mojej pamięci. Jednak to nie prędkość zrobiła na mnie największe wrażenie, ale zwrotność tej jednostki, szybkość reakcji na

ruch kierownicy i sposób, w jaki jacht składa się do zwrotu. Dawno nie pływałem tak dużą łodzią, o tak wyraźnym zacięciu sportowym. Pod koniec testu sprawdzałem, jak ciasno można nią skręcać – kolejne próby wprawiały w zdziwienie wszystkich obecnych na pokładzie, bo po prostu przez okna w burtach mogli zaglądać pod powierzchnię wody. Co ważne, manewrów nie zakłócało zjawisko kawitacji.

Jeśli szukacie wygodnego, dużego, szybkiego i zwrotnego jachtu motorowego, z dwoma silnikami przyczepnymi, na którym spędzicie czas z grupą przyjaciół, model Bavaria Vida 33 spełni wszystkie oczekiwania i może być świetnym wyborem. Przedstawicielem Bavaria Yachtbau w Polsce jest firma Yachts & Yachting. Więcej na stronie www.yachtsandyachting.pl.

Arek Rejs

Platformę rufową możemy opuścić do wody lub unieść powyżej pokładu, by ułatwić wejście z wysokiej kei.

Fot. Rolf Nachbar





Best for Family: Prestige 420 Fly.



Best of Boats 2020. Pięć najlepszych jachtów nagrodzono po przeprowadzeniu 260 testów



FOT. G. WESTPHAL

Best for Beginners: Saxdor 200 Sport.



FOT. VIRGINIE PELAGALLI

Best for Fishing: Quicksilver 805 Pilothouse.



FOT. HENRIK LJUNGVIST

Best for Fun: Nimbus T8.



FOT. ALBERTO COCCHI

Best for Travel: Absolute Navetta 64.

Finał siódmej edycji Best of Boats Award transmitowano w internecie z telewizyjnego studia Messe Berlin, organizatora targów Boat & Fun. Jesienią wystawę odwołano z powodu pandemii, ale nie zrezygnowano z uroczystej ceremonii wręczenia nagród za najlepsze łodzie motorowe 2020 roku. Nagroda przyznawana jest w pięciu kategoriach: Best for Beginners (najlepsza łódź dla początkujących), Best for Fishing (najlepsza do wędkowania), Best for Family (najlepsza dla rodziny), Best for Fun (najlepsza do rozrywki) i Best for Travel (najlepsza do podróży). Jury tworzy 17 dziennikarzy z 15 krajów świata. W minionym sezonie odwołano większość targów i imprez testowych. Ze względu na ograniczenia w podróży, trudno było też organizować testy indywidualne. Mimo tych przeszkód, członkowie jury przeprowadzili 260 testów premierowych jachtów.

W studio Messe Berlin gościli Stefan Gerhard, twórca i koordynator nagrody, Daniel Barkowski, dyrektor targów Boat & Fun oraz Thomas Sauermann, prowadzący spotkanie. Stefan Gerhard przypomniał, że dużym sukcesem jest już sam awans do finału konkursu i producenci wszystkich nominowanych jednostek mogą się czuć zwycięzcami.

W kategorii Best for Beginners nagrodę przyznano łodzi Saxdor 200 Sport. Jan Sjölund, redaktor naczelny fińskiego magazynu „Venemestari”, pochwalił konstruktorów za stworzenie łodzi z myślą o początkujących. – Jednostka łączy funkcje skutera i sześciometrowej motorówki. To sprawia, że jest tak wyjątkowa – powiedział Ludvig Liljequist, dyrektor generalny Saxdor Yachts. Trzeba dodać, że łódź powstaje w polskiej stoczni Elite Shipyard Elk.

W kategorii Best for Fishing nagrodę otrzymała łódź Quicksilver 805 Pilothouse. Na wręczenie trofeum zaprosił Enrique Curt, twórca

magazynu „Mares” z Barcelony. Później głos zabrał przedstawiciel firmy Brunswick Europe. – Tę jednostkę, nasz pierwszy model nowej generacji, wprowadziliśmy na rynek dzięki pracy zespołowej. To wyjątkowa łódź wędkarska, bo zapewnia komfort i wygodny nocleg całej rodzinie – powiedział Sylvain Perret.

W kategorii Best for Fun triumfowała łódź Nimbus T8 ze Szwecji. O walorach tego modelu mówił Alfred Boer, tester z magazynu „Nautique” (Holandia) i „Varen” (Belgia). Przedstawiciel producenta zwrócił uwagę na uniwersalność konstrukcji. – Ta łódź nie tylko przewiezie cię z miejsca na miejsce, ale też zagwarantuje fantastyczną zabawę, gdy będzie płynąć w ślizgu – powiedział Jonas Gothberg, dyrektor handlowy Nimbus Boats Sweden.

Moim udziałem było zaproszenie widzów na ogłoszenie decyzji jurorów w kategorii Best for Travel. Zwróciłem uwagę, że łodzie do podróżowania powinny być komfortowe, niezawodne i gotowe do dalekich rejsów. W tym roku zwyciężyła innowacyjna włoska jednostka Absolute Navetta 64. – To co osiągnęliśmy, zawdzięczamy wysiłkowi całego zespołu oraz innowacyjnym rozwiązaniom. Łódź zapewnia maksymalną przestrzeń, komfort i styl, szczególnie modele oferowane w wersji Beach Club – powiedział Cesare Mastroianni, szef Absolute Yachts.

Na finał w kategorii Best for Family zaprosił Słowacki dziennikarz Julijan Višnjevec. Nagrodę otrzymał jacht Prestige 420 Fly. – To wyróżnienie wiele dla nas znaczy, bo kategoria Best for Family to dokładnie to, co reprezentuje nasza marka. Łódź jest wygodna, łatwa w użyciu i rodzina, po prostu dom z dala od domu – powiedział Erwin Bamps z Prestige Yachts.

Co rok ceremonię wręczenia nagród Best of Boats kończyliśmy pamiątkowym zdjęciem. Tym razem, niestety, mogliśmy jedynie pogratulować zwycięzcom, pożegnać widzów i obiecać, że w przyszłym sezonie znów się spotkamy na testach, a później w Berlinie na targach, by wręczyć nagrody Best of Boats 2021.

Arek Rejs