nr 6 (LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2017) | 14 |

W ŚLIZGU!

PREST YN SPORTÓW WODNYCH

POLSKA 100
REJS NARODOWY

KWALIFIKACJE DO TOKIO2020
NOWE REGUŁY GRY

KITEBOARDING
ZIMOWY TRENING NA BAŁTYKU

KLASYCZNA RIVA
W POLSKIM WYDANIU

PRZEMYSŁAW TARNACKI
WARSZAWA-SYDNEY-HOBART

DENON
SALONY FIRMOWE

PRZYJDŹ.
USIĄDŹ.
POSŁUCHAJ.

Wkrótce otwarcie zupełnie nowego
salonu Denon w Galerii Bałtyckiej!

Galeria Bałtycka
Al. Grunwaldzka 141
80-264 Gdańsk
www.salonydenon.pl

Śledź nas

Nie chcesz zimą rezygnować z pasji?

Najcieplejsze pianki świata.

Patagonia R Series Yulex®

Dasea People daseapeople.com

undaservice

Serwis pianek neoprenowych / suchych skafandrów / sztormiaków / pokrowców

Nietypowa sprawa? Spytaj, coś wymyślimy!

Kuba Szczęsny / undakuba@gmail.com / +48 735 202 162

W WYŚCIGU O ŚWIATOWE REGATY

Choć Polacy nie po raz pierwszy startują w Sydney - Hobart to jednak znów mamy postęp. W 2001 roku w tych jednych z najsłynniejszych i jednocześnie najtrudniejszych regat świata – wystartowała m.in. „Łódka Bols", a w 2014 Katharis II i Selma Expeditions. W regatowej Łódce Bols połowę załogi stanowili Polacy, a sternikiem był Brytyjczyk. W dwóch pozostałych były już w pełni polskie załogi, z tym, że Selma to jacht ekspedycyjny, a Katharis II to Oyster 72, czyli jednostka bardziej turystyczna niż regatowa. W tegorocznym Sydney - Hobart będzie i w pełni polska załoga (za wyjątkiem jednej osoby) i do tego regatowa jednostka. Do całkowitego szczęścia – czyli polskiej załogi na polskiej i jednocześnie regatowej łódce - jeszcze trochę potrzeba. Nie wspominając o realnych szansach na wygraniu takich regat. Do tego są już niezbędne wielomilionowe budżety. Oczywiście liczone w euro.

Jak zapowiada bohater naszej okładki – Przemek Tarnacki – to jedno z marzeń, a raczej celów jakie stoją przed nim i prowadzonym przez niego warszawskim Ocean Challenge Yacht Club. Celów jak najbardziej realnych, do których jednak Tarnacki i jego koledzy z klubu – stąpający twardo po ziemi ludzie biznesu - podchodzą spokojnie, a wręcz pragmatycznie. „Żeglarstwo regatowe to palenie pieniędzy w kominku" – mówi w rozmowie ze W Ślizgu! opisując metodę małych kroków dochodzenia do wyznaczonego celu. Bez pośpiechu, mocno opierając się o nasze realia.

Warto tutaj dodać, że to nie jedyny tego typu klub w Polsce. Podobny działa w Sopocie – to Yacht Club Sopot. Członkowie tego klubu ścigają się w mniejszych klasach, jak chociażby w Sailing Champions League, a jeżeli chodzi o duże jednostki to przed nim trzeci już start w St. Maarten Heineken Regatta ze sternikiem Mateuszem Kusznierewiczem na pokładzie. A skoro już o naszym najlepszym olimpijczyku, a także wiceprezesie PZŻ mowa - to najgłośniej dzisiaj jest o innym projekcie w którym jest on liderem. To Polska100, dwuletni rejs dookoła świata, a w jego trakcie udział w najsłynniejszych regatach, m.in. Sydney – Hobart. I to nie tylko sam udział, ale jak zapowiedział Mateusz Kusznierewicz podczas jednego ze swoich wystąpień – walka o pierwsze miejsce i to nie tylko w czasie przelicznikowym, ale i rzeczywistym. Wszystko na polskim jachcie, w pełni regatowym i z polską załogą. Budżet nie jest jeszcze znany, podobnie jak formuła prawna przedsięwzięcia, ani sam jacht, ani załoga, ani inne szczegóły – wiadomo jednak, że pieniądze ma wyłożyć Polska Fundacja Narodowa, którą finansuje z kolei 16 spółek skarbu państwa. Rozmach jest więc duży, tym bardziej, że po raz pierwszy w historii naszego żeglarstwa projekt startu na specjalnej konferencji ogłosiło aż 3 ministrów, w tym wicepremier Piotr Gliński. Szczegóły mają być znane w przyszłym roku. Jedno jest pewne – niezależnie jak, kto i gdzie dokładnie popłynie – o projekcie będzie głośno.

Michał Stankiewicz

NUMER 14

FELIETON
6 PRZEMYSŁAW MIARCZYŃSKI - GÓRSKIE WĘDRÓWKI
7 ZBIGNIEW GUTKOWSKI - OCEANICZNY TŁOK
8 CZAS SURFERÓW CZY GRUBYCH PORTFELI?

WYDARZENIA
9 LASERY NA PODIUM
10 DO CZTERECH RAZY SZTUKA
13 RETRO I KLASYCZNIE
15 POLSKA 100
21 ORKAN VS WINDSURFERZY
24 NOWA GRA O TOKIO

28 OKIEM PSYCHOLOGA
PSYCHOLOGIA JEST WSZĘDZIE #VOLVOOCEANRACE

TEMAT Z OKŁADKI
30 ŻEGLARZ BIZNESU

LUDZIE
40 MŁODZI GNIEWNI
46 8 PYTAŃ / VICTOR BORSUK

TECHNOLOGIE
50 GO PRO HERO 6
51 NOWY SUNREEF
52 YACHTIN MOŻE BYĆ DOCHODOWY
54 KLASYCZNA RIVA W POLSKIM WYDANIU
60 HISZPAŃSKI FAWORYT NA PROWADZENIU

NOWOŚCI
66 CO POD CHOINKĘ?

PODRÓŻE
68 TAJLANDIA KATAMARANEM

IMPREZY
72 WYDARZYŁO SIĘ

KRONIKI
84 POMORSKA GALA ŻEGLARSKA
COSMOPOLITAN YACHTING NIGHT
85 SOPOT WAVE W SHERATONIE

W ŚLIZGU!
Dwumiesięcznik bezpłatny

Redakcja:
Al. Niepodległości 735/4, 81- 840 Sopot
tel. (58) 620 15 14
wslizgu@eprestiz.pl
www.facebook.com/wslizgu

Redaktor prowadzący: Klaudia Krause (krause@eprestiz.pl)

Dział sprzedaży i marketingu:
Marta Blendowska, tel. 791 971 399
Krzysztof Nowosielski, tel. 533 200 779
Karol Kacperski, tel. 796 023 368
Sylwia Cukierska, tel. 537 183 279

Skład gazety: Konrad Rószkowski

Redakcja nie odpowiada za treść reklam

Wydawca: Prestiż Trójmiasto Sp. z o.o.
ul. Trzy Lipy 3, 80- 172 Gdańsk
Prezes: Michał Stankiewicz
Wiceprezes: Jakub Jakubowski

Zdjęcie okładkowe: Mia Docci
Kolejne wydania W Ślizgu! ukażą się w miesiącach: styczeń, marzec i maj

GÓRSKIE WĘDRÓWKI

PRZEMYSŁAW MIARCZYŃSKI

Przemysław Miarczyński, pseudonim Pont, polski żeglarz, brązowy medalista olimpijski z Londynu – jest najstarszym i najbardziej utytułowanym zawodnikiem w polskim teamie. Świeżo upieczony wicemistrz Polski seniorów w Olimpijskiej Klasie RS:X 2016! Pierwsze tytuły Mistrza Świata w klasie w windsurfingowej klasie Mistral zdobywał już jako junior. Przepustką do kariery seniorskiej stanowiły dla niego dwa tytuły mistrza świata juniorów (1995-96). Reprezentant klubu SKŻ Ergo Hestia Sopot.

Choć żeglarstwo to sport kojarzony jednoznacznie z wodą i wiatrem wcale nie oznacza, że w listopadzie zapadamy w sen zimowy. Wręcz przeciwnie. To okres intensywnej pracy nad poprawą kondycji.

Do tego właśnie służą zimowe zgrupowania. A jak zima to i góry. Tak też było i tym razem. Końcówkę listopada najlepsi polscy żeglarze olimpijscy spędzili na jesiennym zgrupowaniu kadry PZŻ w Szczyrku. Zgrupowanie miało na celu spokojne wdrożenie się w sezon 2018, ale także zaleczenie ewentualnych wcześniejszych kontuzji. Osób z kontuzjami na szczęście nie było zbyt wiele. Z założenia miał to być delikatny rozruch, a skończyło się tak jak zwykle, czyli dość intensywnie. Uwierzcie mi, nie jest łatwo powstrzymać grupę młodych, pełnych energii i żądnych rywalizacji ludzi przed wbieganiem na najwyższe górki znajdujące się w okolicy. Dotyczy to również trenerów, tych mniej oraz bardziej doświadczonych, którzy wciąż starają się aktywnie spędzać wolny czas.

Jak wyglądał nasz treningowy dzień? Zaczęliśmy od wejścia albo raczej przebieżki na Klimczok. Po drodze na pierwszą górkę okazało się, że niektórym łatwiej jest biec niż iść - nawet w najbardziej stromych momentach. To spowodowało, że większość z nas rozpoczęło zgrupowanie od pracy na najwyższych obrotach i na takich też dojechaliśmy do końca obozu. W kolejnych dniach niejednokrotnie zaliczaliśmy wspomniany wcześniej Klimczok, Skrzyczne, Malinowską Skałę czy Przełęcz Salmopolską. Początkowo, planując kolejne marszobiegi zastanawialiśmy się w jakim czasie jesteśmy w stanie pokonać wybrane dystanse np. Centralny Ośrodek Sportu Szczyrk - Skrzyczne - Malinowska Skała - Przełęcz Salmopolska. Według czasu wskazanego na mapie oraz tablicach informacyjnych na szlaku taka wycieczka powinna nam zająć około 3h 40 min. Po dwóch wycieczkach zorientowaliśmy się, że przelicznik jest dość prosty, ponieważ zajmowało to nam mniej więcej połowę określonego na mapach czasu. Tak to jest jak wypuści się „dzieci Posejdona" na nowy grunt!

Z kolei część „niebiegowa" ekipy, mimo mało sprzyjającej pogody pokonywała nieco większą ilość kilometrów na rowerach. Poza zajęciami w terenie sporo czasu spędzaliśmy na siłowni, basenie oraz na grach zespołowych, które nadal należą do tych aktywności, które najbardziej scalają i budują pozytywne relacje. W trakcie całego pobytu trafiła się również pojedyncza sesja w squasha – oj tak, polecam każdemu! Daje w kość, nawet ci najbardziej wytrwali poczuli skutki następnego dnia (śmiech).

Na koniec trochę prywaty. Oczywiście, góry są fajne, ale mimo wszystko tęsknie za wodą, naszymi ulubionymi akwenami, i po cichu odliczam dni do kolejnego sezonu. Bądź co bądź, zimowe zgrupowania to może drobny, ale jakże ważny element przygotowań. Jako trener obserwuję pozytywne zmiany kondycyjne u moich podopiecznych i jestem przekonany do tego, żeby w kolejnych latach przynajmniej raz w roku w miarę możliwości planować podobne zgrupowania – oddech, świeże spojrzenie i kondycyjny zastrzyk mocy! A wiemy, że taki często się przydaje

Przemysław Miarczyński

OCEANICZNY TŁOK

Dawno na oceanach nie było takiego tłoku. Wystartowało Volvo Ocean Race, trwają też francuskie regaty dwuosobowe - Transat Jacques Vabre, w których startują tacy „wyjadacze" jak Bernard Stamm czy Thomas Coville. Oprócz tego żeglarze płyną w etapowych regatach dookoła globu Clipper Round The World Race, gdzie poza jednym profesjonalnym skipperem, załoga składa się z amatorów, którzy co prawda ukończyli profesjonalne szkolenia, ale płyną bardziej dla spełnienia marzeń niż śrubowania wyniku. Trwa ARC (Atlantic Rally for Cruisers), czyli słynne regaty przez Atlantyk i powoli kończą się słynne Mini Transat, tzw. kuźnia talentów.

Poza tym nie brakuje startów indywidualnych. 4 listopada na wokółziemską trasę wyruszył trimaran MACIF a na nim wytrwały Francois Gabart, który chce pobić zeszłoroczny rekord Coville'a. Żeby to zrobić musi wrócić przed wigilią Bożego Narodzenia, więc wszystko rozegra się na przestrzeni najbliższych kilkunastu dni. Inny żeglarz, który lada dzień wystartuje to Yves le Blevec. Cel? Rejs dookoła świata, ale „w drugą stronę" (taki plan miał Roman Paszke, ale niestety nie wyszło) pierwszy raz na wielokadłubowcu.

Jak sami widzicie, dzieje się! Ale niestety nadal brak polskiego akcentu. Przepraszam. Płynie jeden rodzynek, za którego zresztą bardzo mocno trzymam kciuki. Szymon Kuczyński to nasz jedyny przedstawiciel na wielkiej wodzie, płynie po rekord, ale to nie są światowe regaty, bo o tym głównie mowa. Jedynym powiązaniem Polski z regatami oceanicznymi jest fakt, że francuz Ian Lipiński, który wygrał Mini Transat ma polskie nazwisko. Tak, niestety…

Kilkanaście lat temu jak płynąłem w The Race było podobnie i wtedy myślałem, że dzisiaj tego problemu już nie będzie. Cóż, wygląda na to, że trzeba jeszcze trochę poczekać. Fakt jest taki, że kraj do bogatych nie należy, więc albo trzeba mieć bogatego wuja, który będzie dobrym sponsorem albo trzeba przekonać władzę do swojego pomysłu i przekonać, że to właściwa forma promocji kraju. Teraz istnieje cień szansy, że w końcu zaistniejemy w dużych światowych regatach. Miejmy nadzieję, że startujący w przyszłym roku projekt Polska 100 poprawi polską statystkę na oceanach. Fajnie byłoby, gdyby spełnił się w 100% .

Póki co, wszystkie polskie wystąpienia są niestety bardziej marketingowe niż sportowe. Zacznijmy od ORC, a później szykujmy się na więcej – myślę, że to jest odpowiednia droga.

ZBIGNIEW „GUTEK" GUTKOWSKI

jeden z najlepszych polskich żeglarzy, kapitan jachtowy, uczestnik wielu prestiżowych zawodów, wielokrotny mistrz Polski i pierwszy Polak, który wystartował w regatach okołoziemskich VELUX 5 Oceans Race oraz Vendée Globe.

Zbigniew "Gutek" Gutkowski

CZAS SURFERÓW CZY GRUBYCH PORTFELI?

Do uroków Półwyspu Helskiego nikogo nie trzeba chyba przekonywać, napisano na ten temat już sporo. Znaczna większość wodniaków zna to miejsce doskonale. Kilku mistrzów Polski, a nawet świata stawiało tam swoje pierwsze kroki - czy to na desce, czy to z latawcem w ręku. O „ciemnej" stronie półwyspu, o wszelkich sezonowych bolączkach, jak chociaż „korki" czy brak miejsc parkingowych, również sporo powiedziano. Mimo to, co roku, w sezonie letnim, magia tego miejsca przyciąga tłumy.

Tym razem jednak chciałbym „pochylić się" nad kwestią, która nas, osoby związane z wiatrem i wodą, bezpośrednio dotyczy. Coraz częściej zadaję sobie pytanie, czy Półwysep Helski to jeszcze mekka surferów? Przez nakręcającą się z roku na rok koniunkturę na wypoczynek nad Bałtykiem, wzrastają odczuwalnie ceny. Co za tym idzie, zmienia się też profil osób rezydujących na kempingach zlokalizowanych wzdłuż półwyspu, a przez to niestety zmienia się też atmosfera tych miejsc. Nie jest tajemnicą, że za wzrostem popytu stoi głównie światowa makroekonomia. W tym przypadku to niestabilna sytuacja w Egipcie, Turcji czy Tunezji, która przyczyniła się do tego, że nasi rodacy w ostatnich sezonach częściej wybierają właśnie wypoczynek nad polskim morzem.

Obserwuję jak z roku na rok następuje ekonomiczna selekcja – jak pasjonaci wiatru i wody, wypierani są przez pseudo krezusów szalejących na skuterach wodnych 10m od brzegu, jak alejki miedzy przyczepami zamieniają się w wybiegi mody, a parkingi w salony samochodowe najdroższych marek. Nie chcę generalizować, bo nie każdy, kto ma skuter wodny, drogi samochód, czy modnie ubraną żonę to lanser chcący uchodzić za surfera. Nie można również oczekiwać od ludzi, że wszyscy będą dzielić pasję do wiatru i wody, niektórzy mają swoje zainteresowania i możliwości, aby je realizować, więc to robią, wolny kraj. Pytanie tylko w jaki sposób i czy nie przeszkadza to innym.

Tak więc, jest popyt, jest i podaż, nie ma co się dziwić, że ceny z roku na rok szybują w górę, skoro na jedno miejsce na kempingu jest kilku chętnych. Właściciele lub dzierżawcy mogą dowolnie wybierać koga chcą u siebie, a kogo nie, zgodnie z powiedzeniem: „wolnoć Tomku w swoim domku". Nie ma się co dziwić, chcą przecież zarabiać, ale chyba niektórzy trochę się w tym wszystkim zatracili.

Od zawsze półwysep był miejscem mieszania się wielu stylów życia, klas społecznych, czy kultur. Była „bananowa" młodzież mieszkająca w wypasionych przyczepach swoich tatusiów, ale było też miejsce na rozbicie namiotu przez studenta chcącego nauczyć się pływać na „windzie" w jednej ze szkółek. Wiadomo powszechnie, że kempingi na półwyspie nie były i nie są najtańszym miejscem spędzania letniego wypoczynku, ale zawsze alternatywne opcje zakwaterowania istniały. Niepokojące jest jednak to, że proporcje niebezpiecznie z sezonu na sezon zmieniają się, niestety na niekorzyść. Półwysep zaczyna tracić swoją magię, a ludzie tworzący przez ostatnie lata wyjątkowy klimat tego miejsca uciekają. Wspomnianych miejsc na rozbicie namiotu, czy zaparkowanie kampera jest coraz mniej, co gorsza, wypierane są przez „domki holenderskie" 500pln za dobę. Ustawianie maksymalnej ilości przyczep kosztem plaży, na której do niedawna można było rozłożyć sprzęt i wystartować latawiec. Wypompowywanie nieczystości bezpośrednio do zatoki, nierzadko opryskliwe zachowania obsługi kempingów. Przykłady braku poszanowania potrzeb ludzi przyjeżdżających w sezonie aktywnie spędzać czas można mnożyć. Jednak obywatele napierają regularnie co roku, może w takim razie takie status quo nikomu za bardzo nie przeszkadza, a problem jest sztucznie wykreowany...?

Nie jestem stałym rezydentem żadnego z kempingów, przyjeżdżam popływać oraz spędzić czas ze znajomymi, czasem w celach zawodowych organizując zgrupowania, czy treningi. Pojawiam się na różnych kempingach - na niektórych dłużej, na innych krócej. W mojej ocenie niewielu jest dzierżawców, którzy stawiają sobie za cel zachowanie proporcji pomiędzy ekonomią, a atmosferą i jakością spędzania czasu na kempingach, i to jest właśnie zasadnicza sprawa.

Spośród kilku kempingów trzymających styl, w moim odczuciu wyróżnia się zdecydowanie jeden, który potrafi stworzyć (a może zachować) przyjazną atmosferę dla surferów. Być może dlatego, że właściciel/administrator jest młodym, uśmiechniętym człowiekiem, przesiąkniętym pasją do surfingu, a przede wszystkim sprecyzowaną wizją tego, jak powinno to wyglądać. Sam uprawia kitesurfing, jest częścią środowiska, czuje więc o co w tym chodzi. Na kempingu organizowane są kameralne koncerty, imprezy muzyczne i sportowe, szkolenia instruktorów, testy sprzętu, etc. Infrastruktura kempingu to nie tylko przyczepy, sklepy, czy szkółki. To także boiska, trampoliny, rampy, przyrządy do crossfit'u. Poza aktywnościami na wodzie każdy znajdzie tu coś dla siebie. Śmiało można określić to miejsce sportowo-kulturalną stolicą półwyspu.

Życzyłbym sobie, aby działania i taki sposób prowadzenia kempingu natchnęły innych dzierżawców, a za osoby, o których piszę, trzymam kciuki oby nie straciły zapału w realizowaniu swoich wizji.

Oczywiście nakręcająca się z sezonu na sezon koniunktura ma swoich udziałowców- korzystają na tym nie tylko dzierżawcy kempingów, ale i sklepy, szkółki i hotelarze. Może więc wszystko działa tak jak powinno, a ja szukam dziury w całym? Myślę, że każdy sam sobie poradzi z odpowiedzią na pytanie czy postawiona teza jest słuszna, czy też nie. Zawsze dla prawdziwych pasjonatów kitesurfingu, windsurfingu czy też surfingu, pozostają jeszcze najpiękniejsze miesiące na półwyspie, czyli maj, czerwiec oraz wrzesień, październik.

Najważniejsze, że już coraz bliżej do kolejnego sezonu letniego, mam nadzieję, że równie wietrznego jak ostatni!

Tomek Janiak

TOMEK JANIAK
czołowy polski kitesurfer i jeden z pierwszych sportowców uprawiających tę dyscyplinę w naszym kraju. Zaliczany do grona najbardziej utytułowanych zawodników globu: aktualny Mistrz Europy Masters i Wicemistrz Świata Masters w kategorii kiterace (najszybsza klasa żeglarska na świecie), a także Mistrz Polski Masters. Trener kadry Polski.

fot. materiały prasowe

LASERY NA PODIUM

KLAUDIA KRAUSE

Znakomita końcówka sezonu polskich laserowców. Marcin Rudawski został mistrzem Europy w Laser Radial, a Maciek Grabowski wywalczył złoty medal mistrzostw świata masters w klasie Laser.

W Splicie (24-30 września) na starcie mistrzostw świata stanęło ponad 300 zawodników. Bezkonkurencyjny okazał się Maciek Grabowski (YK Stal Gdynia), który wygrał wszystkie siedem wyścigów i pewnie sięgnął pod pierwszy w karierze złoty medal mistrzostw świata w tej kategorii. Polak aż o osiem punktów wyprzedził drugiego zawodnika mistrzostw Rosjanina Maksima Siemierchanowa. Na początku roku Grabowski w wywiadzie dla W Ślizgu! zapowiedział walkę o kwalifikację olimpijską na najbliższe igrzyska w Tokio. Jak widać, nie rzucał słów na wiatr i potwierdził swoją dobrą dyspozycję.

Z kolei broniący tytułu w nieolimpijskim Laserze Radialu mężczyzn Marcin Rudawski (MKS Dwójka Warszawa) potwierdził swoją dominację, zdobywając siódmy tytuł mistrza Europy w karierze. Rudawski wygrał pięć z jedenastu wyścigów i wyprzedził o 15 punktów Hiszpana Marcelo Cairo Assenza i o 22 Greka Dimitrisa Papadimitriou. Regaty odbyły się w Barcelonie na początku października. Łącznie wzięło w nich udział 318 zawodników z 49 krajów. Rudawski wcześniej był najlepszy w latach 2010, 2011, 2012, 2013, 2015 i 2016, a w roku 2014 był drugi. Poza tym sześciokrotnie był również mistrzem świata (2009, 2010, 2011, 2015, 2016, 2017).

fot. materiały prasowe

POLSKA EKSTRAKLASA ŻEGLARSKA

DO CZTERECH RAZY SZTUKA

MACIEJ CYLUPA

Za nami kolejny sezon żeglarski, a wraz z nim trzecia edycja Polskiej Ekstraklasy Żeglarskiej. Ten młody projekt na polskiej scenie regatowej cieszy się bardzo dobrymi opiniami, choć sukcesu frekwencji nie ma. Nie udało się osiągnąć zakładanej liczby 16 załóg. Dlaczego? – zastanawia się Maciej Cylupa, jeden z organizatorów.

Idea Polskiej Ekstraklasy Żeglarskiej powstała jesienią 2014 roku na bazie sukcesu ligowych projektów w Europie, głównie w Niemczech, gdzie tamtejsza Segel Bundesliga (18 klubów) rosła w siłę, a klubów chętnych do startu było tak dużo, że uruchomiono eliminacje do startu w drugiej lidze, gdzie o prawo startu walczy kilkadziesiąt klubów!

Polską ligę udało się uruchomić w 2015 roku z połączenia sił MT Partners z Gliwic (organizatora Polish Match Tour, armatora 6 jachtów TOM28 w Szczecinie) oraz GSC Yachting (wtedy nowej firmy, organizatora Biznes Ligi Żeglarskiej w Sopocie, armatora 6 jachtów Delphia24OD). Takie połączenie było kompromisem rozwiązującym problem braku floty składającej się z minimum sześciu, a najlepiej ośmiu jednakowych mobilnych jachtów regatowych klasy zbliżonej do np. J70, używanych powszechnie w Europie do rozgrywek ligowych. Udało się uzyskać patronat Polskiego Związku Żeglarskiego, a w związku z tym nadać rozgrywkom rangę Mistrzostw Polski. Po raz pierwszy w historii polskiego żeglarstwa tytuł mógł wygrać klub i zgłoszona do startu kadra 20 żeglarzy. Dokładnie tak jak w każdym innym sporcie zespołowym jak piłka nożna, siatkówka czy koszykówka.

Każdy sezon składa się z 4 regat rozgrywanych w Szczecinie, Sopocie, Świnoujściu i Gdyni. Zespoły startują na dostarczonych, przygotowanych i serwisowanych przez organizatora jachtach regatowych. To z pozoru proste rozwiązanie umożliwia start każdemu, nie potrzeba inwestycji w swój jacht, przyczepę, samochód i wszystko co się wiążę z posiadaniem własnej regatówki. To co jest plusem i ułatwieniem dla zawodników, jest bardzo dużym i trudnym obciążeniem dla organizatora. Inwestycja w jachty, utrzymanie ich w jednakowym stanie w gotowości do żeglugi sportowej na wysokim poziomie, bieżące remonty i naprawy, wymiana żagli itd. powodują konieczność zgromadzenia odpowiednich środków finansowych, wiedzy i ekipy ludzi do obsługi.

Regaty odbywają się w formie przesiadkowej według przygotowanego schematu, w ten sposób mimo tylko 6 jachtów w jednych regatach ściga się kilkanaście zespołów, wymieniając się jachtami co wyścig przez co dodatkowo wyrównuje się szanse wynikające z ewentualnych minimalnych różnic w ich osiągach.

Wyścigi rozgrywane są na bardzo krótkiej trasie, trwają od 10 do 20 minut co powoduje, że są bardzo dynamiczne, emocjonujące a każdy błąd może kosztować utratę zajmowanego miejsca. Takich wyścigów w ciągu 2 dni

fot. Polska Ekstraklasa Żeglarska

rozgrywa się ok 20. Rekord padł w tym sezonie w Świnoujściu gdzie rozegrano ich aż 27!. Wszystkie sędziowane są przez arbitrów na wodzie, podążających za flota na motorówkach i podejmujących decyzję o nałożeniu lub nie kary od razu na wodzie, analogicznie do regat meczowych. Takie sędziowanie jest tendencją ogólnie widoczną na świecie łącznie z regatami olimpijskimi. W ten sposób eliminuje się wiele nagannych zachowań przekroczenia przepisów na wodzie, nie przedłuża się regat o protesty na brzegu, a wynik wyścigu i regat jest znany od razu po ich zakończeniu, na czym zyskuje widowisko i kibice. Ale każdy kij ma dwa końce, sędziowie muszą mieć odpowiednią wiedzę i doświadczenie, aby móc podejmować właściwe decyzje od razu na miejscu incydentu, a tych akurat w Polsce można policzyć na palcach jednej ręki.

Mistrzem Polski zostaje ten klub, który w czterech regatach zgromadzi najwięcej punktów w rankingu. Pierwsze cztery kluby automatycznie dostają prawo startu w prestiżowych regatach Sailing Champions League rozgrywanych w Porto Cervo, St. Petersburgu i St. Moritz na jachtach J70.

Pierwszy sezon 2015 padł łupem Yacht Clubu Sopot, który rzutem na taśmę w ostatniej eliminacji w Sopocie pokonał Yacht Club Polski Szczecin i Jacht Klub Wielkopolski, a łącznie sklasyfikowano 11 klubów.

Drugi sezon był najbardziej wyrównanym, przed ostatnimi regatami zwycięzcami mogły zostać aż 5 klubów, ale niespodziewanie zwycięzcą został AZS Politechnika Gdańska przed Jacht Klub Kamień Pomorski i MBSW Giżycko. Sklasyfikowano 13 klubów.

Tegoroczny trzeci sezon to powrót na tron załogi Yacht Club Sopot ponownie przed Jacht Klub Kamień Pomorski i MOS Iława. I znów o sukcesie zdecydowały ostatnie wyścigi, a Sopot wygrał awansując z trzeciego miejsca, jednocześnie detronizując Kamień Pomorski, który liderował przez cały sezon. Wystartowało 12 załóg, czyli minimalnie mniej niż rok wcześniej.

Wśród zawodników zobaczyliśmy wielu znanych i utytułowanych sterników z regat meczowych i flotowych. Warto wspomnieć takie postacie jak Rafał Sawicki, Marek Stańczyk, Łukasz Wosiński, Szymon Szymik, Karol Górski, Patryk Zbroja, Tymon Sadow-

fot. Polska Ekstraklasa Żeglarska

ski, Szymon Jabłkowski i wielu innych. Wiele załóg mniej doświadczonych i utytułowanych startowało, aby zdobyć cenne doświadczenie, opływać się na takich jachtach i w takiej stawce oraz po prostu doskonale się zabawić. Wszyscy bez wyjątku oceniają regaty jako super rywalizację z doskonałą organizacją i wysokim poziomem sportowym, a w dodatku dostępną dla każdego, łatwą logistycznie formą ścigania regatowego. Poziom zespołów oczywiście był różny, ale czołowe 4-5 klubów toczyło bardzo zacięte pojedynki, a fakt, że każdy sezon i tytuł Mistrza Polski rozstrzygał się w ostatnich wyścigach świadczy o bardzo wyrównanej walce.

Dlaczego skoro jest tak dobrze to jednak nie jest tak jak sobie założyli organizatorzy? Powodów jest kilka, a problem wielowarstwowy, ale możemy pokusić się o szybką analizę tych najczęściej zgłaszanych.

1. Kluby – stan polskich klubów jest powszechnie znany, w większości życie klubowe i współpraca nie wyglądają tak jak kiedyś, wszystko opiera się na prywatnych funduszach, a kluby skupiają się na utrzymaniu infrastruktury, pobieraniu opłat za postój i zimowanie oraz przetrwanie do kolejnego sezonu. Sekcje regatowe finansują zawodnicy, a raczej ich rodzice. Kluby nie maja zasobów, aby wyłonić kadrę i wysłać ją na taka imprezę jak PEŻ. Jeśli nie znajdzie się załoga, grupa zapaleńców która za własną kasę zdecyduje się wziąć udział i reprezentować jakiś klub to inaczej to nie działa.

2. Budżet – to problem powszechny, prawie każdy boryka się z brakiem finansowania, sponsorów itd. Start w PEŻ to jednak są koszty niższe niż w klasach sportowych typu Skippi, Delphia czy Micro. Wpisowe to wprawdzie na pierwszy rzut oka bardzo dużo bo 5 tys. zł za cztery regaty, ale odpada nam koszt posiadania własnego jachtu, remontów, bieżących napraw, wymiany osprzętu, transportu na miejsce, wodowania nierzadko dźwigiem itp. Sezon w konkurencyjnej sportowej łódce w Delphii24 czy Micro to pewnie koszt minimum 30 tyś PLN. Sezon PEŻ można zamknąć kwotą 15-20 tyś na 4 osobową załogę, nie licząc komfortu i zaoszczędzonego czasu. Wszak na regaty PEZ często przyjeżdża się… pociągiem ! Więc jeśli ktoś umie liczyć i ma wybór miedzy kupnem jachtu regatowego a startem w PEŻ, powinien wybrać PEŻ. A nie wybiera… czemu?

3. Wysoki poziom zawodników – wiele ekip rezygnuje ze startów, bo zdają sobie sprawę, że nie znają jachtów i ich umiejętności nie są tak dobre aby pokonać zawodników tej klasy jak wymienieni wcześniej. To oczywiście osobista decyzja danej ekipy czy lepiej ścigać się z lepszymi, uczyć się i zdobywać opływanie w takiej stawce czy lepiej brać udział w regatach gdzie szansa na wygraną jest dużo większa i mieć z tego taką frajdę. W regatach PEŻ niestety w większości Ci którzy nie wygrywają raczej decydują się zrezygnować, dlatego tym którzy zostają, walczą i podnoszą swój poziom należą się wielkie brawa. Bo gdzie się można lepiej i szybciej uczyć pływać niż z najlepszymi na jednakowym sprzęcie?

4. Daleko na regaty – takie argument też pada - że Świnoujście i Szczecin to jest daleko… Ja pochodzę ze Śląska i zawsze na regaty dojeżdżaliśmy i wracaliśmy ostatni, bo z łódką na haku podróż zajmowała 10-12h, czyli 2-3 razy dłużej niż załogom z Pomorza, Mazur czy Warszawy. Więc dla mnie ten argument sprowadza się do chęci i ambicji, zresztą co ma powiedzieć załoga DŻYGIT-a z Białegostoku? A jeżdżą i nie odpuszczają!

5. Braki osobowe – to jest obiektywny problem, który dotyka wiele zespołów. Brak jest doświadczonych, dysponujących czasem i potrafiących się zdeklarować do startów załogantów. Znowu wracamy do klubów, które nie zatrzymują swoich wychowanków i nie mają szerokiej kadry. Szkoda, bo do sezonu Ekstraklasy można zgłosić aż 20 zawodników więc praktycznie na każde regaty może przyjechać kompletnie inna załoga, aby walczyć o tytuł dla klubu. Poza tym jak historia pokazuje, liczą się chęci, bo wielu zaczynało swoja przygodę na regatach bez doświadczenia i umiejętności, a dzisiaj są wziętymi zawodnikami. Znowu kwestia ambicji i odwagi aby spróbować, a warto!

Oczywiście lista problemów na pewno jest dłuższa, każdy ma swoje plany, problemy czy ograniczenia. Ale pływanie na sprzęcie powierzonym, monotypowym to najtańsza i najbardziej wygodna forma ścigania. Regat Ekstraklasy są cztery w sezonie, to dla bardzo ambitnych za mało, ale dla innych w sam raz, aby dobrze się pobawić i utrzymać umiejętności na dobrym poziomie. Tym którym mało można polecić ligi regionalne w Sopocie, Szczecinie i Rybniku, rozgrywane analogicznie do Ekstraklasy na dostarczanych jachtach, przesiadkowo na krótkiej trasie. A takich regat w każdej lidze jest od 4 do 8, wiec sumarycznie można wystartować w 12 porządnych regatach w sezonie nie mając jachtu i jeśli trzeba co chwila zmieniając załogę.

Kolejny czwarty sezon przed nami, w styczniu możemy spodziewać się szczegółów, dat i lokalizacji i miejmy nadzieję, że frekwencja będzie rosnąc, pracujemy nad tym intensywnie.

RETRO I KLASYCZNIE

KLAUDIA KRAUSE

Wodne gokarty, retro motorówki, nowoczesne houseboaty i oczywiście jachty – w sumie ponad 130 wystawców - to wszystko można było zobaczyć na tegorocznych targach żeglarstwa w Łodzi. Złote medale Boatshow 2017 trafiły do stoczni Antila i Emzi.

Wydarzeniem targów były z pewnością prezentowane nowości. Swoją premierę miały: drewniany jacht motorowy White Eagle, katamaran Navigathor 26, żaglowy SEN 749 oraz jachty spacerowe nawiązujące swoim wyglądem do popularnych houseboat'ów. Wśród nowości znalazł się także bolid wodny Gokart 3 Bros oraz najmniejszy jacht regatowy na świecie – mini 230.

Tradycyjnie przyznano też nagrody dla najlepszych jednostek targów. Złoty medal Boatshow 2017 w kategorii jacht żaglowy zdobył jacht żaglowy Antila 24.4. - jedna z ciekawszych konstrukcji tegorocznego sezonu, a najlepszym jachtem motorowym została debiutująca konstrukcja Emzi 767 Classic.

Nagrodę dziennikarzy, w której komisji mieliśmy przyjemność uczestniczyć, zdobyły: mikrożaglówka Mini 230 (kat. jacht żaglowy) oraz Pegazus 450 – motorówka wyróżniająca się modułową zabudową oraz innowacyjnymi rozwiązaniami.

Łódzkie Targi Żeglarstwa i Sportów Wodnych Boatshow odbyły się już po raz 19.

Artur Wardzyński, Emzi Boats:

Prace nad pierwszym modelem trwały kilka lat, od samego początku podstawowymi wytycznymi był: design, walory nautyczne oraz jakość. Chcieliśmy jako zespół stworzyć markę, która postrzegana będzie zarówno w Polsce, jak i na świecie jako ponadczasowa. Pierwszy pokaz łodzi na Targach Sportów Wodnych w Giżycku uzmysłowił nam, że obraliśmy bardzo dobry kurs – otrzymaliśmy nagrodę główną w kategorii Jacht Motorowy 2017. Pokazy, które organizowaliśmy później utwierdzały nas w tym przekonaniu. Następnie na zakończenie sezonu ogromne wyróżnienie, ale także miłe zaskoczenie, otrzymaliśmy Złoty Medal w kategorii Jacht Motorowy 2017 na targach BoatShow w Łodzi. Spośród bardzo dobrze znanych i długo już działających na rynku stoczniowych marek, otrzymaliśmy ogromne wyróżnienie, które przeradza się dla nas w ogromny sukces. Tak rozpoczęty debiut pozwala nam patrzeć w daleko w przyszłość, a jednocześnie przyspieszyć prace nad nowym modelem Emzi

NAGRODY:

- **X MAZURSKIE TARGI SPORTÓW WODNYCH W GIŻYCKU - NAGRODA GŁÓWNA W KATEGORII JACHT MOTOROWY 2017**
- **ZŁOTY MEDAL TARGÓW BOATSHOW ŁÓDŹ 2017 - W KATEGORII JACHT MOTOROWY 2017**

POLSKA 100

KLAUDIA KRAUSE, MICHAŁ STANKIEWICZ

Rejs dookoła świata promujący Polskę z okazji 100-lecia odzyskania niepodległości oraz udział w prestiżowych regatach – to cel projektu Polska100. Jego szefem został Mateusz Kusznierewicz, patronem wicepremier Piotr Gliński, a sponsorem Polska Fundacja Narodowa. Ponad miesiąc po oficjalnym ogłoszeniu wciąż jest owiany tajemnicą.

Na zwołanej w październiku konferencji Mateusz Kusznierewicz, złoty medalista olimpijski w klasie Finn, a obecnie wiceprezes Polskiego Związku Żeglarskiego ogłosił wielki żeglarski projekt, który potrwa 2 lata. Polska100, bo tak się nazywa - to patriotyczno-niepodległościowy rejs dookoła świata, oceanicznym jachtem regatowym w barwach narodowych. Jacht celebrujący 100 lat niepodległości Polski ma wypłynąć z kraju na początku sezonu letniego 2018 roku. Z kolei finał planowany jest na 2020 - rok stulecia „Zaślubin Polski z morzem". Sponsorem wyprawy została Polska Fundacja Narodowa finansowana przez spółki skarbu państwa, a jej patronem wicepremier Piotr Gliński.

- Bardzo się cieszę, że kolejnym programem Polskiej Fundacji Narodowej jest właśnie program Polska100, już od roku rozmawialiśmy o tym programie, w tej chwili możemy ogłosić, że program będzie realizowany, że polskie państwo będzie wspierało realizację programu właśnie wizerunkowego, programu, który będzie odwoływał się do dobrych stron związanych, kojarzonych z naszą ojczyzną, poprzez jej związki z morzem, z żeglarstwem, z dokonaniami sportowymi, z sukcesami sportowymi - podkreślił prof. Piotr Gliński, wicepremier i minister kultury.

Patriotyzm, duma narodowa, wspieranie pamięci narodowej i promocja Polski to główne założenia projektu. Na tym jednak nie koniec. Jacht ma pokonać 40 tys. mil morskich, odwiedzić 5 kontynentów i 100 portów oraz wystartować we wszystkich regatach żeglarskich Wielkiego Szlema, czyli słynnych klasykach: Sydney-Hobart, Fastnet, Newport-Bermuda, Giraglia i Middle Sea Race.

Na ten moment nie wiadomo jaką jednostkę poprowadzi Mateusz Kusznierewicz. Z informacji podanych przez biuro Polska 100 wynika, że kupno jachtu zaplanowano na przełom 2017 i 2018 roku. Prawdopodobnie będzie to oceaniczny jacht regatowy o długości od 70 do 90 stóp. Póki co budżet oraz forma prawna projektu nie są znane. - Projekt Polska100 wszedł w fazę szczegółowego planowania, a wysokość budżetu będzie determinował wybór jednostki. Polska100 nie jest stowarzyszeniem, ani spółką. Jest projektem, w którego realizację jest zaangażowany zespół osób – komentuje Katarzyna Tyska z biura prasowego Polska 100.

Wiadomo natomiast, że niepodległościowy rejs ma się rozpocząć w Szczecinie. - Decyzja dotycząca wyboru miejsca rozpoczęcia rejsu należała do partnera strategicznego projektu, czyli Polskiej Fundacji Narodowej. Akademia Morska w Szczecinie będzie właścicielem jachtu i po zakończeniu projektu Polska100, będzie szkoliła kolejne pokolenia mistrzów żeglarstwa. Przed rozpoczęciem rejsu jacht odwiedzi również inne polskie porty – dodaje Tyska.

Decyzja o wyborze portu macierzystego była podjęta odgórnie. - Miasto Gdańsk nie prowadziło rozmów dotyczących projektu „Polska 100" i tym samym współpracy w zakresie tego projektu p. Mateuszem Kusznierewiczem - komentuje Anna Iwanowska z Kancelarii Prezydenta Urzędu Miejskiego w Gdańsku. - Organizatorzy tego programu nie podejmowali z miastem takich rozmów. Warto dodać, że każda inicjatywa, która pomaga promować sport i zdrowy styl życia jest cenna. W Gdańsku podejmujemy wiele inicjatyw, które wiążą się z realizacją tych celów. Gdyby pojawiła się tego rodzaju propozycja, chętnie byśmy ją rozważyli.

Rejs to tylko część inicjatywy. Rejs został włączony do rządowego programu „Niepodległa". Wsparcie merytoryczne nad projektem zapewnia Akademia Morska w Szczecinie oraz Polski Związek Żeglarski.

MAMY WSPÓLNE CELE

- Jestem przekonany do projektu Polska100 i wszystkie osoby, które w nim są od samego początku, mają również podobne zdanie. Jestem profesjonalistą, skupiam się przede wszystkim na tym, co mamy do zrobienia. Cele projektu Polska100 i Polskiej Fundacji Narodowej są takie same. Chcemy promować Polskę za granicą i będziemy to robić - mówi Mateusz Kusznierewicz, sternik i ambasador Polska100.

Skąd pomysł na Polska100? Czy to Pana autorska koncepcja?
Nie mogę sobie przypisać autorstwa. To praca zespołowa, kilku osób. Takiego projektu nie da się wymyśleć, ani skonstruować w pojedynkę, bo jest on bardzo złożony. Pomysł pojawił się trzy lata temu, by wyjść naprzeciw luce, która się utworzyła, a mianowicie na największych regatach żeglarskich brakuje dużego, regatowego jachtu pod polską banderą, z polską załogą. Zastanawialiśmy się, co można z tym zrobić i to była główna przyczyna do wypracowania tego projektu.

W takim razie kto oprócz pana brał udział w tworzeniu projektu?
Jednym z pomysłodawców był również Jacek Siwek.

Jaki jest główny cel projektu?
Głównym celem jest promocja Polski na świecie.

Wspominał Pan na konferencji prasowej o udziale w najważniejszych regatach – Sydney Hobart, Newport Bermuda, Fastnet, Giraglia Race, Middle Sea Race. Na co kładziecie większy nacisk, na regaty, czy promocję z okazji 100 rocznicy odzyskania niepodległości?
Głównym założeniem jest promocja Polski na świecie i jesteśmy przekonani, że wyniki sportowe są najlepszym narzędziem do osiągnięcia tego celu.

Co z kwalifikacjami do tych wielkich regat? Można przyjść i po prostu się zapisać?
Oczywiście są regaty kwalifikacyjne. Chociażby Fastnet wymaga udziału w dwóch regatach kwalifikacyjnych. To wszystko jest wpisane w plan projektu Polska100. Również udział w regatach kwalifikacyjnych.

Załóżmy najgorszy scenariusz, nie ma kwalifikacji, co wtedy?
Nie bierzemy tego pod uwagę. Jesteśmy profesjonalistami.

Biorąc pod uwagę, że jacht ma wziąć udział w wielkich szlemach żeglarskich, ale ponadto musi bezpiecznie przepłynąć ocean głosząc chwałę Polski, nie może być regatową wydmuszką. Jakie musi spełniać warunki?
Słuszne pytanie. Ten jacht, który zostanie wybrany - a proces nadal trwa - musi spełniać bardzo ważne kryteria. Po pierwsze musi to być dzielny jacht oceaniczny, a po drugie musi być na tyle szybki, żeby pozwolił nam zająć jak najwyższe miejsca w regatach. Powinna to być jednostka w granicach 60 - 80 stóp, z uchylnym kilem, mocna, wykonana z włókien węglowych. Dzięki temu, że jacht kupimy z rynku wtórnego, mamy gwarancję, że jest to jednostka, która już się sprawdziła w tego typu warunkach.

Czyli to jednostka na nawiązanie walki z czołówką, a nie tylko zaliczenie poszczególnych etapów?
Nie jestem żeglarzem amatorem. Wysoko stawiam sobie poprzeczkę, życzyłbym sobie i wszystkim, żebyśmy na tym jachcie zdobywali bardzo wysokie miejsca, także wygrywali poszczególne regaty. Wszystko uzależnione jest od obsady oraz warunków, które panują.

Kiedy można spodziewać się informacji, jaki konkretnie jacht został wybrany?
Myślę, że na przełomie tego roku.

Kto będzie właścicielem jachtu?
Nie jest to jeszcze ustalone.

Dostaliśmy informację prasową, że jacht przejdzie w ręce Akademii Morskiej w Szczecinie.
Jest plan, żeby ten jacht służył dalej Polsce i Polakom, a szczególnie tym, którzy edukują się w tematyce morskiej. To jest bardzo dobry pomysł, na który wszyscy jednoznacznie przystaliśmy, że po powrocie do Polski jacht zostanie przekazany w ramach programu edukacyjnego, właśnie Akademii Morskiej w Szczecinie.

Co zdecydowało, że wybraliście akurat akademię w Szczecinie?
Dużo było dyskusji na ten temat. Pojawiła się ta propozycja, a Akademia Morska w Szczecinie z bardzo dużym entuzjazmem podeszła do tego projektu. Zaproponowała, że absolutnie się w to zaangażuje. Mamy trzy duże porty na naszym wybrzeżu – Gdynię, Gdańsk i Szczecin. Akurat te dwa pierwsze są bardzo aktywne w tych obszarach. Myślę, że gdy taki jacht pojawi się w Szczecinie i prowadzone tam będą dalsze działania edukacyjne, to będzie świetne rozwiązanie dla całej Polski i całego wybrzeża.

Start planujecie też ze Szczecina. Serce przypadkiem nie podpowiadało Panu Gdańska? Był Pan ambasadorem Gdańska ds. morskich, żeglarską twarzą miasta, prezesem Fundacji Gdańskiej.
Po pierwsze - to nie jest moja decyzja. O takich rzeczach rozmawiamy w kilkunastoosobowym zespole. Rozważaliśmy różne opcje, mogę powiedzieć, że jacht w przyszłym roku będzie żeglował wzdłuż całego polskiego wybrzeża, będzie na pewno wiele razy pływał po Zatoce Gdańskiej. Nie jestem przywiązany do jednego miasta, wiele osób kojarzy mnie z Giżyckiem, urodziłem się w Warszawie, mieszkam w Trójmieście, patrzę na Polskę jako całość. To, że jacht będzie związany ze Szczecinem wydaje mi się bardzo dobrym rozwiązaniem dla polskiego żeglarstwa, biorąc pod uwagę to, jaka jest proporcja aktywności prowadzonych w tym zakresie. To

będzie świetna równowaga wzdłuż polskiego wybrzeża, a chyba na tym wszystkim nam zależy. To ważne kryterium – równowaga. A po drugie, jest deklaracja ze strony Akademii Morskiej w Szczecinie, że zrobią dużo, by ten program był dalej realizowany.

Czyli mam rozumieć, że wybór został ustalony odgórnie?
Odgórnie, prowadziliśmy rozmowy wewnętrzne**.**

Podczas ogłaszania projektu wspomniał Pan, że jacht będzie wizytować porty na całym świecie, a załoga odwiedzać szkoły i inne placówki. Jaki macie pomysł, by przykuć uwagę na tle setek innych, podobnych jednostek?
Jesteśmy w trakcie przygotowywania scenariuszy na podstawie których nasz projekt będzie realizowany. Jak wspomniałem, nie chodzi o samą jednostkę, tylko o program i plan aktywności, który będzie realizowany po przypłynięciu do danego miejsca. W wybranych miastach, portach, będą organizowane wydarzenia promujące nasz kraj, które będą oparte na projekcie Polska100.

Czy macie już konkretne pomysły?
Tak, są one dopracowywane.

Kto będzie płynął na jachcie oprócz stałej załogi? Na konferencji wspomniał Pan np. o burmistrzach miast.
Tak. Będą organizowane konkursy. Jednak w tym miejscu trzeba rozdzielić rejs, czyli ten duży etapowy, od aktywności w miejscach docelowych, w portach do których dopłyniemy. Tam będą organizowane krótkie treningi, czy dzienne pływania i wówczas na pokładzie jachtu będziemy gościć różne osoby. Gdy Alex Thomson przypłynął tego lata do Sopotu, ja także miałem okazję brać udział w rejsie pośród zaproszonych gości i dziennikarzy, sądzę że to dobra analogia, dająca przykład tego, jaki efekt promocji chcemy osiągnąć. Jacht prowadzić będzie załoga stała, ale będzie to także miejsce spotkań.

Ze świata politycznego także?
Przede wszystkim skupiam się teraz na załodze, która musi poprowadzić jacht. Natomiast okazji do żeglowania dla gości będzie ograniczona liczba, bo jest to przede wszystkim projekt sportowy. Osoby, które będą na pokładzie jachtu podczas rejsu, będą musiały mieć spore doświadczenie morskie i regatowe – to jest kryterium. A na dziennych treningach, które będą odbywać się w Polsce, tudzież za granicą, myślę, że będziemy mieli gości z różnych obszarów życia publicznego.

A co do załogi? Macie już pewne pomysły kogo będziecie rekrutować?
Jest nadal za wcześnie, żeby wymieniać konkretne nazwiska. Natomiast według naszego pomysłu chcemy, żeby załogę w połowie tworzyli doświadczeni żeglarze morscy i oceaniczni, a drugą połowę utalentowani i ambitni żeglarze, ale jeszcze bez doświadczeń oceanicznych. Poprzez zaangażowanie do projektu tych drugich, chcemy stworzyć okazję do tego, żeby poszerzyć tą grupę polskich profesjonalnych żeglarzy oceanicznych – to jest nasz cel edukacyjny i rozwojowy.

REJS NIEPODLEGŁOŚĆ

Dla uczczenia setnej rocznicy odzyskania niepodległości w podróż dookoła świata wyruszy również Dar Młodzieży. Rejs ma się rozpocząć w maju 2018 roku. Organizatorem rejsu jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Akademia Morska w Gdyni oraz Salezjański Wolontariat Misyjny Młodzi Światu. Projekt swoim patronatem objęła premier rządu Beata Szydło. Trasa to: Lizbona, Kanary, porty Afryki, po przejściu Przylądka Dobrej Nadziei wyjście na Ocean Indyjski, porty Dalekiego Wschodu m.in Singapur Szanghaj, Osaka, po trawersie Pacyfiku, porty zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej (m.in Vancouver, San Francisco, Los Angeles), wreszcie kulminacja podróży w Panamie, gdzie Dar Młodzieży uświetni Światowe dni Młodzieży z udziałem papieża Franciszka - styczeń 2019. W projekcie, obok stałej załogi "Daru Młodzieży", weźmie udział ok. 600 studentów Akademii Morskich i uczniów szkół morskich, których uzupełnią grupy finalistów ogólnopolskiego konkursu organizowanego przez Salezjański Wolontariat Misyjny - w sumie ok. 100 młodych ludzi z całej Polski. - Statek musi być gotowy już w marcu, bo zaczyna się szkolenie studentów. Część pieniędzy na modernizację Daru pochodzi z budżetu, ale to niecałe 40 procent. Resztę musimy dozbierać – mówi komendant Daru Młodzieży Ireneusz Lewandowski. Stąd też rejsy komercyjne czy szkolenia studentów zagranicznych. Statek przez cały rok na siebie zarabia. Jak wszystko pójdzie zgodnie z planem, niedługo czeka go gruntowny remont. Planowane zakończenie podróży żaglowca dookoła świata to marzec 2019 roku.

Na jakich zasadach odbędzie się rekrutacja?
To na pewno będzie proces który jest w trakcie przygotowywania, więc jeszcze za wcześnie, żeby to powiedzieć. Moja w tym rola, żeby być jednocześnie takim selekcjonerem załogi, bo to nie tylko umiejętności, doświadczenie i wiedza, ale także i cechy charakteru. Musi być to na pewno zgrana, szanująca i współpracująca ze sobą załoga, która będzie stanowić jedność.

Jaką formułę prawną ma Polska100? Czy to stowarzyszenie lub spółka?
Jest to przede wszystkim przedsięwzięcie, projekt. Nastawiamy się na to, co mamy do zrobienia. Jesteśmy nadal w trakcie opracowywania projektu. Sprawy organizacyjno-formalno-strukturalne nie są jeszcze do końca zatwierdzone.

Jaki budżet zaplanowaliście przygotowując projekt?
Budżet tego projektu będzie uzależniony od jachtu, który zostanie wybrany. Nie mam nawet możliwości odpowiedzenia na to pytanie, ponieważ nie jest on jeszcze ustalony.

A kwota w jakiej chcecie się zamknąć, jeżeli chodzi o kupno jachtu ?
Mamy ustalenia wewnętrzne, że mamy zielone światło do realizacji tego projektu. Wszystkie takie szczegóły, to sprawy bardzo istotne, które oddziałują chociażby na negocjacje, więc wydaje mi się, że to powinno być zrozumiałe, że w momencie kiedy prowadzone są negocjacje, nie można podawać takich danych, bo mogłoby to przełożyć się na niekorzyść ceny zakupu jachtu.

Jaka jest rola Polskiej Fundacji Narodowej w tym projekcie?
Polska Fundacja Narodowa jest partnerem strategicznym tego projektu. Wszystko realizujemy po partnersku. Osoby zaangażowane w realizację projektu Polska100, wszystkie decyzje: od wyboru trasy rejsu, zakupu jachtu, po programy, będą ustalane wspólnie w PFN tak, żebyśmy wspólnie osiągali cele.

Polska Fundacja Narodowa budzi wiele kontrowersji po tym jak sfinansowała sławną kampanię dotyczącą kształtu sądownictwa w Polsce. Zarzucono jej, że nie realizuje zadań statutowych, a powołano ją do promocji działań partii rządzącej. Nie wpłynie to źle na wizerunek rejsu?
Jestem przekonany do projektu Polska100 i wszystkie osoby, które w nim są od samego początku, mają również podobne zdanie. Jestem profesjonalistą, skupiam się przede wszystkim na tym, co mamy do zrobienia. Cele projektu Polska100 i PFN są takie same. Chcemy promować Polskę za granicą i będziemy to robić. Każda rozmowa, jaką prowadziliśmy z PFN, była bardzo merytoryczna i bardzo profesjonalna. To jest projekt apolityczny, więc w ogóle w tej kwestii nie będę się wypowiadał. Kto jak to oceni, to już nie nasza sprawa.

Inaugurację projektu ogłosił Pan w towarzystwie czterech ministrów. Wierzy Pan, że uda mu się obronić przed niezwykle agresywną dzisiaj polityką? Przecież każdy obdarowany musi się liczyć ze zdaniem sponsora.
Nie obawiam się tego. Mamy ustalenia, które powodują, że mamy możliwość realizacji projektu według założonych celów. Po prostu patrzę na to, co mamy do zrobienia i jak wspaniały projekt mamy do zrealizowania. Myślę, że osiągniemy cele, które będą wspaniałe dla wszystkich Polaków.

Od kwietnia b.r. jest Pan wiceprezesem PZŻ ds. sportu. Czy uda się to Panu połączyć dwie role – wiceprezesa i lidera Polska100?
Każda decyzja, którą podejmuję jest przemyślana i konsultowana. Zanim podjąłem się roli wejścia do Zarządu PZŻ i obowiązków wynikających z pełnienia funkcji wiceprezesa ds. sportu, wiedziałem już, że będziemy realizować projekt Polska100. Było to omówione i ustalone z Prezesem Tomaszem Chamerą. Powiem w ten sposób, nie widzę problemu i zagrożeń, ale wręcz realne korzyści, które wynikają z realizacji tych dwóch moich obowiązków.

Jakie korzyści?
Obie funkcje mają na celu rozwój polskiego żeglarstwa, w tym także regatowego na światowym poziomie, oceanicznego czy wyszkolenie młodego pokolenia najzdolniejszych żeglarzy. Mogę stwierdzić że nabyta wiedza i doświadczenie na obu polach będą wzajemnie pozytywnie na siebie oddziaływały. Projekt Polska100 będzie wspierał PZŻ. PZŻ jest jednocześnie partnerem merytorycznym projektu Polska100. Jesteśmy w trakcie opracowywania szczegółowych rozwiązań i planu działań o których w przyszłym roku opowiemy.

Czy poszukiwania osoby na nowe stanowisko dyrektora sportowego PZŻ ma związek z Pana udziałem w Polska100? W poprzedniej kadencji Tomasz Chamera łączył te dwie funkcje.
Ja jestem wiceprezesem ds. sportu, prowadzę performance team i komisję sportu. Od wielu miesięcy szukamy dobrego kandydata na dyrektora sportowego. Nie ma to absolutnie związku z projektem Polska100.

Czy uda się znaleźć sponsora dla kadry narodowej po tym, jak zrezygnowała gdańska Energa? Na marginesie to jedna z firm finansujących Polską Fundację Narodową, czyli można założyć, że dalej zachowała jakiś związek z żeglarstwem.
Pozyskanie sponsora strategicznego dla PZŻ jest jednym z priorytetowych celów jakie przed sobą postawiliśmy.

Szukacie?
W sponsoringu jest tak, że czasami decyzje zapadają w przeciągu tygodnia lub miesiąca, a czasami trwa to rok lub dwa. Nie jestem w stanie powiedzieć, kiedy to nastąpi. Są prowadzone działania.

OBIERZ KURS NA KORZYSTNY LEASING

Wybierz finansowanie, które pozwoli Ci zrealizować wszystkie plany i rozwinąć w pełni żagle. Sprawdź naszą ofertę i poczuj różnicę!

- Szybka decyzja kredytowa i minimum formalności
- Oferta szyta na miarę i elastyczność spłat
- Leasing operacyjny i finansowy

PKO Leasing

www.pkoleasing.pl, infolinia: 801 887 887
Zapraszamy również do placówek PKO Leasing oraz PKO Banku Polskiego w całym kraju.

ORKAN VS WINDSURFERZY

MICHAŁ STANKIEWICZ

Prędkość 110 km/h – tyle osiągał w porywach wiatr wiejący w Polsce na przełomie października i listopada. To orkan Grzegorz, który nawiedził Polskę, czyniąc spore spustoszenia. Najsilniej powiało nad morzem, a na Bałtyku rozszalał się sztorm. Nie dla wszystkich jednak orkan był niepożądany. Ekstremalną, sztormową pogodę postanowiło wykorzystać kilku śmiałków. Na plaży w Sopocie pojawili się windsurferzy. Efekty ich szaleństwa udało się uchwycić W Ślizgu!.

fot. Michał Stankiewicz

NOWA GRA O TOKIO

fot. materiały prasowe

KLAUDIA KRAUSE

Już nie tylko wyniki w regatach będą decydować o zdobyciu miejsca w kadrze olimpijskiej, ale także ocena specjalnej komisji. Polski Związek Żeglarski ogłosił nowe zasady klasyfikacji do IO Tokio 2020. System budzi kontrowersje.

Nowe zasady kwalifikacji mocno różnią się od poprzednich. Do tej pory wybór reprezentantów do kadry olimpijskiej był bardzo prosty i odbywał się wyłącznie w oparciu o wyniki w wybranych regatach. PZŻ ogłaszał listę zawodów i punktów jakie przysługują za zdobycie w nich danego miejsca. Zawodnicy startując zbierali punkty. Kto na koniec kwalifikacji miał ich najwięcej – wygrywał miejsce w kadrze olimpijskiej.

Nowy zarząd PŻŻ zmienił te zasady. W przyjętym w październiku nowym regulaminie zapisano, że wyboru kadrowiczów dokona pięcioosobowy Zespół Decyzyjny, który ma zostać wybrany do 29 lutego 2020 roku przez zarząd PZŻ. Komisja składać się będzie z pięciu członków: trenera głównego klasy, przedstawiciela Zespołu Wsparcia Sportowego, przedstawiciela Zespołu Wsparcia Medycznego, prezesa PZŻ i wiceprezesa ds. sportu PZŻ. Jakie kryteria będą brać pod uwagę jej członkowie? Podobnie jak w poprzednim systemie liczyć się będą punkty zdobyte dzięki miejscom w mistrzostwach świata i Europy, tym razem w latach 2018 – 2020. Wszystkie imprezy jakie są liczone do tej punktacji oraz ich wysokość została dokładnie określona w tabeli.

Ale to nie wszystkie kryteria. Komisja pod uwagę weźmie też wyniki z regat krajowych – tym razem na zasadzie oceny własnej. Kolejne kryteria na podstawie jakich członkowie komisji będą podejmować decyzje to: stopień realizacji „Zaleceń dotyczących skutecznego przygotowania zawodnika do IO Tokio 2020 i innych imprez najwyższej rangi" opracowany przez Zespół Wsparcia Sportowego i Zespół Wsparcia Medycznego, realizacja indywidualnych celów z zakresie przygotowania motorycznego i antropometrii, aktualny stan zdrowia, ocena psychologiczna i umiejętność współdziałania w zespole. Zespół oceni też „stopień realizacji finalnego etapu przygotowań do igrzysk w zakresie sportowym", a także „ewentualne inne uwarunkowania mające wpływ na dyspozycję startową".

Nowe zasady kwalifikacji wywołały dyskusję. Chodzi o to, że o miejscu w kadrze oprócz zwykłej punktacji będzie decydować ocena pięciu osób. PZŻ wyjaśnia, że nowy system powstał w oparciu o doświadczenia i wnioski wyniesione z poprzednich kwalifikacji. Walka o miejsce w kadrze rozpoczyna się już na 2 lata przed igrzyskami, stąd chodzi m.in. o uwzględnienie kondycji, czy też stanu zdrowia zawodników w czasie bezpośrednio poprzedzającym igrzyska. „Tak skonstruowane zasady krajowych kwalifikacji olimpijskich mają na celu wyłonienie zawodników najlepiej przygotowanych do Igrzysk Olimpijskich Tokio 2020 w poszczególnych konkurencjach oraz uniknięcie wysłania na IO osób niegotowych do walki o wyznaczone cele sportowe." – napisał zarząd PZŻ w preambule dokumentu.

fot. Krzysztof Nowosielski

O SKUTECZNOŚCI SYSTEMU ZADECYDUJE WYNIK

- Nie wierzę, żeby pojawiły się niuanse mające na celu niesportowe wyeliminowanie jednego zawodnika, a zakwalifikowanie drugiego. Priorytetem jest to, żeby uzyskać jak najlepszy wynik sportowy – mówi Tomasz Chamera, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego o nowym systemie kwalifikacji do IO.

Dlaczego zmieniliście zasady kwalifikacji na IO?
Przede wszystkim nie byliśmy zadowoleni z wyników naszej reprezentacji podczas IO w Rio de Janeiro. Staraliśmy się z tego wyciągnąć jak najwięcej wniosków. Niedosytem był fakt, że do tej pory kwalifikacje odbywały się tylko na zasadach matematycznych przez co nie mieliśmy możliwości, by ocenić gotowość zawodnika do startu niemalże przed samymi igrzyskami. Rozpoczęliśmy w związku z tym dyskusję w środowisku zawodniczym, trenerskim i działaczy żeglarskich z doświadczeniem olimpijskim. Trwało to kilka miesięcy, później precyzowaliśmy to na posiedzeniach Komisji Sportu, Zarządu PZŻ i doszliśmy do wniosku, że matematyka oczywiście ma być tym głównym czynnikiem, bo chodzi o sportową sprawiedliwość, ale powinniśmy mieć możliwość podjęcia bardzo drastycznej decyzji o ewentualnej zmianie zawodnika. Chodzi o sytuację kiedy np. zawodnik z jakichkolwiek przyczyn nie realizuje właściwie przygotowań lub kiedy pojawiają się zupełnie nieoczekiwane problemy natury zdrowotnej. Jaki będzie tego efekt? Mam nadzieję, że nie trzeba będzie sięgać po to ostateczne narzędzie, a sama matematyka i wyniki spowodują, że uda nam się wyłonić najlepszych zawodników w danej konkurencji.

Nie boicie się krytyki, że ten system nie jest tak transparentny jak poprzednio? Nie jest jak poprzednio zero - jedynkowy, kiedy o kwalifikacji decydowały tylko miejsca w regatach.
Jest to jeden z najtrudniejszych systemów do realizacji, zwłaszcza w naszym kraju, bo zainteresowanie osób, które będą chciały mieć wpływ na doradztwo może być bardzo duże. Ale mówiąc już bardzo poważnie, oczywiście spodziewamy się krytyki. Ten system budzi kontrowersje i może być krytykowany, każdy przecież ma do tego prawo. O jego skuteczności zadecyduje wynik na igrzyskach. Jesteśmy dzisiaj przekonani do regulaminu i uważamy, że pozwoli on nam przygotować zawodników jak najlepiej. Ale jak wspomniałem, osobiście dopilnuję, żeby nie było tutaj żadnych manipulacji.

W nowym regulaminie – poza koniecznością zdobycia punktów w regatach - opisane są pozostałe kryteria jakie będzie brać pod uwagę tzw. Zespół Decyzyjny wyłaniający kadrę. Już one dają jego członkom sporą możliwość własnej oceny, niemniej zawodnik wie czego może się spodziewać. Jedno jest jednak zupełnie nieprecyzyjne. To kryterium opisane jako „ewentualne inne uwarunkowania mające wpływ na dyspozycję zawodnika". Po co wam taka „furtka"? Przecież tutaj można zawrzeć wszystko.
Nie byliśmy w stanie przewidzieć wszystkich okoliczności, które mogą powodować, że potrzebę podjęcia tego typu decyzji. Ciężko uchwycić wszystkie, bardzo trudne tematy, które być może źle byłyby odczytane w samym regulaminie. My Polacy z natury jesteśmy osobami podejrzliwymi i rozumiem pogląd, że mogą pojawić się zagrożenia jeszcze zanim one nastąpią. Jednak nie dopuszczę do manipulacji, tak samo jak nikt z zespołu, który będzie podejmował ostateczną decyzję. Nie wierzę, żeby pojawiły się niuanse mające na celu niesportowe wyeliminowanie jednego zawodnika, a zakwalifikowanie drugiego. Priorytetem jest to, żeby uzyskać jak najlepszy wynik sportowy.

Nowy system zakłada, że świat jest idealny, a co a tym idzie członkowie komisji oceniają zawodników idealnie, bez żadnych nacisków, interesów, czy po prostu osobistych sympatii. Świat jednak nie jest idealny, wystarczy zobaczyć w jakim kierunku zmierza demokracja w Polsce.
To uczmy się tej demokracji i bądźmy dla niej wzorcem, właśnie my jako żeglarze. To jest system, który funkcjonuje w Wielkiej Brytanii, Francji, Australii od wielu lat.

Tak, ale tam jest zupełnie inna kultura żeglarstwa, a do tego dojrzała demokracja.
Dlatego dążmy do tego. Chciałbym żebyśmy uczyli się tej demokracji, rozmów, konstruktywnego podejścia, dalekiego od jakichś personalnych naleciałości. Bądź co bądź, chcemy pokazać, że jesteśmy krajem, który zasługuje na to żeby być szanowany w Europie i na świecie, dorównywać do tych standardów, a nie rozpatrywać co może wydarzyć się gorszego.

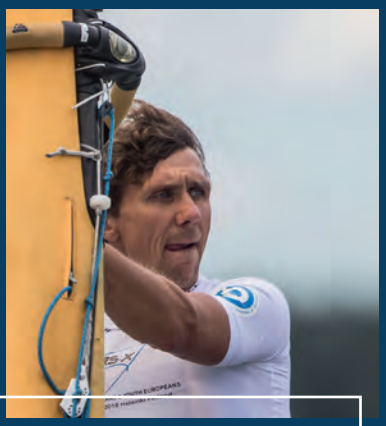
Intencją zmiany systemu jest poprawa wyników z poprzednich igrzysk. Wobec tego na ile medali Pan liczy?
Ile medali? Moim założeniem jest żebyśmy z każdych igrzysk wracali z medalem. Mamy dzisiaj 3-4 konkurencje wskazujące na szanse medalowe i nie mówię tutaj o wróżeniu z fusów, tylko o wynikach, które prezentują nasi zawodnicy. Byłoby nadzwyczajnym, gdyby cokolwiek udało się z tego zrealizować. Przypomnę tylko, że w całej historii polskiego żeglarstwa mamy dopiero 4 medale. Tak naprawdę każdy medal będzie dla nas cenny, bo akwen trudny, daleki. Spójrzmy na to szerzej, gdybym dzisiaj miał stawiać ile kwalifikacji olimpijskich zdobędziemy to postawiłbym na szczęśliwą siódemkę, a grając bardzo odważnie, nawet ósemkę.

Paweł Kowalski
Trener klasy RS:X

Zmiany w systemie kwalifikacji krajowych do IO są istotne, jednak podstawa do wywalczenia kwalifikacji olimpijskiej pozostaje ta sama a mianowicie rzetelna praca, osiąganie wyznaczonych celów szkoleniowych oraz najwyższych wyników w głównych startach całego cyklu olimpijskiego. Dokument zawiera wiele wskazówek jak te cele osiągać. Ważna zamiana to to, że zakończenie części punktowanej nie kończy kwalifikacji, a jedynie pokazuje zawodników i załogi które są blisko celu. Dalej jednak będą trwały przygotowania do startu olimpijskiego, a ich przebieg może mieć wpływ na finalną decyzję Zespołu Decyzyjnego. Myślę, że takie postawienie sprawy wpłynie mobilizująco na zawodników i trenerów. Opublikowany regulamin już określa skład pięcioosobowej komisji i nie będzie za trzy lata zaskoczenia w tym zakresie. Najważniejsze są wyniki części punktowanej kwalifikacji. Poza tym będzie brana pod uwagę całość przygotowań do startu olimpijskiego. Nie czuję żadnych obaw. Uważam, że powinniśmy dać sobie większy kredyt zaufania. W drodze do tej najważniejszej decyzji będą okazje do podejmowania innych mniej ważnych w tym gronie.

Radek Furmański
Mistrz Polski 2016 i 2017 klasy RS:X

Uważam, że są to zmiany podyktowane przede wszystkim wyciągniętymi wnioskami z przeszłości oraz porównywaniem systemów kwalifikacji względem państw, które regularnie zdobywają medale IO. Tam ten system dokładnie tak wygląda, że punkty liczą się lub nie, ale ostateczną decyzję podejmuję zawsze pewna grupa osób. Myślę, że system ten na pewno wyłoni osoby, które będą najlepiej przygotowane nie rok/dwa przed Igrzyskami, ale bezpośrednio przed nimi. Jednak czy system ten będzie "fair" dla zawodników? To się niestety okażę . Miejmy nadzieję, że system ten będzie w 100% obiektywny, jednak Zespół Decyzyjny mimo, że będzie składał się z elity to nigdy nie da się wyeliminować czynnika ludzkiego. Nowy zarząd PZŻ to na pewno osoby mające stu-procentową styczność z żeglarstwem, co nie było oczywiste w latach ubiegłych oraz mające gigantyczną wiedzę w swoich dziedzinach, więc musi być tylko lepiej.



Przemek Miarczyński
Brązowy medalista z IO w Londynie w klasie RS:X

Zmiany w obecnym systemie kwalifikacji do Igrzysk są dość kontrowersyjne. Według nowych zasad Polski Związek Żeglarski zostawia sobie prawo do ewentualnej zmiany reprezentanta, nawet jeżeli ten wygra klasyfikację punktową w kwalifikacjach do IO Tokio 2020. Jest tam jednak wyraźnie napisane, że w pierwszej kolejności to właśnie punkty będą brane pod uwagę i tylko w przypadku ewidentnych problemów np. zdrowotnych, Zespół Decyzyjny może wyznaczyć do startu zawodnika rezerwowego. Większość zadaje sobie pytanie co w momencie, jeżeli ktoś ma super wyniki, jest w świetnej formie, ale Zespół Decyzyjny go nie lubi, co w latach wcześniejszych nie miało wpływu na wyniki danego zawodnika. Ostateczna ocena jednak powoduje, że nie nazwałbym tego systemu w pełni transparentnym chociaż zasady są wszystkim znane, ale wierzę, że komisja składająca się z pięciu osób wybierze sprawiedliwie. Myślę, że rolę powinien tu odgrywać głównie aspekt zdrowotny. Każdy zawodnik, który zdobył najwięcej punktów w eliminacjach, około 1,5-2 miesiące przed igrzyskami powinien być zbadany przez lekarza sportowego, zrobić testy wydolnościowe i jeżeli nic nie odbiega od normy to taka osoba powinna pojechać. Większość po przeczytaniu tego systemu ma podobne odczucia. Jeśli chodzi o mnie to jestem optymistą i jestem przekonany, że wpływ na zmianę będą miały tylko sytuacje ekstremalne i głównie zdrowie zawodników, którzy wygrali system punktowy.

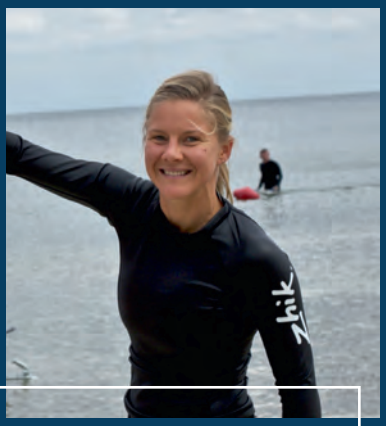
Maciej Grabowski Mistrz Świata Masters 2017 w klasie Laser

Wiem, że w odróżnieniu od poprzednich cykli eliminacje maja trwać znacznie dłużej, niemal do przede dnia igrzysk. To ruch w dobrą stronę. Sam zabiegałem o to przed IO w Londynie, kiedy z Łukaszem Lesińskm żeglowaliśmy na Starze. Wówczas spotkało się to z ogromnym sprzeciwem zarówno Tomka Chamery jak i Mateusza Kusznierewicza, który sam żeglował na Starze. Być może słaby start Mateusza w Londynie był efektem właśnie tego trybu eliminacyjnego. Z punktu widzenia zawodnika najważniejsze jest, aby zasady były jasne i czytelne. Ten zapis nieco to zakłóca, do końca nie wiadomo czy nagle zarządzający w PZŻ nie wymyślą sobie jakiejś „dogrywki".

Mam nadzieję, nie dojdzie do sytuacji, gdzie osobiste sympatie zadecydują o składzie reprezentacji. Nie chcę tu mówić, że podejrzewam czy wręcz zakładam jakieś nadużycia podczas ogłaszania składu -absolutnie. Natomiast takie zapisy tego typu dyskusję mogą wywoływać. Co jest ważne, zakładam, że na tym etapie żaden z zawodników jeszcze tych zasad nie analizuje aż tak dokładnie. Wiadomo sporo czasu przed nami. Natomiast znając patologie jakie tego typu furtki powodowały chociażby we Francji widzę pewne zagrożenia i u nas. Teoretycznie mógłbym się obawiać czy PZŻ moją kandydaturę, gdybym wygrał eliminacje w klasie Laser, zaakceptuje. W końcu M. Kusznierewicz był moim rywalem na Starze i w wyniku systemu kwalifikacji do IO w Londynie doszło między nami do niemałych napięć. Czy on teraz jako wiceprezes PZŻ i zasiadający w decyzyjnym gronie zaaprobuje moją kandydaturę? Takich pytań można mnożyć mnóstwo. Domyślam się, że związek zastosował ten zapis, aby bronić się przed powtórką sytuacji z 2016 roku, kiedy to borykająca się z infekcjami Gosia Białecka pojechała na IO do Rio, a tam wynik był być może przez wspomniane choroby słabszy niż byśmy sobie tego życzyli. W owym czasie w świetnej formie była druga zawodniczka eliminacji i oczywiście po nieudanych IO spadły na PZŻ gromy, że to nie ta będąca a formie pojechała. Jednak jak to zwykle bywa - jak będą medale w Tokio to wszyscy będą chwalili jaki to genialny system eliminacji pozwolił wyłonić tak wspaniałą reprezentację.do podejmowania innych mniej ważnych w tym gronie.

Agnieszka Skrzypulec Mistrzyni Świata 2017 w klasie 470

Wiem, że dla debiutanta sam start w Igrzyskach Olimpijskich jest spełnieniem marzeń. Ja miałam okazję wystartować dwukrotnie i widzę, że nie o sam start tutaj chodzi. Liczą się medale. Do tej pory w swoich startach nabierałam doświadczenia, żeby przygotować się do chwili, kiedy sama będę stać przed szansą na olimpijski medal. Zasady zdobywania kwalifikacji są jasne. Mogę powiedzieć, że nie są do końca dla nas -zawodników sprawiedliwe, ale rozsądne biorąc pod uwagę szanse na zdobycie medali olimpijskich. PZŻ bierze na swoje barki dużą odpowiedzialność przy wybieraniu zawodników do reprezentacji, w komisji znajdują się rozsądni i doświadczeni ludzie dlatego wierzę, że wybór którego dokonają będzie skuteczny. Jako zawodnik nie przejmuję się tym zbytnio, chcę się skupić na tym żeby reprezentować równą formę i nie zostawić wątpliwości kogo wybrać do reprezentacji.



Gosia Białecka Mistrzyni Świata 2016 w klasie RS:X

PZŻ ma bardzo ambitne plany na najbliższe IO. Bardzo optymistyczny scenariusz zakłada, że z Tokio żeglarze przywiozą 3 medale. Formułując system kwalifikacji, w którym ostateczna decyzje podejmuje specjalnie powołana komisja, związek daje sobie duże pole do manewru i pewnego rodzaju zabezpieczenie. Wiele krajów, w tym potęgi żeglarskie jak Australia czy Wielka Brytania, również wybierają reprezentantów w ten sposób, dlatego nowy system raczej mnie nie dziwi, mimo że może być dość dyskusyjny. Niewątpliwie wszystko będzie sprawiedliwie i transparentne, o ile komisja wybierze tego samego reprezentanta, który wygrał określone eliminacje w danej klasie.

PSYCHOLOGIA JEST WSZĘDZIE
#VOLVOOCEANRACE

DARIA ABRAMOWICZ

Psycholog, redaktor naczelna portalu Park Psychologii. Związana z Warszawską Grupą Psychologiczną, gdzie pracuje ze sportowcami, trenerami i rodzicami. Od dziecka uprawiała żeglarstwo - w klasach Optimist, Europa i Laser Radial. Posiada wieloletnie doświadczenie trenerskie w pracy z zawodnikami na różnym poziomie zaawansowania.

Nie mogłam napisać o niczym innym. Pomysł na ten tekst miałam w głowie od dawna, a kolejne informacje, etapy przygotowań i wreszcie, początek tego wydarzenia tylko upewniały mnie w przekonaniu, że będzie to wyjątkowa edycja. O czym mowa? Rzecz jasna o regatach Volvo Ocean Race.

Ktoś powiedział mi kiedyś, że w każdym sporcie i w każdym sportowym wydarzeniu znajdę coś, co związane jest z psychologią. W zasadzie, ta osoba miała rację, bo rzeczywiście dostrzegam aspekt psychologiczny w sporcie w każdej dyscyplinie i na każdym etapie sportowej drogi. Nie inaczej jest w przypadku Volvo Ocean Race, które uważam za jedne z najtrudniejszych (o ile nie najtrudniejsze) regat na świecie. W moim osobistym i zawodowym rankingu stoją one wyżej niż Puchar Ameryki i Vendee Globe. Być może uznacie, że to dziwne, bo przecież co dla człowieka może być trudniejsze od samotnego przemierzania świata w obliczu rywalizacji i walki z żywiołem? No właśnie. Uważam, że przemierzanie świata w obliczu rywalizacji i walki z żywiołem, przy konieczności współpracy z innymi, komunikacji, bycia ze sobą na niewielkiej przestrzeni może być większym wyzwaniem.

Między innymi dlatego widzę tu tak silne oddziaływanie czynnika psychologicznego. Jednak nie byłoby to nic dziwnego, nadzwyczajnego wobec każdej poprzedniej edycji. Tym razem jednak dostrzegam kilka kwestii, które znacząco sprawiają, że moim zdaniem kwestia mentalna odegra w końcowym sukcesie jeszcze większą rolę. Pierwszą z nich jest moim zdaniem nieustanny rozwój żeglarstwa i to, jak zmieniło się ono jako dyscyplina sportu od ostatniej edycji Volvo Ocean Race. To, jak nieprawdopodobnie fizyczny stał się to sport, jak bardzo sprofesjonalizowany pod kątem przygotowania motorycznego, a przede wszystkim, jak nieustannie rozwija się pod kątem technologii powoduje, że załogi zbliżają się do siebie. Dosłownie. Coraz bliższe odległości sprawiają, że rywalizacja staje się niemalże namacalna. Widzieliśmy to zresztą podczas In-Port Races, gdzie teamy walczyły ze sobą burta w burtę. To z kolei powoduje, że na pokładach pojawi się coraz więcej napięcia i stresu. Rywalizacja staje się coraz bardziej bezpośrednia, akcja toczy się coraz szybciej, w związku z czym coraz więcej kosztują nawet proste błędy czy niedopatrzenia. Coraz większe znaczenie odgrywa także zgranie załogi, także w krytycznych momentach. To także sfera psychologiczna, którą można wypracować i poprawiać, także w trakcie trwania regat. Rzecz w tym, aby wiedzieć, w jaki sposób to zrobić. Krótko mówiąc, w dzisiejszym świecie sportu (i tak, w regatach takich, jak Volvo Ocean Race także) absolutnie podstawową rolę odgrywają posiadane przez zawodników zasoby i umiejętności społeczne.

W tegorocznej edycji jest to jeszcze bardziej istotne, ponieważ jest utrudnione. Już wyjaśniam, z jakiego powodu. Mianowicie, każdą z załóg współtworzą kobiety. Na ich obecność wpłynęło wiele czynników: rosnąca świadomość społeczna, zmiany obyczajowe, aspekt społeczny, wspomniane zmiany pod kątem przygotowania motorycznego (zobaczmy, jak dziś wygląda żeglarstwo olimpijskie kobiet!), a także aspekt wizerunkowy (zachęcenie kobiet do śledzenia zmagań podczas Volvo Ocean Race). Z perspektywy psychologii komunikacja i współpraca z kobietami z reguły nieco różnią się od pracy z mężczyznami, dlatego pod kątem mentalnym trwająca edycja regat staje się jeszcze ciekawsza. Kobiety bowiem często nieco inaczej reagują na napięcie i stres, mogą inaczej radzić sobie w trudnych warunkach (nie znaczy to, że gorzej - miejmy jasność). Wobec tej niewielkiej przestrzeni, silnego napięcia, ogromnego wyzwania sportowego i społecznego, zadanie staje się jeszcze bardziej wymagające. Oczywiście pamiętam i zdaję sobie sprawę z tego, że kobiety nie debiutują w Volvo Ocean Race, ale ich obecność w każdej z załóg czyni rywalizację jeszcze ciekawszą. Dodaje urozmaicenia i innej perspektywy - szczególnie dla psychologa sportu.

Wygląda więc, że rzeczywiście jestem w stanie znaleźć psychologię w każdej sportowej sytuacji i w każdej dyscyplinie. Odpowiedź na pytanie, czy słusznie, pozostawiam do rozważenia każdemu z Państwa. Czy aspekt mentalny okaże się podstawą warunkującą sukces? Nie sądzę. Czy będzie ważny? Z pewnością tak - i warto pamiętać o tym, że profesjonalizm nie ma płci czy narodowości. To uniwersalna postawa, dlatego z ogromną ciekawością uwagą będę obserwowała zmagania ludzi, którzy przy tak ogromnym przedsięwzięciu z pewnością są przygotowani na większość, a być może na wszystkie ewentualności. Jednocześnie zachęcam was do patrzenia szerzej, do dostrzegania wszystkich „puzzli", które wpłyną na ostateczny sukces. Na przestrzeni ośmiu szalenie trudnych miesięcy to niesamowicie ciekawe pole do obserwacji.

SOPOCKI KLUB ŻEGLARSKI

OGŁASZA NABÓR DO NOWO POWSTAŁEJ SEKCJI

KITE & SURF

ZAPRASZAMY DZIECI I MŁODZIEŻ
Z ASPIRACJAMI DO WYCZYNOWEGO UPRAWIANIA SPORTU DO WZIĘCIA UDZIAŁU W PROFESJONALNYM SZKOLENIU W PIERWSZEJ TEGO TYPU SEKCJI KLUBOWEJ W POLSCE.

SZKOLIMY I TRENUJEMY DBAJĄC O WSZECHSTRONNY ROZWÓJ DZIECI I MŁODZIEŻY, NASZYM CELEM JEST WYCHOWANIE POPRZEZ SPORT, CZYLI KITE & SURFING.

W PROGRAMIE ZAJĘĆ M.IN: DOSKONALENIE PŁYWANIA NA DESKACH TYPU TWIN TIP, KTEFOIL, SURFING, TRENINGI FUNKCJONALNE, ZAJĘCIA Z METEOROLOGII, BEZPIECZEŃSTWA NA WODZIE, PODSTAW TECHNIKI I TAKTYKI REGATOWEJ.

PRZYGOTOWUJEMY DO STARTU W ZAWODACH I REGATACH. SZCZEGÓLNIE ZAPRASZAMY MŁODZIEŻ URODZONĄ W LATACH 2000-2003, KTÓRA MA SZANSE RYWALIZOWAC W IGRZYSKACH MŁODZIEŻOWYCH W BUENOS AIRES W 2018R W KONKURENCJI TTR ORAZ W IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH W TOKIO 2020 W KONKURENCJI SURFING.

TRENINGI PROWADZI TRENER KADRY POLSKI
TOMEK JANIAK

ODWIEDŹ NAS NA NASZYM PROFILU I ZOBACZ JAK TRENUJEMY:
FACEBOOK.COM/AKADEMIAKITESURF

WIĘCEJ SZCZEGÓŁÓW ORAZ ZAPISY:
TOMEK JANIAK 601615574
KITERACING1@GMAIL.COM

JEŚLI CHCESZ, ABY TWOJE DZIECKO ROZPOCZĘŁO NIEZWYKŁĄ PRZYGODĘ Z KITE I SURFINGIEM, ZAPRASZAMY!

Sopocki Klub Żeglarski
Ergo Hestia Sopot

PATRON MEDIALNY
W ŚLIZGU!
PRESTIŻOWY MAGAZYN SPORTÓW WODNYCH

BUENOS AIRES 2018 YOUTH OLYMPIC GAMES
YOG DNA
TOKYO 2020

PRZEMYSŁAW TARNACKI

ŻEGLARZ BIZNESU

ROZMAWIALI: KLAUDIA KRAUSE, MICHAŁ STANKIEWICZ

Posiadanie polskiego jachtu i wygrywanie na nim najbardziej prestiżowych regat morskich to oczywiście cel sportowy naszego klubu. Z drugiej strony wiedząc jak w rzeczywistości wygląda utrzymanie takich maszyn regatowych i całych kampanii, najpierw pragmatycznie chcę zbudować przeświadczenie w klubie z czym trzeba się zmierzyć, bo żeglarstwo regatowe to tak naprawdę palenie plików pieniędzy w kominku, tutaj nie ma drogi na skróty – mówi Przemysław Tarnacki, wielokrotny mistrz świata i Polski w żeglarstwie, komandor Ocean Challenge Yacht Club. W wywiadzie dla W Ślizgu! opowiada o swoim przepisie na żeglarstwo, jak skutecznie połączyć sport z biznesem, a przede wszystkim występie w słynnych regatach Sydney - Hobart!

fot. pirate photo

fot. Mia Docci

Czy łatwo być zawodowym żeglarzem?
Należałoby spytać prawdziwie zawodowych żeglarzy, ja jestem półzawodowym, bo prawdziwy, utrzymuje się wyłącznie z żeglarstwa. Mnie osobiście nie starczyło odwagi w pewnym momencie życia postawić wyłącznie na karierę sportową. Zdecydowałem natomiast, że będę robił to co kocham, ale w trochę inny sposób. Połączyłem świat sportowy z biznesem, bo wychodzę z założenia, że lepiej mieć kilka stabilnych działalności, wszystkich związanych z żeglarstwem, a nie tylko ryzykować kontuzją sportową, która później stawia pod znakiem zapytania dalsze funkcjonowanie.

Czyli nie samo pływanie, ale także inne działalności – jednak wszystkie związane z żeglarstwem.
Poza moją rodziną, wszystko co na co dzień robię jest związane z żeglarstwem. Sport na wodzie, sprzedaż jachtów i łodzi motorowych, budowanie społeczności klubu Ocean Challenge Yacht Club, organizacja Pucharu Świata Sopot Match Race, to wszystko ma wspólny mianownik, moją pasję i miłość jaką są żeglarstwo i jachty.

Co jest najtrudniejsze w życiu zawodowego żeglarza w Polsce? Chyba nie będę odkrywczy jak powiem, że budżet.
Budżet jest wtórny, bo on wynika z relacji, zarówno z firmami finansującymi żeglarstwo jak i z klientami indywidulanymi. Zdobywanie i pielęgnowanie relacji, klientów to znakomita większość mojej działalności. Te światy, zarówno biznesowy jak i sportowy, mocno się przenikają. Ja jestem na ich styku. W sporcie reguły są bardziej przejrzyste, więc rzeczowo więcej frajdy daje mi sport. Jedno bez drugiego jednak w moim przepisie na żeglarstwo nie funkcjonuje.

Co jest bardziej czasochłonne – trenowanie, organizacja, budżetowanie czy sprzedaż jachtów?
Pewnie zależy to od pory roku. Jesienią i zimą głównie sprzedajemy jachty, planujemy i komercjalizujemy projekty, wiosną i latem więcej organizujemy i trenujemy choć staram się nie mieć miesięcy bez żeglowania przez cały rok. Prawdą jest, że większość mojego czasu to działalność sprzedażowa, gdzie realizuję się nie tylko jako żeglarz regatowy, ale też inżynier po Politechnice Gdańskiej z zakresu projektowania jachtów. Chętnie łączę moje zdobycze praktyczne z wiedzą techniczną oferując wysokiej jakości ekspertyzę klientom planującym zakup jachtu. Nie jesteśmy najtańsi, ale wiem, że dysponujemy unikalną wiedzą, która dostarczana jest u mnie w rodzinie już przez drugie pokolenie. Ojciec Bronisław to konstruktor jachtowy i utytułowany regatowiec, członek pionierskiej polskiej załogi w regatach Whitbread Round the World Race 1973/74 (dziś Volvo Ocean Race), uczestnik Admiral's Cup.

Pochodzisz z Trójmiasta, stolicy żeglarstwa. Dzisiaj już w Warszawie. Siedzimy teraz w Twoim biurze, na 17 piętrze prestiżowego Cosmopolitan, przed nami widać Pałac Kultury i Nauki, a dalej, aż po horyzont widać wielką nizinę. I żadnej wody. Jak się uprawia żeglarstwo w Warszawie?
Z tej elewacji gwarantowany jest widok pozamiejskiego zielonego horyzontu, prawie jak na Zatoce Gdańskiej...

fot. pirate photo

Większość biznesu i klientów na jachty skoncentrowana jest w stolicy więc przenosiny były czymś naturalnym. Warszawę lubię coraz bardziej, ale za Trójmiastem tęsknię bardzo. Przy tej liczbie wyjazdów jakie mam w roku stały dom jest trochę pojęciem teoretycznym, cały czas jestem w drodze, żegluję głównie za granicą, uczestniczę w targach jachtowych, wystawach, testach z klientami. Kiedy jestem więc w Polsce czas pożytkuję głównie biznesowo, a najefektywniej robi się to w Warszawie.

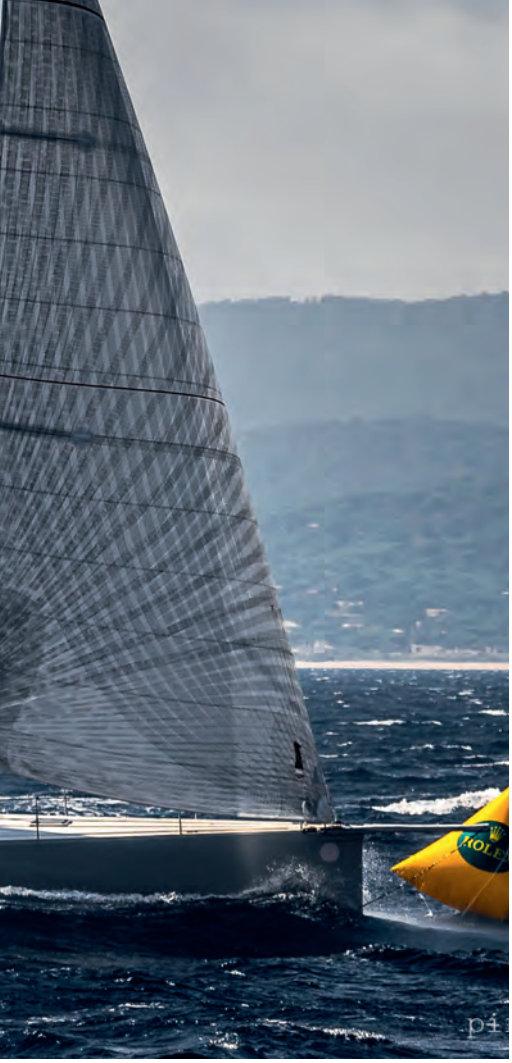
Założyłeś tutaj Ocean Yacht Challenge Club. Jak długo już działacie?
Działamy przeszło trzy lata, aktualnie klub zrzesza ponad 100 osób, którzy regularnie uczestniczą w życiu klubu, razem jeździmy na regaty morskie po całym świecie. Tegoroczny Sydney - Hobart jest pierwszym wyjazdem tak licznej załogi.

Kogo skupia Ocean Challenge Yacht Club?
Żeglarzy i sympatyków szeroko rozumianego jachtingu. Na co dzień są to właściciele świetnie prosperujących biznesów, członkowie zarządów dużych korporacji, którzy interesują się żeglarstwem, jachtingiem, jachtami. Chcą uczestniczyć aktywnie w jakościowych wydarzeniach, chcą być blisko wszystkiego co związane z żaglami, chcą przez jachting poznawać piękne miejsca na świecie w gronie podobnych sobie indywidualności. Chcą czerpać inspirację z legendarnych żeglarzy i ludzi morza, których zapraszamy do naszych projektów. Chcą w końcu przeżyć przygodę swojego życia lub po prostu wspaniale spędzić czas w St. Tropez, Porto Cervo, St. Barthelemy, Monaco, Warszawie czy Sopocie. Nasz organizacja na koniec dnia dostarcza całościową obsługę pełniąc rolę takiego yachting concierge. Szacowne kluby jachtingowe skupiające społeczną elitę gospodarczą znajdują się w większości krajów z historią morską.
My mamy wspaniałą historię, którą warto przypominać i czerpać z niej budując nasze narodowe majątki.
W przez lata wzorem jak pozyskać nowych pasjonatów dziedziny był dla mnie w Polsce golf. Wierzę, że podchodząc do jachtingu holistycznie i oferując doświadczenie i usługi najwyższej jakości sprowadzimy do żeglarstwa nietuzinkowe postacie, które w przyszłości pomogą również rozwijać żeglarstwo w Polsce.

Regaty, w których bierzecie udział to imprezy na światowym poziomie.
Są to prestiżowe regaty morskie i przybrzeżne rozgrywane na Morzu Śródziemnym i Karaibach. Giraglia Rolex Cup czy Les Voiles w St. Tropez, Maxi Rolex Cup w Porto Cervo, Les Voiles de St. Barth na St. Barthelemy czy Copa del Rey na Majorce to elita światowych regat. Organizowane przez eleganckie kluby żeglarskie skupiają światową czołówkę na dużych jachtach. Nasz jacht, który czarterujemy na takie regaty stoi zwykle w marinie burta w burtę z zawodowymi załogami takich właścicieli firm jak Prada, Oracle, Netscape, L'Oreal czy Skype.

Jakie regaty macie na koncie w tym roku?
W tym sezonie byliśmy na St. Maarten Heineken Regatta, są to najstarsze regaty na Karaibach, które wygraliśmy w 2016 roku. Następnie Les Voiles de Saint-Tropez – regaty z 15-letnią tradycją, ale dzisiaj jedne z najbardziej stylowych. W czerwcu tradycyjnie Giraglia Rolex Cup – najbardziej prestiżowe regaty na morzu Śródziemnym, no i pod koniec września Les Voiles de Saint-Tropez – piękny mix jachtów carbonowych, drewnianych, klasycznych. Wybieramy top imprez światowych i takie też jachty czarterujemy. Nie są to tanie sprawy, ale postanowiliśmy tej poprzeczki nie zaniżać. Ten rok zamkniemy pięcioma takimi imprezami.

Trzeba mierzyć siły na zamiary, szukać przyjemności w budowaniu swoich kompetencji i cieszyć się z możliwości brania udziału w takich regatach. Wolę mieć kontakt non stop żeglarstwem morskim na najwyższym poziomie niż 10 lat gonić za kontraktami sponsorskimi, o które w tym kraju niezwykle ciężko.


fot. pirate photo

Na każde regaty skład załogi się zmienia?
Dbam o zdrowy podział, który pomaga nam się rozwijać i zapewnia bezpieczeństwo na pokładzie. 1/3 na pokładzie to zawodowcy, 1/3 to powracający amatorzy, nasi klubowicze. Pozostała 1/3 to amatorzy, którzy debiutują jako nasza załoga i jako klubowicze. Moim zadaniem jest z tej grupy utworzyć „orkiestrę", która nie porwie tego 500 - metrowego genakera i bezpiecznie pożegluje na trasie pomiędzy pozostałymi jachtami, których liczba to zwykle 200-300...

Przed wami Sydney - Hobart, to chyba największe dotychczasowe wyzwanie?
To jest marzenie, który towarzyszy mi od dzieciństwa. Za niespełna miesiąc uda nam się je zrealizować. Popłyniemy na jednym z lepszych aktualnie jachtów na świecie dostępnym do żeglugi profesjonalno-amatorskiej: 80-stopowym jachcie Weddell wykonanym z kevlaru i carbonu. To dobra długość na te wymagające fale, które czekają nas w cieśninie Bassa, między Australią, a Tasmanią. Mieliśmy trzy opcje do wyboru, nawet szybsze i bardziej ekstremalne jak Volvo70, ale wychodzę z założenia, że ten wyścig będzie zupełnie inny niż dotychczasowe regaty – tutaj, żeby wygrać trzeba najpierw ukończyć. Wystartujemy w klasie największej, ze wszystkimi zwycięzcami z lat poprzednich, to jest absolutnie inny poziom, ale mimo wszystko, cieszymy się, że dotkniemy tych największych jachtów i staniemy z nimi burta w burtę.

Ile jednostek startuje w waszej klasie?
W klasie maxi, w której startujemy na starcie pojawi się ok. 25 jachtów. W tym roku cała flota liczy 110 jednostek. Po tragicznych wypadkach z 1998 roku, kiedy 6 osób zginęło w tym wyścigu, wymagania jakie organizatorzy stawiają przed jachtami i załogą są bardzo restrykcyjne. Nie każdy jest w stanie je spełnić.

Zatem jakie warunki trzeba spełnić żeby wystartować w Sydney - Hobart?
Podstawowym wymogiem było to, że musimy wspólnie przepływać wcześniej dwie imprezy. Drugim ważnym elementem jest tzw. „żeglarskie cv" – z każdym z załogantów spotykam się kilkukrotnie, by poznać jego portret psychologiczny, jest to bardzo istotne w ciężkich warunkach. W maju mieliśmy już

fot. pirate photo

fot. pirate photo

kompletną załogę, więc komfort na przygotowanie był u nas dosyć duży.

Powiedziałeś o załodze, a jakie warunki musi spełnić klub i Ty jako skipper?
Popłynąć może każdy kto spełni wymagania dotyczące bezpieczeństwa jachtu. Czekają nas trzy inspekcje w Sydney, które dotyczą wyposażenia ratunkowo-sygnalizacyjnego. Głównie liczy się przygotowanie techniczne łodzi oraz żeglarskie każdego z uczestników. Każdy z uczestników załogi musi mieć swój profil na stronie regat, który dotyczy jego doświadczenia. Taka aplikacja później ląduje na biurku komandora klubu organizującego regaty (Cruising Yacht Club of Australia) i wtedy zapada decyzja czy można dopuścić do regat kandydata czy też nie.

A jeśli chodzi o regaty kwalifikacyjne?
Jest żegluga kwalifikacyjna dla jachtu. Musi on przepłynąć w ostatnim półroczu przed startem 1000 mil na otwartym oceanie. Nasz Weddell odbył taki rejs w zeszłym miesiącu płynąc z Honolulu do Sydney, wcześniej z Kalifornii.

Powiedz jeszcze coś o waszej jednostce.
Jacht został zbudowany we Włoszech w 1996 roku we flocie ośmiu innych takich jachtów. Jest to konstrukcja Grand Mistral. Był taki moment w żeglarskiej historii, kiedy regaty Whitbread przeobraziły się w Volvo Ocean Race. W tym nowym wydaniu regaty miały odbywać się we flocie 8 jednakowych jachtów, właśnie na Grand Mistral 80, jednak panowie się nie dogadali, flota została i pojawiły się nowe 60-ki, potem 70-ki. Wspomniane Grand Mistrale to carbonowe, solidnie wykonane jachty, bardzo dobrze przystosowane na długą niebezpieczną, oceaniczną falę. Jacht po tym jak miał wystartować w VOR, nie startował w regatach dookoła świata, płynął w Sydney - Hobart dwa razy, ale nie wygrał. Na co dzień startuje właśnie w regatach na Morzu Śródziemnym albo Karaibach.

Jaki macie harmonogram ?
Część załogi już wyleciała do Sydney, by wspomóc właściciela, od którego czarterujemy jacht w przygotowaniach technicznych i załatwić wszelkie formalności. Pozostała część załogi ląduje w Australii 8 dni przed startem.

Jaki postawiliście sobie cel?
Na pewno chcemy dopłynąć do mety w jednym kawałku i przywieźć ze sobą ogromną porcję oceanicznych doświadczeń. Jeżeli chodzi o miejsce to myślę, że możemy powalczyć o 7 albo 8 pozycję, ale wszystko zależy od warunków. To byłby duży sukces, patrząc na to, że pierwsza szóstka to budżety wielkości kilkunastu milionów euro.

Celujesz w siódme albo ósme miejsce? To asekuracja czy też brutalny realizm ? Większość żeglarzy deklaruje, że jak płynąć to tylko po zwycięstwo.
Pewnie dlatego tylu znakomitych żeglarzy siedzi w domu. Ja wychodzę z nieco innego założenia. Dla mnie liczy się zdobywanie doświadczeń. Oczywiście wolałbym jeździć na regaty Pucharu Ameryki czy Volvo Ocean Race i zajmować tam miejsca w czołówce, ale należałoby wyemigrować do Nowej Zelandii mając 15 lat. Trzeba mierzyć siły na zamiary, szukać przyjemności w budowaniu swoich kompetencji i cieszyć się z możliwości brania udziału w takich regatach. Wolę mieć kontakt non stop żeglarstwem morskim na najwyższym poziomie niż 10 lat gonić za kontraktami sponsorskimi, o które w tym kraju niezwykle ciężko.

(...) spośród członków klubu tworzy się grupa ludzi, którzy na tyle połknęli bakcyla, że chcieliby wskoczyć jeszcze tą półkę wyżej, czyli pościgać się na łodziach ślizgowych typu TP52 i wrócić z tym upragnionym zwycięskim Rolexem z St. Tropez

Wspomniałeś o dużych budżetach. Jaki trzeba mieć budżet żeby wystartować w takich regatach?
Żeby wystartować na takim jachcie, takich regatach i takiej otoczce jaką robimy, budżet zamyka się w kilkuset tysiącach złotych. Warto zauważyć, że zapraszamy ludzi na pokład nie tylko po to, żeby przekroczyć linię mety. Tu chodzi o coś więcej. Ten projekt ma zbudować przede wszystkim poczucie wyjątkowości i przynależność do tego żeglarskiego świata. Odbywa się to zresztą wielokierunkowo. Załoga liczy 26 osób, natomiast większość z nich jedzie na regaty z całymi rodzinami na cały miesiąc. One również są częścią tego projektu.

To można powiedzieć, że do Sydney leci cały samolot z Polski.
Około 80 osób!

To chyba będzie biało-czerwono na starcie.
Na pewno będziemy widoczni choć w mniejszości w tłumie na starcie, który na wzgórzach wokół portu Sydney liczy prawie milion osób (śmiech). Będzie to ciekawa przygoda. Duża część naszych działań polega na tym, żeby zorganizować regaty, zadbać o należyty poziom sportowy, ale mimo wszystko większość trudu związana jest z tym, by gościć klientów na najwyższym poziomie, bo tego właśnie oczekują. Żeglarstwo trzeba umieć sprzedać.

Jaki plan na kolejne lata? Płyniecie teraz na świetnej, ale wyczarterowanej jednostce. Myślicie o własnej?
Takie plany były i coraz częściej o nich rozmawiamy. Na dzień dzisiejszy jest za wcześnie żeby mówić o szczegółach, natomiast spośród członków klubu tworzy się grupa ludzi, którzy na tyle połknęli bakcyla, że chcieliby wskoczyć jeszcze tą półkę wyżej, czyli pościgać się na łodziach ślizgowych typu TP52 i wrócić z tym upragnionym zwycięskim Rolexem z St. Tropez. Myślę, że naturalnie pójdziemy w tym kierunku, ale nie chce teraz niczego przyśpieszać. Póki co jesteśmy w fazie edukacji i za każdym razem wspinamy się szczebelek wyżej.

Jakie plany startowe na przyszły rok ?
Mamy już zakontraktowany jacht Green Dragon klasy Volvo Ocean Race 70 na St. Maarten Heineken Regatta, na które wracamy również w ważnej sprawie, bo część z wpłat naszych klubowiczów będzie przeznaczona na odbudowę lokalnej szkółki optymistów, która została zdewastowana przy okazji huraganu Irma. Organizujemy tę akcję z zaprzyjaźnionym Sint Martin Yacht Club. Następnie w połowie kwietnia Les Voiles de St. Barth, czerwiec to tradycyjnie Giralgia Rolex St. Tropez, być może dojdą też dwie nowe imprezy jak Rolex Maxi Cup w Porto Cervo czy Copa del Rey na Majorce.

Ambitnie. Polska załoga z polskim skipperem, do pełni szczęścia brakuje jeszcze tylko symbolicznej zmiany bandery.
Bezwzględnie. Teraz ze względów symbolicznych będziemy również mieli polską banderę w Sydney - Hobart, natomiast posiadanie polskiego jachtu, gdzie właścicielami są Polacy z dumą prezentując jednostkę i wygrywając najbardziej prestiżowe regaty morskie, to oczywiście cel sportowy naszego klubu. Jednak z drugiej strony wiedząc jak w rzeczywistości wygląda utrzymanie takich maszyn regatowych i całych kampanii, najpierw pragmatycznie chcę zbudować przeświadczenie w klubie z czym trzeba się zmierzyć, bo żeglarstwo regatowe to tak naprawdę palenie plików pieniędzy w kominku, tutaj nie ma drogi na skróty. Dopiero wtedy jak będę absolutnie przekonany, że kandydaci na inwestorów to rozumieją, będę w stanie w to wejść.

Rozumiem, że wasze starty oraz klub utrzymywany jest ze składek członkowskich?
Jako takich składek nie mamy. Koszt każdego wyjazdu i każdy udział w regatach są pokrywane z prywatnych źródeł uczestników.

Oprócz tego, że jesteś żeglarzem, prowadzisz jacht klub w Warszawie, robisz także imprezy. Jaki jest plan na Sopot Match Race na przyszły rok?
Za wiele powiedzieć nie mogę, pracujemy teraz nad szczegółami, pojawi się kilka fajnych zmian. Prawdopodobnie zmieni nam się termin na czerwiec z kilku powodów, w tym także biznesowych. Formuła pozostaje ta sama - Puchar Świata w match racingu na sześciu jednakowych Diamantach 3000. Być może pojawi się ktoś z Pucharu Ameryki.

Na finał - cel długoterminowy i marzenie jednocześnie. W jakim miejscu chciałbyś być za kilkanaście lat, Ty i klub?
Chciałbym żebyśmy stworzyli taką społeczność, która jest w stanie w sposób świadomy podejść do realizacji ambitnych projektów jak odradzający się Admiral's Cup. Chciałbym żeby to był ruch społeczny ludzi, których na to stać i którzy wiedzą z czym to się je, żeby to nie zależało tylko od łaski sponsora, bo ta jak wszyscy wiemy jeździ na pstrym koniu. Mniej rewolucji, więcej ewolucji i w dłuższej perspektywie czasowej dojść tam, gdzie chce dojść każdy – do Volvo Ocean Race.

Rolex Sydney Hobart Yacht Race należą do elity pięciu najsłynniejszych profesjonalnych regat na świecie obok America's Cup, Volvo Ocean Race, Louis Vuitton Cup i Vendee Globe. To również jedyne regaty na tym szczeblu dostępne dla żeglarzy w formule PRO/AM (professional/amateur). Rekord trasy został ustanowiony przed rokiem i dokonał tego australijski jacht „Perpetual Loyal" Anthony'ego Bella, który pokonał trasę z Sydney do Hobart na Tasmanii (628 mil morskich w linii prostej) w czasie 37 godzin 31 minut i 20 sekund. Jednak główne trofeum, czyli Tattersall's Cup, zdobył podczas zeszłorocznej edycji prowadzony przez Jima Delegata jacht „Giacomo", zwyciężając w czasie przeliczeniowym.

Polskie barwy w Sydney Hobart do tej pory reprezentowała w 2001 roku „Łódka Bols", której sternikiem był Gordon Kay. Połowę załogi stanowili Polacy. W regatach załoga zajęła pierwsze miejsce w grupie IRC A i drugie w IRC. W 2014 roku wystartowały aż dwa polskie jachty z w pełni polskimi załogami. Były to „Katharsis II" Mariusza Kopra, który ukończył wyścig na 65 miejscu i „Selma Expeditions" z kpt. Piotrem Kuźniarem za sterem, który zajął 94 miejsce. Załoga Tarnackiego będzie pierwszą, w pełni polską ekipą na profesjonalnym jachcie regatowym.

POLSKA. SYDNEY - HOBART

1. Andrzej Różycki
2. Damian Raciniewski
3. Maciej Graczyk
4. Witold Małek
5. Paweł Schroeder
6. Maciej Nytko
7. Piotr Zygo
8. Steven Davis
9. Grzegorz Bigos
10. Szymon Pikuła
11. Paweł Suchocki
12. Jarosław Łazarski
13. Łukasz Siwik
14. Jurek Wilczyński
15. Wit Danilkiewicz

fot. Robert hajduk

16. Adam Stańczak
17. Wojciech Kosik
18. Piotr Mroczek
19. Paweł Mrózek
20. Witold Stempkowski
21. Maciej Marczewski
22. Marcin Banaszek
23. Robert Gwóźdź
24. Marta Majoch
25. Przemysław Tarnacki - sternik

JASIEK KOSZOWSKI:

- **Mistrzostwa Świata w Kitesurfingu (IKA, WorldSailing) - Formula Kite**
  Weifang, Chiny /09.2016/
  Formula Kite (foil)
  10. miejsce w kat. Młodzik (U21)

- **Finał Pucharu Polski TT Race - Summer Kite Festiwal**
  Międzyzdroje /08.2017/
  2. miejsce w kat. Open
  3. miejsce w kat. Młodzik (U21)

- **Mistrzostwa Polski w Kitesurfingu**
  Puck /12-15.08.2017/
  Formula Kite
  3. miejsce w kat. Młodzik (U21)
  5. miejsce w kat. Open
  Freestyle
  1. miejsce w kat. Junior (U14)

JAKUB JURKOWSKI:

- **Mistrzostwa Europy TT Race**
  Gizzeria /11-15.07.2017/
  3. miejsce w kat. Junior (U14)

- **Mistrzostwa Polski w Kitesurfingu**
  Puck /12-15.08.2017/
  Formula Kite
  2. miejsce w kat. Młodzik (U21)
  4. miejsce w kat. Open
  TT Race
  1. miejsce w kat. Junior
  6. miejsce w kat. Open

- **Puchar Polski w Kitesurfingu TT Race**
  Puck /12-15.08.2017/
  1. miejsce w kat. Junior

- **CR:X Kite Class**
  Jastarnia /19.08.2017/
  1. miejsce

MŁODZI GNIEWNI

Podczas, gdy większość żeglarzy definitywnie zakończyła sezon, tych dwóch młodych zawodników kiteboardingu pod okiem Tomka Janiaka schodzi na wodę w najzimniejsze dni. Poznajcie Kubę Jurkowskiego i Jaśka Koszowskiego. W Ślizgu! towarzyszyło im w treningu.

KLAUDIA KRAUSE / FOT. KAROL KACPERSKI

Na plaży żywego ducha, przenikające podmuchy wiatru i nieustępliwie zacinająca mżawka wciskają się pomiędzy kołnierz, atakując zimnem szyję. Choć termometr wskazuje 9 stopni Celsjusza to odczuwalna temperatura nawiązuje raczej do zimowej aury. Wilgotność powietrza charakterystyczna dla Trójmiasta powoduje wszystkim nam znany, mało przyjemny chłód. Dwóch chłopaków pochyla się nad linkami, trwają przygotowania do zejścia na wodę. Jest początek listopada. Wreszcie jeden z nich wchodzi do wody, latawiec skierowany do zenitu, wieje mocna „czwórka". Zaczęło się! To niespełna 12-letni Jasiek, prawo-lewo, rozpętała się prawdziwa walka. Neptun tego dnia nie pokazuje swojego łagodnego oblicza, fale są wysokie, niemal przewyższają młodego zawodnika. Za nim wchodzi drugi, nim się obejrzeliśmy już jest w ślizgu. To starszy kolega Jaśka, Kuba. Zaczyna się trening.

BAŁTYK HARTUJE

- Warunki mamy jakie mamy, są mocno niekomfortowe, ale z drugiej strony hartują - mówi Tomek Janiak, trener kadry kiteboardingu. Chłopcy są tak wchłonięci w kajta, że każdą wolną chwilę spędzają na wodzie. W momencie, w którym inne klasy żeglarskie szukają cieplejszych miejsc, tych dwóch zawodników zaciska zęby, trenując w zimnie, deszczu, a czasem nawet śniegu. Jest to naprawdę godne podziwu. Jeżeli nie stracą zapału, radości z uprawiania tego sportu oraz jak trener i rodzice czegoś nie zepsują, jestem przekonany, że kiedyś jeszcze o nich usłyszymy. Uważam, że jest to postawa, którą powinno się upubliczniać jako wzór do naśladowania dla innych, szczególnie w dzisiejszych trudnych czasach. Jasiek i Kuba oprócz tego, że ostro z sobą rywalizują, na co dzień są przyjaciółmi i nawzajem się nakręcają. Mimo już sporych sukcesów jak na swój młody wiek, mają dużo pokory, to skromni chłopcy w 100% oddani pasji do kiteboardingu.

Jego podopieczni mają po 11 i 13 lat i co ciekawe, są najmłodszymi polskimi „team riderami", Kuba w Nobile International, a Jasiek w RRD ABC Surf.

Jasiek i Kuba są członkami Akademii Kite Surf, która działa od 2015 r. w Sopockim Klubie Żeglarskim. Sekcja zrzesza obecnie 12 osób i ma za zadanie przygotować zawodników do startu w zawodach krajowych oraz międzynarodowych w konkurencji Kite Racing oraz surfing. Natomiast w perspektywie długoterminowej ma wykształcić przyszłych mistrzów olimpijskich. Oprócz tego nadrzędnym celem jest oczywiście wychowanie dzieci i młodzieży poprzez sport według maksymy „w zdrowym ciele, zdrowy duch”.

- Nawet, jeśli pogoda i warunki nie są zachęcające to pływam, bo to po prostu uwielbiam. Nie przeczę - to nic fajnego wskoczyć w zimną piankę, ale po chwili pływania jest mi całkiem ok. Pływam, bo chcę to robić coraz lepiej. Z doświadczenia wiem, że w trakcie zawodów nie zawsze jest idealnie, a ja będąc przygotowany na złe warunki mam więcej miejsca w głowie na taktykę. Poza tym u nas generalnie jest zimno, a gdzieś trenować trzeba – mówi Kuba.

NASTOLETNI PASJONACI

Jasiek w styczniu skończy 12 lat. Pierwszy kontakt z deską miał pięć lat temu, a w zawodach startuje od 9 roku życia. Jego przygoda z kajtem zaczęła się na Półwyspie Helskim. - W wakacje obserwowałem swojego tatę jak pływał na kajcie i już wtedy postanowiłem, że też chcę to robić. Na początku machałem małym latawcem, który zabierałem ze sobą wszędzie. Potem nauczyłem się ślizgać na skimboardzie, aż wreszcie z pomocą taty popłynąłem na prawdziwym kajcie i na prawdziwej desce – wspomina Jasiek. Oprócz kiteboardingu Jasiek pływa też na surfingu, jeździ na carverach, a zimą spędza czas na nartach, snowboardzie, a nawet snowkite. Jego marzeniem jest start w Igrzyskach Olimpijskich. A limity? - Według wielu osób są limity wiekowe i wagowe. Ja uważam, że limitów nie ma. Wystarczy dobrać odpowiedni sprzęt i mieć dobrego trenera. Mimo małej wagi, staram się dorównać dorosłym poprzez taktykę, a nie siłę i masę – tłumaczy młody Koszowski. Z Tomkiem Janiakiem w ramach Akademii Kite Surf trenuje już ponad dwa lata.

Kuba jest nieco starszy, rocznik 2004. Pierwszy latawiec treningowy dostał 4 lata temu, wtedy też zaczęła się jego przygoda z kajtem. Rok później pod choinką znalazł swój pierwszy profesjonalny latawiec, a teraz mija właśnie jego trzeci sezon pływania. Do kiteboardingu zainspirował go młodszy kolega Jasiek: - Pewnego dnia zobaczyłem Jaśka, dzisiaj mojego przyjaciela młodszego o 2 lata, pływającego na kajcie i już wiedziałem, czym się będę bawił. Poszedłem z nim na trening do Tomka i poszło z górki – podkreśla Kuba. Cel? - Mistrzostwa Świata w Chinach i możliwość pływania wśród najlepszych na świecie utwierdziło mnie w przekonaniu, że chcę to robić. Chcę pływać coraz lepiej i nie zgubić tej radości, którą czuję. Sukces przyjdzie sam. Jak radzi sobie mimo młodego wieku? – Czasami jest ciężko, bo ten sport wymaga wysiłku, zorganizowania, cierpliwości (z tym często trudno), ale z drugiej strony to właśnie z racji młodego wieku spotykam się z bardzo fajnymi reakcjami i wsparciem. Wiele osób postrzega ten sport jako bardzo niebezpieczny a łatwość z jaką mi przychodzi zabawa z latawcem często wzbudza dużo emocji, mama często ucieka, żeby nie patrzeć i mówi, że zabrałem jej 10 lat życia (śmiech) – podsumowuje Kuba. Co ciekawe, zimą zawodowo trenuje narciarstwo alpejskie i ma na swoim koncie starty w Młodzieżowym Pucharze Polski.

NOBLE

8 PYTAŃ DO VICTORA BORSUKA

ROZMAWIAŁA KLAUDIA KRAUSE

1. Jesteś odpowiedzialny za najbardziej ekstremalną akcję tej jesieni! Jako pierwszy na świecie, będąc podłączonym liną do auta, wyleciałeś na wysokość 68 metrów. Skąd taki pomysł?
Dziesięć lat temu przeczytałem, że w życiu trzeba sobie stawiać cele i dobrze jest realizować przynajmniej jeden duży cel w roku. Kiedyś było to zdobycia Mistrzostwa Polski w kitesurfingu, potem wygranie Pucharu Azji, później (dosyć zabawne) zrobienie uprawnień na bycie członkiem rad nadzorczych spółek Skarbu Państwa, a w końcu ustanowienie rekordowego lotu za autem. Pomysł układał mi się w głowie od momentu, gdy pierwszy raz spróbowałem lotu na linie za motorówką. Zafascynowało mnie to i zacząłem się zastanawiać w jaki sposób przeobrazić to w coś większego. Pewnego dnia przejechałem się autem z napędem na 4 koła po plaży. Jak zapewne się domyślacie uśmiech nie schodził mi z twarzy i w głowie pojawiła się myśl: „a jakbym tak podłączył bardzo długą linę do auta?". Pomysł przerodził się projekt, projekt przerodził się w 68 metrów i dzisiaj możemy z uśmiechem o tym porozmawiać.

2. Dlaczego Rewa?
W Polsce nie było lepszego miejsca, które pozwoliłoby mi na relatywnie bezpieczny lot. Przede wszystkim szukałem miejsca, w którym nic nie blokowałoby wiatru. Zwykła plaża nie była odpowiednia, bo wiatr musiałby wiać od brzegu, a to powodowałoby, że wirowałby i byłby bardzo nierówny. Rewa od dawna jest jednym z moich ulubionych spotów do uprawiania kitesurfingu i tym razem idealnie nadawała się do zrealizowania zaplanowanej akcję. Dzięki Paulinie Ziółkowskiej ze szkoły Aloha udało mi się dostać pozwolenie od miasta Rewa, co przełożyło się na dzisiejszy efekt.

3. Zanim udało się wzbić w powietrze najpierw były trzy nieudane próby. Co zdecydowało o sukcesie?
Miałem jedną próbę, która o mały włos nie skończyła się katastrofą. Auto trochę za szybko zaczęło przyspieszać, a ja zacząłem błyskawicznie lecieć do góry. Hałas był przeraźliwy, naprężenie na linkach tak duże, że widziałem jak sprzęt zaczyna się napinać do granic możliwości, a ja nie mogłem sięgnąć liny za plecami i się wypiąć. To był też moment, który wymagał ode mnie pełnego skupienia i wyciszenia w sobie głosu paniki, która zaczęła narastać. Odruchowo zacząłem wypychać ręce do przodu, a to spowodowało, że napięcie przełożyło się już tylko na dwie środkowe linki (czyli najgorzej!). W końcu udało mi się wypiąć i w momencie opadania miałem nad sobą latawiec, który zadziałał jak skrzydło samolotu skierowane w dół w stronę ziemi. Zacząłem niespodziewanie lecieć pod wiatr w stronę brzegu z ogromną prędkością, skierowany tyłem do lądowania… tak tyłem, bo muszę jeszcze wspomnieć, że w momencie wypięcia przy tak dużej prędkości odwróciło mnie tyłem do kierunku lotu. Moi koledzy, którzy kręcili materiał zaczęli krzyczeć w obawie, że spadam i to szybko. Tu na szczęście zadziałały odruchy. Konsekwentnie obróciłem głowę, żeby dokończyć rotację, kiedy skończyłem obrót byłem już nad samym brzegiem – udało mi się w ostatniej chwili pociągnąć mocno latawiec w jedną stronę i wylądować przy samym brzegu, ale po lądowaniu byłem naprawdę przerażony. Właściwie chciałem już wtedy odpuścić, ale miałem do zrobienia coś więcej, więc pomimo głosu rozsądku, który krzyczał - „daj sobie spokój" - ustaliłem z moim przyjacielem prędkość, kąt i miejsce, w którym zaczynamy ostatnią próbę, i zrobiliśmy to! Wisiałem na 68 metrach trzymając jedną ręką bar (drążek sterujący) patrząc na wysokościomierz, a drugą ręką przygotowując się do wypięcia liny i w końcu to zrobiłem! Nie mogłem uwierzyć patrząc na auto i ludzi, którzy wyglądali jak kropeczki na plaży. Po wypięciu zaliczyłem najdłuższy i najpiękniejszy lot w swoim życiu, po lądowaniu nogi aż ugięły mi się z radości – to był jeden z najwspanialszych momentów w moim życiu.

4. Mimo, że zdawałeś sobie sprawę, że to realne zagrożenie, nie odpuściłeś. Sic! Prawdziwy fighter z odrobiną szaleństwa!
Odpowiem zupełnie uczciwie, wszystko się udało (i o to chodziło), jednak ja miałem całkowitą świadomość tego co mogło się wydarzyć. 68 metrów to wysokość, która absolutnie kończy jakiekolwiek spekulacje na temat tego czy mógłbym przeżyć upadek czy nie. Mogłem spaść na brzeg lub wodę o głębokości 2-3 metrów, a nawet samo zderzenie z wodą byłoby śmiertelne z takiej wysokości, ale tak to już jest, że jak leciałem do góry to nie chciałem się poddać. Miesiąc

przed akcją budziłem się spocony w nocy, bo śniło mi się, że spadam. Może część z was zna to uczucie jak skaczecie z wysokości do wody i czujecie jak organy wewnątrz podnoszą się do góry? Ja miałem to uczucie w trakcie snu i nie mogłem się obudzić, wiedząc, że upadek będzie śmiertelny. To były momenty w których myślałem sobie: „a po co mi to…", ale mam w sobie taką cechę, która nie pozwala mi się wycofać i jak coś sobie zaplanuje to muszę to zrobić. Wiedziałem też, że taką adrenalinę czuje się tylko parę razy w życiu. Zrobiłem co mogłem, żeby próba była możliwie najbezpieczniejsza, razem z producentem sprzętu zwiększyliśmy 3-krotnie wytrzymałość każdej linki, wzmacniałem mocowania, testowałem napięcie na linkach, testowałem sprzęt za łodzią na bezpiecznej wysokości, miałem świetnego kierowcę, jednak nadal ryzyko było spore. Nie jest to absolutnie sprzęt do takich lotów biorąc pod uwagę chociażby napięcie na linkach, które miały wytrzymać moją wagę + wagę mokrej liny + zmienną siłę z jaką ciągnie samochód. To nie jest też paralotnia, tylko latawiec do uprawiania kitesurfingu. Odpowiadając, więc na pytanie, oczywiście, że się bałem i chyba właśnie dlatego to zrobiłem.

5. W sprawie tej akcji pojawiło się kilka kontrowersji, które chcemy rozwiązać. Pierwsza – ludzie pytają w jaki sposób została zmierzona wysokość skoku?

Tutaj długo zastanawiałem się nad wyborem sprzętu do pomiaru wysokości. Urządzenia z których koledzy korzystają w czasie zwykłych skoków uprawiając kitesurfing działają na zasadzie przeciążeń oraz drgań deski w powietrzu i na wodzie. W moim wypadku taka sytuacja nie miała miejsca, bo ja dosyć jednostajnie wznosiłem się w powietrze, dlatego skorzystałem z wysokościomierza używanego w nurkowaniu i wspinaczce. Najpierw przetestowałem sprzęt na krótszej linie za motorówką i ważne dla mnie było przytrzymanie jednej wysokości przez określony czas, aby wysokościomierz wskazywał jedną wysokość. Doleciałem do momentu kiedy lina nie była w stanie wyciągnąć mnie wyżej (kąt pod którym wyciągała mnie do góry po prostu nie mógł być większy) i wtedy poczekałem aż wysokościomierz się uspokoi i pokaże rzeczywistą wysokość. To było i tak więcej niż chciałem zrobić tego dnia, dlatego jestem naprawdę zadowolony z tego wyniku.

6. Drudzy z kolei zarzucają, że jest to samozwańczy rekord, ponieważ w mediach nie pojawiła się wzmianka o komisji Guinessa, która by owy rekord zatwierdziła.

Odpowiem na to w bardzo prosty sposób, czy ktoś próbował kiedyś zorganizować komisję Guinessa? Bo ja tak… i po paru miesiącach prób nawet udało mi się zdobyć numer telefonu do kogoś kto odbierał czasem telefon w Wielkiej Brytanii. Wystarczy wejść na stronę Guinessa i spróbować zgłosić rekord, wersja „za darmo", gdzie czas oczekiwania to parę miesięcy (jak mamy szczęście) i ktoś może nam odpisze. Natomiast wersja „ekspresowa" to koszt ponad 3 tysięcy złotych za czas do 6 tygodni tylko po to, żeby ktoś spojrzał na zgłoszenie. Potem przechodzimy do kosztów zaproszenia arbitra (lot pierwsza klasa, hotel + wynagrodzenie parę tysięcy euro, opłata za sprawdzenie czy można ustanowić taki rekord + opłata za korzystanie z logo Guinessa). Znaleźć się w księdze rekordów Guinessa to absolutnie moje marzenie, ale droga do zorganizowania takiego przedsięwzięcia to nie tylko bardzo długi i trudny proces, ale również bardzo kosztowny. Z drugiej strony cieszę się, że akcja jest kontrowersyjna, bo to oznacza, że ludzie tym żyją i tak miało być. Będąc już nastolatkiem wiedziałem, że nie można dogodzić wszystkim i należy robić po prostu swoje. Jak twierdziłem w liceum, że będę kiedyś żył z kitesurfingu, to większość osób mnie wyśmiewała, bo 99,9 % ludzi nie wiedziała co to w ogóle jest. Ja kocham kitesurfing całym swoim sercem i bardzo chciałbym, żeby rozpoznawalność tego sportu była jak największa. Co za tym idzie? Wsparcie dla młodych, ambitnych będzie coraz większe, ludzie będą mogli się realizować na międzynarodowej arenie, media będą pisały coraz więcej o kitesurfingu i każdy związany ze sportem będzie mógł się rozwijać. Dla mnie zabijanie każdej inicjatywy, która wspiera ten sport jest po prostu słabe. Najważniejsze jest, aby wychodzić z inicjatywą i ciągle się rozwijać niezależnie od innych, bo to napędza nie tylko nas, ale wszystkich wokół. Dopiero wtedy mogą spotkać nas wspaniałe rzeczy i możliwości.

7. No i rekord świata, zdaje się, że niejaki Jesse Richman kilka lat temu przy użyciu motorówki i liny od moto spadochronu wyleciał na wysokość 240 metrów. Twoja wysokość robi wrażenie, ale czy rzeczywiście to najwyższy lot na świecie?

Jesse to mój bardzo dobry kolega, z którym poznałem się na swoich pierwszych dużych zawodach na Hawajach kiedy mieliśmy po 16 lat. To naprawdę wspaniały, charyzmatyczny sportowiec, który niczego się nie boi. Oczywiście widziałem jego akcję i to jest coś niesamowitego – gość nie ma żadnych hamulców. Ja po prostu zrobiłem taką akcję jako pierwszy na świecie za samochodem, którego ogranicza wiele rzeczy m.in. odległość, którą możemy przejechać, czy miejsce w którym możemy to zrobić.

8. Czyli reasumując jesteś pierwszym, który wzbił się na wysokość 68 metrów za pomocą wykorzystania auta jako wyciągarki?

Tak, i jestem z tego bardzo dumny, bo strzał adrenaliny był tak duży, że przez tydzień nie mogłem spać. Czuje się naprawdę spełniony. To było wspaniałe zwieńczenie sezonu! Jeżeli ktoś mnie zapyta czy zamierzam to powtórzyć i zwiększyć wysokość to odpowiem: nie, pomimo tego, że tak długi lot w powietrzu był wspaniały to jednak nie to jest sprzęt do latania na taką wysokość, ryzyko jest ogromne, a konsekwencje spadania byłyby najgorsze jakie można sobie wyobrazić. Jednak było to naprawdę jedno z najwspanialszych uczuć jakie przeżyłem i dlatego zamierzam kontynuować zabawę w powietrzu uzupełniając pasje do kitesurfing o paralotniarstwo i skoki z samolotu. To jest coś naprawdę niesamowitego.

GO PRO HERO 6

HALINA KONOPKA

Dla twórców nowego GoPro Hero 6 liczy się wnętrze, to pewne! „Szóstka" wygląda jak swój poprzednik, ale jej serce zyskało sporo nowych rozwiązań.

fot. materiały prasowe

Z Go Pro jest podobnie jak z Iphonem, kiedy na rynku pojawia się nowy model, wszyscy ustawiają się w kolejce. Czy to tylko doskonały marketing czy może coś więcej? Odpowiedź jest prosta – jakość.

Hero 6 Black to usprawnienia w najdrobniejszym calu, choć nie widać tego na pierwszy rzut oka. Nowy model zapewnia zapis w rozdzielczości 4K z prędkością 60 kl./s, a także rejestrowanie filmów Full HD 1080p w zwolnionym tempie 240 kl./s. Ponadto model został wzbogacony o specjalnie zaprojektowany procesor, lepszą stabilizację, która obcina tylko 5% kadru, zwiększając efektywnie pole obejmowane kamerą, wyższą jakość obrazu przy słabym oświetleniu, a także nowy profil kolorystyczny o nazwie GoPro Color, który stawia na nasycenie i kontrast.

Jeżeli chodzi o nowości, to zupełnie nowym rozwiązaniem jest panel dotykowy z 3-krotnym cyfrowym zoomem sterowanym gestem, a także poprawiona kontrola głosem - Hero 6 rozpoznaje do 10 języków. Nie zabrakło także komunikacji Wi-Fi oraz Bluetooth. Model ten posiada także dobrze znaną kompaktową i wodoodporną obudowę, z którą będziemy w stanie zanurzyć się do głębokości 10 metrów.

Jest też dobra wiadomość dla zajawkowiczów. Nowe GoPro to także odświeżona aplikacja QuikStories, która dzięki zaawansowanym algorytmom sama zmontuje film z najlepszych ujęć. Sam design kamery oraz jej wymiary pozostały niezmienione. Czy to dobrze? Zdecydowanie. Oznacza to, że wszystkie akcesoria nadal będą kompatybilne.

GoPro Hero 6 Black jest już dostępne w sprzedaży i kosztuje 2399 zł. Czekamy na wasze opinie.

fot. materiały prasowe

NOWY SUNREEF

KLAUDIA KRAUSE

Stocznia Sunreef Yachts zaprezenotwała zupełnie nowy model linii luksusowych katamaranów, mowa o Sunreef 50. Nowoczesny design czerpiący z żeglarskiej klasyki. Co myślicie?

Nową linię luksusowych katamaranów Sunreef Yachts zaprezentowano po raz pierwszy podczas targów Cannes Yachting Festival 2017. Do stoczni spłynęło łącznie 6 zamówień na budowę tych ekskluzywnych jednostek, w tym cztery o długości 60 stóp oraz dwie o długości 80 stóp. Obserwując pozytywną reakcję ze strony klientów, stocznia postanowiła pokazać najnowszy ze swoich modeli - Sunreef 50.

Sunreef 50 łączy w sobie cechy tradycyjnej łodzi żaglowej z nowoczesnym designem, oferując idealne warunki do wypoczynku na morzu, czarteru, jak i do długich podróży przez ocean. W tym modelu pojawił się zupełnie nowy koncept łącznika oraz wydłużona linia nadbudowy. Z kolei wysokie i wykończone w tekowym drewnie nadburcia stanowią wyraźny ukłon w kierunku klasyki.

Nowy Sunreef posiada obszerny salon, który daje dostęp do tarasu na dziobie oraz otwiera się na kokpit, którego powierzchnię powiększa hydrauliczna platforma. Przestrzeń, którą oferują kadłuby można zaaranżować wedle indywidualnych potrzeb. Znaleźć się w niej mogą wygodne kabiny gościnne oraz luksusowa kabina armatorska z garderobą, biurem, wysuwanym telewizorem i obszerną łazienką. Na uwagę zasługuje również pokład słoneczny, który stanowi wyjątkową przestrzeń relaksacyjną.

Nowa linia katamaranów Sunreef Yachts składać się będzie w sumie z czterech modeli. Pierwszy z nich - 60-stopowy zostanie zwodowany w 2018 roku.

SPECYFIKACJA:

Konstrukcja: Kompozyt
Długość: 15.2 m
Szerokość: 9.1 m
Silniki: 2 x 75 KM- 2 x 110 KM
Zbiorniki paliwa: 1000 l - 1750 l
Zbiorniki wody: 800 l
Grot: 75 m²
Genua: 55 m²
Powierzchnia: 167 m²
Design: Sunreef Yachts

JACHTING MOŻE BYĆ DOCHODOWY

MICHAŁ STANKIEWICZ

Jacht może być inwestycją na której można zarobić. Jej zwrot następuje szybciej niż przy kupnie nieruchomości – mówi Krzysztof Rączka, dyrektor oddziału PKO Leasing S.A. w Szczecinie, specjalizującego się w leasingu jachtów.

Czy kupno jachtu może być inwestycją na której można realnie zarobić? W powszechnej opinii to wyłącznie hobby, pasja i do tego bardzo droga.
Krzysztof Rączka: Oczywiście jachty kupujemy po to, by na nich pływać i czerpać z tego przyjemność. To oczywiste. Ale można ten podstawowy cel połączyć z innym – jacht może być inwestycją tak jak każda inna i można na niej zarobić. Jak? Poprzez czarter. Na całym świecie działają profesjonalne firmy zajmujące się tzw. czarter managementem, które oferują możliwość przejęcia w zarządzanie jedną lub kilka jednostek pływających proponując ich właścicielom różne formuły dzielenia się zyskiem z tej działalności.

Odbywa się to na takiej samej zasadzie jak kupno mieszkania czy apartamentu i przekazanie go w zarządzanie pod wynajem?
Tak, dokładnie, z tą różnicą, że mamy do czynienia z dużo szybszym zwrotem z inwestycji, co ma i drugą stronę medalu: jacht w sposób przewidywalny, ale jednak traci na wartości szybciej niż nieruchomość, która w ogóle potrafi nie tracić, albo wręcz zyskiwać.

W jakim czasie następuje zwrot inwestycji?
Na okres zwrotu wpływają dwa parametry: rodzaj jednostki oraz akwenu. Rządzą tutaj proste zasady ekonomii: prawo popytu i podaży.

A konkretnie?
Z naszych analiz opartych na twardych danych od naszych klientów wynika, że całkowita spłata np. katamaranu pracującego w zimie na Karaibach, a w lecie w Europie trwa około 6 lat, przy średnio optymistycznym założeniu obłożenia czasu wynajmu.

Jakie obłożenie w skali roku zakładacie ?
Średnie obłożenie w skali roku to 32 tygodnie. Z czego 12 tygodni w okresie zimowym na Karaibach, a dokładniej od grudnia do końca marca. W kwietniu jacht płynie na Wyspy Kanaryjskie albo Morze Śródziemne i tam pracuje przez 20 tygodni.

Czyli 6 lat wystarczy, by jacht sam się całkowicie spłacił? A kto w tym czasie ponosi koszty utrzymania?
Firma zarządzająca czarterami przyjmuje pewną odpowiedzialność za wszystkie koszty. Kwestią umowną jest to po czyjej stronie są np. koszty ubezpieczenia. Zazwyczaj posługujemy się prognozami średnio optymistycznymi, nie bierzemy pod uwagę ewentualnych zysków np. za płatne przepłynięcie przez Atlantyk, co może być ciekawą ofertę i stanowi swojego rodzaju bufor bezpieczeństwa w razie sytuacji nieprzewidzianych np. awarii.

Awarie są usuwane w ramach gwarancji producenta?
Tak, ale żadna gwarancja producenta nie zwróci kosztów przestoju, sprowadza się jedynie do usunięcia awarii. Tutaj wchodzimy w obszar ryzyka utraty zysku z samego czarteru. Do tego mogą dochodzić uszkodzenia podczas eksploatacji, które nie są objęte gwarancją.

Jaką wielkość jachtu i koszt zakupu przyjęliście do tej symulacji?
Mówimy teraz o katamaranie o długości 45 stóp i wartości 500 tysięcy euro. Oczywiście założenia o których powiedzieliśmy stanowią pewną bazę do której odnosimy spodziewane zyski także z eksploatacji innych jednostek – większych lub mniejszych.

No właśnie, to równowartość kwoty ponad 2 mln zł netto. A propozycja dla tych, którzy dysponują nieco mniejszym budżetem, np. do 1 mln zł netto?
Tutaj należy zwrócić uwagę, że dobrze rozwijają się i notują rokrocznie wzrost sprzedaży także usługi czarterowe jednokadłubowych jachtów na Bałtyku. Tutaj mówimy zazwyczaj o przedziale cenowym pomiędzy 400 tysięcy, a 1 mln zł netto za kompletny jacht.

Zarobić można praktycznie na każdej jednostce. I teraz dochodzimy do finansowania? Skąd wziąć pieniądze gdy nie mamy tyle gotówki? Niech zgadnę, pewnie najlepszy jest leasing?
Tak, tą tezę potwierdzają nasze wieloletnie doświadczenia. Formuła leasingu operacyjnego, która w Polsce w warunkach podatkowych musi trwać minimum 6 lat, idealnie wpisuje się w przedsięwzięcia inwestycyjne związane z jachtem i jego czarterem.

Można więc zażartować, że ustawodawca skonstruował przepisy pod armatorów jachtów?
Można tak przyjąć. A poważnie rzecz biorąc faktycznie mamy wygodne dla każdego rozwiązanie polegające na tym, że leasingodawca ma zabezpieczone wierzytelności, co pozwala na stosowanie szybkiej i łatwiej procedury finansowania. Z kolei leasingobiorca – ma łatwiej dostępne finansowanie. Jako firma leasingowa od dawna funkcjonujemy na rynku jachtingu i mamy wypracowane praktyki postępowania. Po prostu znamy się na tym. Wiemy co to jachting, co to czarter, a nawet żeglarstwo regatowe. Od kilku lat – jako firma - z powodzeniem startujemy w lidze regatowej w Szczecinie, a tegoroczny sezon zakończyliśmy na 3 miejscu. Można więc powiedzieć, że znamy się na jachtach jak nikt inny.

Jakie są jeszcze korzyści z leasingu?
Dzięki dostosowaniu okresu leasingu do prognozowanego czasu zwrotu inwestycji raty leasingowe bezpośrednio spłacane są z dochodów uzyskiwanych z czarterów. Co więcej stanowią one koszt podatkowy bezpośrednio dając tarczę podatkową dla przychodów z wynajmu.

Jeżeli firma leasingowa formalnie kupuje jacht, jeżeli rata w całości pokrywana jest z czarteru to wygląda na to, że przedsiębiorca nie ponosi żadnych faktycznych kosztów?
Nie do końca. Naszymi klientami są przedsiębiorcy na takim etapie rozwoju, że stać ich na podjęcie takiego wyzwania, którego istotnym elementem jest udział własny zwany opłatą wstępną. Wynosi pomiędzy 20, a 25 %. Czyli jak łatwo policzyć - przy jednostce za 500 tys. to wydatek ponad 100 tys. zł.

Dobrze, ale jedno ale: jeżeli na początku płacimy te 25%, to w ciągu wspomnianych 6 lat mamy zwrot 75 % inwestycji, a nie 100% ?
Tak, ale zakładamy, że zyski z działalności czarterowej powinny być wyższe niż raty leasingowe, czyli dawać realny dochód w trakcie używania jachtu. A po zakończeniu spłat jednostka jest sporo warta, zakładamy, że między 50%, a 60% wartości początkowej. I wówczas możemy ten zysk skonsumować od razu sprzedając jacht lub czarterując go dalej bez kosztów leasingowych.

KLASYCZNA RIVA W POLSKIM WYDANIU

KLAUDIA KRAUSE

Jest jak ekskluzywna kochanka. Piękna, niełatwo ją zdobyć, jeszcze trudniej utrzymać. Najsłynniejsza motorówka świata Riva, znalazła swoje odbicie u polskich producentów jachtów motorowych. Emzi 767 Classic, Eagle One czy 500 Dolce Vita wyglądem nawiązują do lat 60. Poznajcie polskie jednostki wzorowane na klasyce retro!

W latach 60. i 70. ówcześni celebryci mogli mieć problem z wyborem samochodu. Ferrari, mercedes, lamborghini, a może rolls-royce? Za to z motorówką kłopotu nie było. Riva od zawsze była synonimem luksusu. Nie tylko świetnie pływały i były wykonane z najlepszych materiałów, ale jak to we Włoszech, tworzono je z dbałością o najdrobniejsze szczegóły stylistyczne. Mahoniową motorówką pływali: Brigitte Bardot, Ferrucio Lamborghini, Annita Ekberg, Sophia Loren, Sean Connery czy Brad Pitt. U nas zasłynęła tym, że używał jej premier rządu PRL Józef Cyrankiewicz.

Dziś Rivy wzorowane i pochodzące w prostej linii z lat 60. przeżywają renesans, także w Polsce. Nowe co prawda różnią się od poprzedniczek, ale nadal budzą respekt i szacunek, a przy tym są zdecydowanie bardziej dostępne.

EAGLE ONE

Polska firma White Eagle kilka miesięcy temu wypuściła na rynek luksusowy, drewniany jacht motorowy, jak sama przyznaje, inspirowany klasycznymi projektami.

- Projektując Eagle One wzorowaliśmy się na kultowej Rivie. Dlaczego? Wracamy do korzeni, ponieważ takich realizacji jest mało na naszym polskim rynku. Założeniem było

MOTORÓWKA EMZI 767 CLASSIC

Dane techniczne
- Szerokość 2,44 m
- Długość całkowita 7,80 m
- Waga od 1970 kg
- Zbiornik paliwa 200 L
- Zbiornik wody 45 L wraz z czujnikiem poziomu cieczy
- Moc silnika od 350 KM do 450 KM
- Załoga 5 osób
- Przeniesienie napędu przekładnia Zet
- Kategoria projektowa C
- Certyfikat CE

MOTORÓWKA WHITE EAGLE

Dane techniczne
- Długość całkowita 6,30 m
- Długość kadłuba bez odbojnicy rufowej 5,81 m
- Długość KLW 4,95 m
- Szerokość całkowita 2,14 m
- Szerokość KLW 1,95 m
- Zanurzenie do KLW 0,29 m
- Wyporność do KLW 1215 kg
- Wyporność do KLW -5cm 840 kg
- Wysokość boczna z owiewką 1,65 m
- Wysokość wnętrza max 1,20 m
- Załoga 1-5 osób
- Silnik przyczepny długa kolumna 508mm 80kM
- Zbiornik paliwa 95 Litrów
- Komory wypornościowe łącznie 0,76 mł
- Kategoria projektowa D

wymyślenie czegoś nietypowego, plastików jest wiele, a my działamy wbrew konwenansom. Akcentujemy dbałość o szczegóły, tutaj każdy element został tknięty przez człowieka, dokładnie tak jak to było dawniej – mówi Artur Osipowicz, właściciel White Eagle.

Łódź jest zrobiona w 100% z drewna, wykończona egzotycznym drewnem z serca Afryki oraz drewnem mahoniowym Framire i Sampelli. Ponadto każda część jachtu – pokład, burty, kokpit, kajuta - została wykonana ręcznie, a precyzyjnie wykończone powierzchnie burt i pokładu nadają łodzi luksusowy i oryginalny design – rodem z lat 60.! Całości dopełniają dopasowane starannie okucia włoskiej marki Osculati. Fotele oraz kanapy zostały wykonane według autorskiego projektu na specjalne zamówienie, natomiast za konstrukcję odpowiada silnik marki Mercury.

Jednostka powstała w zakładzie firmy w Łodzi. Póki co jest to jedyny taki egzemplarz, celem nie jest masowa produkcja. Firma stawia na indywidualne projekty pod konkretne zamówienia. Jak to wygląda?

- Zaczyna się od długiego wywiadu z klientem, pytamy o preferencje i oczekiwania, jakiego wyposażenia oczekuje klient, jakie gabaryty wchodzą w grę, jaki silnik, wykończenie, standard. Po ustaleniu wszystkich szczegółów robimy koncepcję projektową, po jej zaakceptowaniu i zabudżetowaniu całej realizacji podpisujemy umowę – podsumowuje Artur Osipowicz.

Cena od 470 000 zł

EMZI 767 CLASSIC

Emzi 767 to propozycja już bardziej charakterna, połączenie technologii, elegancji oraz funkcjonalności z lekko sportowym zacięciem. Jest to projekt w 100% polski i stosunkowo nowy, premiera odbyła się we wrześniu w Giżycku.

- Prace nad Emzi zapoczątkowane zostały w roku 2009. Chcieliśmy nawiązać do typowej klasyki, ale dodatkowo podkręcić ją sportowym designem. Połączyliśmy tutaj dwa style: amerykański rodem z Miami Vice oraz włoską klasykę. W dużej mierze traktujemy to jako projekt indywidualny, ponieważ mamy bogatą ofertę wyposażenia dodatkowego, co daje nam większe możliwości dopasowania pod konkretnego klienta – podkreśla Artur Wardzyński, właściciel firmy Emzi.

Tu podobnie jak w Eagle One zadbano o najmniejsze szczegóły z wykorzystaniem nieprzypadkowych materiałów. Kadłub stworzony jest z laminatu. Drewno znajdujące się na pokładzie to drewno tekowe lakierowane, przez co jednostka mocno nawiązuje do klasyki. Zastosowany napęd, z możliwością wyboru mocy silnika: 320KM bądź 430 KM, daje sporą satysfakcję z pływania. Odpowiednio zaprojektowane fotele wraz z ergonomicznym kokpitem zapewniają dają duży komfort. Uzupełnieniem całości jest luksusowo wykończona kabina, pokryta wysokiej jakości materiałami. Ponadto łódź ma bardzo dobre właściwości nautyczne, przez co należy do bardzo bezpiecznych jednostek. Za design odpowiedzialny jest Michał Paziewski. Emzi 767 Classic to stylowa łódź ze sportowym charakterem. Cena z podstawowym wyposażeniem i silnikiem 6,2 l o mocy 350 KM zaczyna się od 470 000 zł.

500 DOLCE VITA

Ostatnią propozycją jest projekt firmy Numo. 500 Dolce Vita to sportowa redefinicja włoskiego stylu lat 60. łącząca jednocześnie nowoczesne rozwiązania. Klasyczna linia łodzi w połączeniu z wygodnym, funkcjonalnym pokładem jest idealnie dostosowana do dziennego odpoczynku. Lekka waga łodzi pozwala na stosowanie mniejszych silników (tj. 40 KM) lub silników elektrycznych. Dzięki świetnym osiągom do 32 węzłów i sportowemu zacięciu motorówka ta zadowoli każdego miłośnika prędkości, przy jednoczesnym relatywnie niskim zużyciu paliwa i stosunkowo przystępnej cenie. 500 Dolce Vita wraz z silnikiem Mercury 80 KM to zdecydowanie tańsza propozycja od poprzedników. Możemy ją kupić już za 127 000 zł.

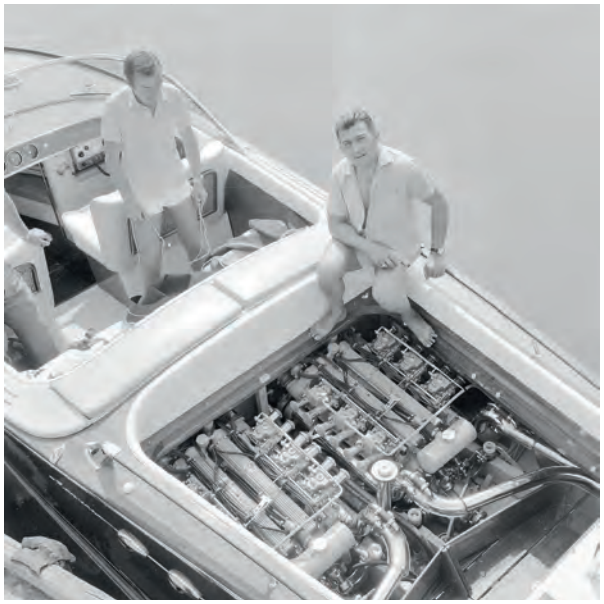
KLASYKA LAZUROWEGO WYBRZEŻA

Riva to włoska stocznia o historii sięgającej 1842 roku, która dała się poznać z produkcji szybkich luksusowych motorówek. Pierwsza motorówka Riva powstała w 1963 r. Marka potrafiła dopasować swoją flotę do ekskluzywnych zachcianek najbardziej rozpieszczonych ludzi świata. Budowała małe modele, takie jak klasyczne Super Florida i Ariston, ale powstawały też większe Tritony, po których przyszły najsłynniejsze Aquaramy, dziewięciometrowe olbrzymy o mocy 800 KM. Filozofia firmy była prosta – rivy się nie buduje, ją się wypieszcza. Dlatego też mahoń sprowadzano z Gabonu, Wybrzeża Kości Słoniowej i Hondrurasu w zależności od przeznaczenia. Pod maską umieszczano specjalnie przetestowane amerykańskie silniki Chryslera albo Cadillaca. Krąży legenda, że Carlo Riva kazał konstruować motorówki w taki sposób, aby woda nie rozpryskiwała się byle jak, tylko z wdziękiem włoskiej fontanny. W 1969 r. sprzedał firmę. Stocznię w Sarnico nad Lago d'Iseo przejęła włoska Ferretti Group, do koncernu należy dziś 14 stoczni - 13 we Włoszech, jedna w USA. Obecnie woduje się około 100 łodzi rocznie.

Chyba wszyscy znają słynny czarno-biały film Federica Felliniego z 1960 roku „La Dolce Vita". Główną rolę w filmie grała Annita Ekberg. Scena jej kąpieli w rzymskiej Fontannie di Trevi w sukni bez ramiączek, jest uważana za jedną z najbardziej kultowych momentów w historii kina. Również ona posiadała swoją Rivę i to nie byle jaką, a pierwszą wyprodukowaną z dwoma silnikami i słynną tapicerką w zebrę.

Weekend ślubny Amal Alamuddin i George'a Clooney'a w Wenecji, oczywiście Riva.

Riva Super Florida z 1963 r. kupiona dla premiera rządu PRL Józefa Cyrankiewicza



Zaledwie kilku klientów zażyczyło sobie jakichkolwiek zmian w motorówkach Riva, ale zdarzyło się kilka przypadków, np. Ferruccio Lamborghini siłą rzeczy zapragnął wymienić silnik Cadillaca na firmowy Lamborghini. Ostatecznie za jej napędzanie odpowiadały dwa imponujące czterolitrowe, odpowiednio przystosowane silniki V12 z modelu 350 GT. Na zdjęciu: Ferruccio Lamborghini i Riva Aquarama Lamborghini, rok 1969.

Rivę Super Florida z 1959 r. zakupiona przez Rogera Vadima, reżysera filmowego, a prywatnie byłego męża francuskiej seksbomby Brigitte Bardot. Łódź była prezentem dla Bardotki, nazywaną przez nią przewrotnie „Nounourous" (fr. pluszowy miś). Bardot używała jej często na początku lat 60., dzięki czemu Riva została ikoną złotych lat St. Tropez.

W latach 60. Rivą pływała również jedna z najpiękniejszych włoszek – Sophia Loren.

VOLVO OCEAN RACE

HISZPAŃSKI FAWORYT NA PROWADZENIU

MILKA JUNG

W regatach Volvo Ocean Race zawodnicy mają już za sobą dwa pierwsze etapy, z Alicante do Lizbony i z Lizbony do Kapsztadu. Pomiędzy siedmioma identycznymi jachtami toczy się zacięta rywalizacja, a każdy z dotychczasowych etapów kończył się walką dosłownie do ostatnich metrów. W klasyfikacji generalnej prowadzi MAPFRE.

fot. Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race

fot. Ugo Fonolla/Volvo Ocean Race

Pierwszy etap, po starcie z Alicante, wygrała załoga Vestas 11th Hour Racing. Młoda, amerykańsko-duńska ekipa Charliego Enrighta ma spore doświadczenie, ale w nie była wymieniana w gronie faworytów, gdzie znajdują się starzy wyjadacze. Jako pierwsi wyszli z Morza Śródziemnego przez Gibraltar, gdzie dostali silniejszy wiatr i byli już nie do złapania, pomimo gorączkowych wysiłków faworytów.

Finisz w Lizbonie to dreszczowiec – przed metą zabrakło wiatru, więc wszystkie ciężko wypracowane przewagi topniały w oczach, do tego prąd na rzece, przez którą wpływa się do portu, cofał jachty na ocean. Przewaga Vestas nad goniącym ich MAPFRE wyniosła 9 mil. Następnie horror się powtórzył, MAPFRE utknęło przed metą, do której zbliżał się Dongfeng Race Team. A kiedy podium było już zajęte, nerwowa atmosfera pozostała. Godzinę po minięciu mety przez Dongfeng, AkzoNobel musiał odpierać atak Sun Hung Kai/Scallywag. Walka o dwa ostatnie miejsca pomiędzy Team Brunel i Turn the Tide on Plastic nie była wcale mniej zacięta niż o te wyżej notowane. Tak jak w poprzednich przypadkach, był to wyścig w zwolnionym tempie do mety, w którym wygrał Brunel sterowany przez Petera Burlinga, gwiazdę Pucharu Ameryki.

Drugi etap rozpoczął się widowiskowo – przez pierwsze doby po starcie jachty żeglowały w silnym wietrze, zalewane tonami wody, co oczywiście cieszyło kibiców, oglądających niesamowite zdjęcia i filmy, ale załogom nie było już tak wesoło. Zdarzało się, że niezbędne były akcje ratownicze na pokładzie, kiedy ktoś z załogi, przypięty, zostawał przygnieciony falą do podłogi kokpitu i zalany kolejnymi tonami wody. Sytuację opisuje reporter pokładowy Turn The Tide On Plastic, Sam Greenfield:

-To jakieś szaleństwo. Słońce zaszło i jedziemy przez fale wysokie jak domy z prędkością rzędu 30 węzłów. Dla tego jachtu to jazda na maksa. Załoga i jacht sprawują się dobrze. Reporter … no cóż … Wyzwaniem jest utrzy-

fot. Eloi Stichelbaut/Dongfeng Race T

fot. Konrad Frost/Volvo Ocean Race

mać się na siedzeniu przy biurku i nie zostać rzuconym o gródź, która oddziela mnie od stanowiska nawigacyjnego. Niezły trening. Głośno. Mokro. Większość popołudnia byłem na pokładzie, do zachodu słońca, potem zszedłem na dół, żeby zająć się kamerami pokładowymi. Sparaliżowała mnie choroba morska, zasnąłem na krześle, ocknąłem się, zrobiłem wywiad z Dee i teraz zaczynam wysyłać zdjęcia i filmy. Szczerze? Jest bardzo ciężko. W trzech etapach, w których brałem udział w poprzedniej edycji, nigdy nie mieliśmy takich warunków. Dziś widziałem szalone rzeczy. Fala zrzuciła Biankę do kokpitu. Bianka była przypięta, ale zwaliło się na nią tyle wody, że jej kamizelka eksplodowała, co uwięziło ją na podłodze, a woda szła dalej. Widok przerażający. Liz szybko ją stamtąd wyciągnęła. Nie wiem, jak oni tam radzą sobie na pokładzie. Kiedy zszedłem na dół po zdjęciach, miałem w ustach pełno soli,

fot. Jeremie Lecaudey/Volvo Ocean Rac

a ręce trzęsły mi się tak, że nie mogłem trafić w klawisze. Nie mam słów, żeby opisać skalę tego, co się dzieje. Moja kolejna misja: nawodnić się i wysłać zdjęcia i filmy. Przepraszam za opóźnienie, Sam.

Ten odcinek był o wiele dłuższy od pierwszego, a po drodze było przejście przez równik oraz otaczającą go strefę zmiennej i kapryśnej pogody, a także konieczność wybrania drogi do Kapsztadu naokoło, spod Ameryki Południowej, ze względu na rozległy wyż Św. Heleny.

Przez ponad 7 tysięcy mil morskich przetasowania były liczne, ale tym razem Hiszpanie znaleźli klucz do zwycięstwa. Zadecydował o nim jeden zwrot.

MAPFRE gonił Dongfeng Race Team przez długi czas, a po dwóch tygodniach i przejściu okołorównikowej strefy ciszy zrobiono zwrot przez rufę, którego rywal nie zauważył. To był wygrywający ruch – Hiszpanie nie oddali prowadzenia do mety, frustracja Francuzów była ogromna.

Dongfeng prowadził stawkę przez pierwszą dobę po starcie, potem spadli na czwarte miejsce, ale ciężką pracą udało im się dojść do drugiego. „Dobre drugie miejsce" – komentował Caudrelier, kapitan chińsko-francuskiego

fot. Jeremie Lecaudey/Volvo Ocean Rac

teamu. „Oczywiście, że liczyliśmy na więcej, ale jeszcze kilka dni temu byliśmy w znacznie gorszej sytuacji, z której udało nam się wybrnąć" – przyznawał.

Kolejne miejsce na podium zajął Vestas, zwycięzca pierwszego etapu. Załoga Charliego Enrighta zawsze była „w czubie" stawki, ale nie udało im się wejść na prowadzenie. - Cieszymy się, że jesteśmy na podium, razem z bardzo dobrymi załogami – mówił Enright w Kapsztadzie. - Nie jesteśmy jeszcze do końca zadowoleni z tego, jak prowadzimy jacht, więc mamy nad czym pracować. Ale to długi wyścig.

Na czwartym miejscu uplasował się Team Brunel, potem nastąpiła doba przerwy i na piątym znalazł się AkzoNobel, za którego rufą rozegrał się horror podobny do tego w Lizbonie …

Nieczęsto piąte miejsce przyjmuje się jak zwycięstwo, ale kapitan Akzo Nobel, Simeon Tienpont, nie narzekał. -Walczyliśmy przez cały etap. Oczywiście, jesteśmy zawiedzeni, że wynik nie jest lepszy, ale nie mamy do siebie pretensji. Przy tak bliskich finiszach cieszę się z piątego miejsca.

Na podejściu do Kapsztadu przewaga Davida Witta (Sun Hung Kai/Scallywag) nad załogą Turn the Tide on Plastic prowadzoną przez Dee Caffari wynosiła dwie mile. Jednak po wejściu w zmienne, słabe wiatry przy Górze Stołowej, stopniała prawie do zera. Caffari udało się zbliżyć do rywala na 0,1 Mm, czyli mniej niż 200 metrów – przypomnijmy, że po 7000 Mm na oceanie. Nie udało się jednak załodze Turn The Tide wyprzedzić rywali. - Mieliśmy Scallywag w zasięgu wzroku od równika i uważam, że zasłużyliśmy na lepszy wynik, bardzo mi szkoda mojej załogi. Najpierw straciliśmy dwie mile, a potem je prawie odzyskaliśmy – mówiła Dee Caffari. 1 minuta i 8 sekund. Taka była różnica.

Po drugim etapie w klasyfikacji ogólnej prowadzi MAPFRE z jednym punktem przewagi nad Vestas, a kolejne dwa punkty dzielą Vestas od trzeciego w tabeli Dongfeng.

Wszystkie jachty są całe, obyło się bez wypadków i awarii. Ale to dopiero początek – żeglarzy czeka teraz jeden z najtrudniejszych odcinków, czyli przeskok z Kapsztadu do Melbourne. Wystartują 10 grudnia, do pokonania mają 6300 Mm, co powinno zająć im około 18 dni.

Trudność polega na tym, że w Australii nie będzie można dokonać żadnej poważnej naprawy – taka regulacja została wprowadzona specjalnie przez organizatorów regat. Tak więc załogi nie tylko będą musiały jak najszybciej i bez błędów pokonać ocean Indyjski, ale również znaleźć punkt równowagi pomiędzy szybką żeglugą a ryzykiem awarii. Kolejny, czwarty etap, będzie wyścigiem z Melbourne do Chin (Hong Kong i Guangzhou).

P.S. Część rewolucyjnych zmian zapowiadanych przez dyrektora regat, Marka Turnera, została wycofana. W związku z tym regaty mają nowego szefa, którego zadaniem będzie nakreślenie nowej wizji kolejnych edycji legendarnego wyścigu zanim rywalizujące na wokółziemskiej trasie jachty dopłyną do mety ostatniego etapu w Hadze.

fot. Martin Keruzore/Volvo Ocean Race

CO POD CHOINKĘ?

ETUI NYK

Nyk to etui na wino lub inne ekskluzywne napoje, cenione w środowisku żeglarskim i nie tylko. Wykonane z delikatnego laminatu specjalnie zaprojektowanego do produkcji żagli typu Code Zero. Nieodzowne zarówno podczas oficjalnych jak i nieformalnych uroczystości. Na specjalne zamówienie uszyjemy je z tradycyjnego białego lub kolorowego dakronu i zaopatrzymy w logo firmy.

Cena 49 PLN

WWW.CODEZERO.PL

SŁUCHAWKI PRYMA

Audiofilskie słuchawki klasy Hi-End. Prawdziwie luksusowe, wokółuszne, dla najbardziej wymagających. Unikatowy design w połączeniu z legendarnym brzmieniem Sonus faber: aluminiowe muszle połączone pałąkiem z włoskiej skóry z wypełnieniem z mikrofibry dla maksymalnego komfortu. Dostępne w pięciu wersjach kolorystycznych.

Cena: 1 499 PLN

DENON SALONY FIRMOWE

LEGO JACHT WYŚCIGOWY

Wkrocz do świata sportów wodnych z rewelacyjnym jachtem wyścigowym LEGO® Technic. Łódź ma sportową, żółto-niebieską kolorystykę z żeglarskimi naklejkami wyścigowymi, kolorowe, drukowane żagle z linami oraz szczegółowy kadłub. Zakręć kołem sterowym lub przesuń rumpel, by pokierować sterem łodzi, a potem włącz kabestany i ustaw żagle. Ten wytrzymały, zaawansowany zestaw do budowania 2 w 1 można przebudować na szczegółowy katamaran.

Cena 139 PLN

WWW.SHOP.LEGO.COM

PIANKA PATAGONIA YULEX R5

Najlepszy wybór do uprawiania zimowego surfingu, biorąc pod uwagę stosunek elastyczności do właściwości termicznych. W sezonie zimowym 2017/18, Patagonia wprowadza minimalne zmiany w produkcie. Na stół krawiecki poleciał przedni panel piersiowy, który po poszerzeniu daję większe możliwości ruchu. Do tego technolodzy z Kalifornii, postanowili użyć innej mieszanki naturalnej gumy, co zaowocowało zwiększeniem elastyczności na całej powierzchni skafandra. Grubość bioprenu (YULEX) 6.5/5.5mm

Cena 2 199 PLN

WWW.DASEAPEOPLE.COM

SACK WHITE & BLUE

Ręcznie szyty worek z używanych żagli i starych banerów reklamowych. Nie ma dwóch identycznych, każdy zrobiony jest z innego kawałka żagla. Wewnątrz stempel z koordynatami geograficznymi pokazującymi, gdzie żagiel pływał podczas swojego aktywnego życia. W środku kieszeń na zamek na dokumenty czy kluczyki. Torba zdecydowanie dla miłośników środowiska, produktów z recyclingu, poszukujących indywidualnego stylu.

Cena 199 PLN

WWW.ARGENTUMYACHTS.COM

AKCESORIA PATAGONIA YULEX R4

Idealnie zaprojektowana seria rękawic, butów i skarpet wykonanych z naturalnego neoprenu (YULEX). W tym sezonie czeka na Was hybryda buta ze skarpetą, dzięki czemu otrzymujecie produkt wytrzymały, nie tracąc przy tym komfortu prowadzenia deski, charakterystycznego dla skarpety. Całość uzupełnia genialna, trójpalczasta rękawica, która nawet po długich godzinach spędzonych w chłodnych wodach Bałtyku, utrzymuję ciepło Twoich dłoni.

Cena 290 PLN

WWW.DASEAPEOPLE.COM

TORBA PURGA

Purga to rodzina toreb komputerowych. Wykonana z żagla, posiada specjalną warstwą chroniącą elektronikę przed uszkodzeniami mechanicznymi. Zmieści Twojego laptopa, zasilacz, notatnik i kilka innych drobiazgów. Na specjalne zamówienie uszyjemy ją z kolorowego dakronu lub laminatu żaglowego i zaopatrzymy w firmowe logo. Dostępna w trzech rozmiarach: 14", 15" i 17".

Ceny od 149 do 169 PLN

WWW.CODEZERO.PL

ZEGAREK NAUTICA

Zegarek Nautica model NAPPRH002 wyglądem zawiązuje do okienek stosowanych w statkach i łodziach podwodnych. Masywna, stalowa koperta, wytrzymały pasek z tworzywa sztucznego, termometr, datownik, 200M wodoszczelności - to cechy, które pomogą nawet w najbardziej w ekstremalnych sytuacjach. Teraz zegarek dostępny z 30% rabatem

Cena 1 043 PLN

WWW.TIMETREND.PL

HAPPY NEW YEAR

TAJLANDIA KATAMARANEM

AGNIESZKA OLSZEWSKA / WWW.BLUE-SAILS.COM

Piaszczyste plaże, palmy, turkusowa woda, jedne z najpiękniejszych na świecie raf koralowych, orientalny czar złotych świątyń, olbrzymich posągów buddy, niesamowity streetfood, dziewicza przyroda, a to wszystko w towarzystwie żeglugi z monsunowym wiatrem. Czy w te szare zimowe wieczory można wyobrazić sobie coś przyjemniejszego? A co powiecie na Sylwestra w azjatyckiej aurze?

Rejs katamaranem to zdecydowanie najlepsza forma doświadczania Tajlandii. Bez zgiełku, woda, natura, wiatr i dużo słońca! Z czym jeszcze nam się kojarzy? Z pewnością z dobrym jedzeniem i kolorami! Tym razem zabieramy Was w krótki sylwestrowy rejs, Krabi oraz trucht po Bangkoku, ale po kolei....

W POSZUKIWANIU SŁOŃCA – PHUKET

Na lotnisku w Phuket wita nas temperatura przekraczająca 30 stopni Celsjusza i duża wilgotność. Zanocowaliśmy w prywatnej kwaterze nieopodal kultowej, a mimo to wciąż fantastycznej, bardzo lokalnej restauracji - Mama&Papa i oczywiście skoczyliśmy tam na nasz pierwszy porządny lokalny posiłek. Słodko i ostro – to najkrótsza charakterystyka menu. Klimatu Mama&Papa nie sposób opisać, trzeba to zobaczyć. W Polsce zapewne do tak wyglądającego baru byście nie zajrzeli. W Tajlandii jednak wystrój jest sprawą drugorzędną, tam liczy się jedzenie, dobre jedzenie! Przejęcie katamaranu następnego dnia poszło w miarę sprawnie, zakupy na jacht dojechały, a my czym prędzej ruszyliśmy w rejs. Wypływamy. Przed nami uroki Morza Andamańskiego – prawdziwa przygoda. Pierwszy cel: Ko Phanak.

AUTOSTRADA NA KO HONG

To obowiązkowy punkt programu! Zapomniałam jedynie dodać, że we wszystkich odwiedzanych miejscach jest ruch jak na autostradzie. Wszyscy chcą je obejrzeć. Zarówno ci z jachtów, jak i ci z lądu. O ile jachtów za wiele nie ma, o tyle turyści lądowi docierają do atrakcji tzw. long tail boats, tradycyjnymi łodziami, które za źródło napędu mają niezwykle głośne silniki! I jest ich bardzo, bardzo dużo. Stąd porównanie do autostrady... Wracajmy jednak do Ko Hong. Staje się tam na kotwicy. Podpływają do nas przewodnicy, pytają ile jakich kajaków potrzebujemy i już za chwilę siedzimy w chybotliwych środkach transportu. Płyniemy do plątaniny skał, które przyjmują niewiarygodne kształty będące efektem erozji. Przeciskamy się kajakami pod łukowatymi prześwitami, by na chwilę zobaczyć wewnętrzne plaże odcięte od świata w czasie przypływu. Jeszcze chwila a sami byśmy tam zostali, bo wracając musieliśmy leżeć już płasko w kajaku żeby pokonać trasę z powrotem. Punkt jednak, mimo dużego tłoku wart jest zobaczenia.

KO ROI

Byliśmy tam tylko my i drugi jacht (?!). Bardzo urocze miejsce. Malutka plaża nie zapowiadała tego co można zobaczyć po dotarciu do niej. Lekko z boku było przejście, coś jak brama, na wewnętrzny „dziedziniec". A tam zarośla, strumień, plaża i śpiew ptaków odbijający się echem od ścian. Taki wewnętrzny mikro świat. W czasie przypływu przejście jest utrudnione, my jednak przeszliśmy tam w miarę suchą stopą. Niedaleko jest też Railey Beach - śliczna plaża i spektakularne, dramatycznie poszarpane pionowe skały robią niesamowite wrażenie. Miejsce to jest dostępne jedynie od strony wody. Nie można się tam dostać z lądu. Ta

lokalizacja sprawia, że ruch lokalnych łodzi, wspomnianych hałaśliwych long tail boats odbywa się tam w trybie ciągłym. Cicho robi się dopiero o zmierzchu, kiedy turyści lądowi, ostatnim kursem wracają do swoich hoteli. A jak tylko oni do hoteli, to my pospieszyliśmy na plażę i do jednego z licznych plażowych barów. Takie właśnie uroki rejsu!

AO NANG, KRABI I GŁOWA KURCZAKA

Rankiem przestawiliśmy się w okolice Ao Nang i tam odebrał nas przewodnik long tail boat'em, a jakże! Po dotarciu na brzeg, wsiedliśmy do busa i udaliśmy się na całodniową wycieczkę w okolicach Krabi. Odwiedziliśmy wykutą w skale Świątynię Tygrysa (Wat Tham Seua). Utkwiły nam w pamięci głównie niezliczone posążki Buddy oraz niezliczone ilości schodów. Na szczyt świątyni, skąd rozciąga się wspaniały widok na panoramę regionu Krabi wiedzie, (uwaga!) 1200 stromych schodów! Przyznam się, nie daliśmy rady i ze świątyni ruszyliśmy do... gorących źródeł. Tak, to nie żart. Pięknie usytuowane, wśród zarośli - gorące źródła. Traktowane są przez miejscowych jak baseny termalne. Wszyscy tam piknikują, leniwie spędzając czas. Po gorącej kąpieli udaliśmy się na obiad, a następnie do kolejnej lokalnej atrakcji - błękitnej laguny w dżungli, również traktowanej przez lokalną społeczność jak miejskie baseny. Kaskadowo ułożone niecki z krystaliczną wodą naprawdę robią niesamowite wrażenie! Następny przystanek to przeurocze Chicken Island. Nad całością pieczę trzyma charakterystyczna skała o kształcie... głowy kurczaka. Zaskoczeni? To właśnie Tajlandia. Poza tym główną atrakcją są dwie wysepki, między którymi można przejść przy niskim poziomie wody. Właśnie wtedy magicznie wyłania się mierzeja delikatnie omywana wodą. Widok niesamowity, warto!

NOWOROCZNE PHI PHI

Na miejsce powitania Nowego Roku wybraliśmy imprezową Phi Phi. Stanęliśmy na boi z całą masą innych jachtów, których załogi wpadły na ten sam wspaniały pomysł. Wieczorem udaliśmy się na Sylwestra do restauracji. I tu mała dygresja. Dla miejscowych zabawa trwa do północy, a później.... można iść do domu. Nie ma u nich zwyczaju świętowania Nowego Roku tak jak w Europie huczną zabawą do rana. Tańce noworoczne uskuteczniliśmy więc na jachcie, a że katamaran do małych nie należał (Bali 4.5), to miejsca na balowanie mieliśmy pod dostatkiem.W Nowy Rok postanowiliśmy udać się na Phi Phi Leh. Dla niewtajemniczonych – miejsce to „zagrało" w filmie „Niebiańska plaża" z boskim Leonardo di Caprio. Wieki temu, a wciąż pielgrzymują tam tłumy. Mocno wiało, więc przejażdżka lokalną łódką dostarczyła nam naprawdę niezapomnianych wrażeń. Wręcz na granicy jazdy bez trzymanki. Dotarliśmy na miejsce i oczom naszym ukazała się plaża, a na niej niezliczone, bajecznie kolorowe long tail boaty. Wszyscy szukali wspomnień po Leonardo! Droga powrotna była równie emocjonująca, więc na jachcie poczuliśmy się jak ocaleni! Jednak nie tracąc czasu postanowiliśmy opłynąć Phi Phi od drugiej strony. Odwiedziliśmy Monkey Beach, gdzie po plaży biegają oczywiście... małpy! Bardzo ciekawskie zresztą i chętnie kradnące, nie koniecznie dla nich przygotowaną, wałówkę. Stanęliśmy na noc nieopodal, ale jednak z dala od wszędobylskich małp. Do Phuket wróciliśmy nasyceni widokami, kolorami i smakami, jednak wiecie co? To był tylko wstęp...

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO BANGKOKU

Po części żeglarskiej nastąpiła część lądowa. Postanowiliśmy spędzić w Bangkoku 2 dni, aby troszkę pozwiedzać samo miasto i okolice. Jest ogromne i zróżnicowane. Ponad 12 milionów mieszkańców (według oficjalnych danych). Nasz pobyt przypadł na okres żałoby po śmierci króla (panował 70 lat!), więc zwiedzanie terenu pałacu królewskiego było utrudnione, ale nie niemożliwe. Tysiące poddanych przybyłych oddać cześć zmarłemu narzucały pewien harmonogram zwiedzania. Udało nam się jednak zobaczyć co trzeba – „by day" i „by night". Nie wspomnę o szalonych nocnych jazdach tuk tukami, czyli popularnym lokalnym środkiem transportu. Coś na kształt skutera połączonego z przyczepą i choinką bożonarodzeniową. Dzięki naszemu polskiemu przewodnikowi dowiedzieliśmy się dużo o różnych zwyczajach, o których lokalny przewodnik by nam z pewnością nie powiedział... Odwiedziliśmy ochronkę dla słoni, gdzie trafiają te zmęczone pracą, źle traktowane w poprzednich miejscach. Zobaczyliśmy zabytki okresu khmerskiego. Zupełnie inne od pełnego przepychu (graniczącego czasem z kiczem) aktualnego stylu. Odwiedziliśmy China Town i Wodny Targ będący raczej atrapą dla turystów. Skosztowaliśmy też street food'u. Jedzenia przygotowanego na ulicznych straganach. Lepszego od najlepszej restauracji!

Jak to mówią, „z Nowym Rokiem nowym krokiem". Tak było i w naszym wypadku. Niepowtarzalna przyroda, przyjaźni ludzie, wspaniała kuchnia, znakomite miejsca do nurkowania i niewygórowane ceny. Popularność Tajlandii szybko rośnie i być może to ostatnia chwila na zobaczenie tych wszystkich miejsc nie przepełnionych turystami z całego świata. Mówię wam, warto!

BLUE SAILS

CZARTERY JACHTÓW
-
REJSY RODZINNE
-
REJSY NA ŻYCZENIE

tel.: +48 22 290 80 80
info@blue-sails.com
www.facebook.com/BlueSailsCzarteryRejsy

WYDA-

RZYŁO

SIĘ

FINAŁ BIZNES LIGI DLA D.A.D / SECURITY EXPERT!

Tym razem załoga D.A.D / Security Expert postawiła przysłowiową kropkę nad „i" i zdominowała jesienną edycję Biznes Ligi Żeglarskiej. Tegoroczny finał ligi był jednym z ostatnich akcentów regatowych tego sezonu. Ceremonia zakończenia i wręczenia nagród już tradycyjnie odbyła się w ramach Sopot Wave, nieformalnej imprezy kończącej sezon żeglarski.

Wyniki VI edycji Biznes Ligi Żeglarskiej:

1. D.A.D Sportswear / Security Expert
2. Atena – Usługi Informatyczne i Finasowe S.A.
3. Yacht Club Sopot
4. Argocard
5. Olivia Business Centre
6. Archeo Souvenirs / Nautis

VI edycja Biznes Ligi Żeglarskiej obfitowała w wiele zwrotów akcji, a tabela wyników zmieniała się dramatycznie niemal po każdych regatach. Jednak do ostatnich zawodów trzy pierwsze zespoły przystępowały z niemal identycznym dorobkiem punktowym. Było wiadomo, że kto wygra regaty, zostanie zwycięzcą ligi. O mistrzowski tytuł rywalizowali: Yacht Club Sopot, Atena Usługi Informatyczne i Finansowe SA oraz D.A.D / Security Expert, który w finałowej rundzie wymienił aż połowę załogantów, w tym sternika. Było to jednak tylko pozorne osłabienie, ponieważ do zespołu powrócili zawodnicy mający za sobą starty w trzech poprzednich edycjach ligi. Obyło się jednak bez większej dramaturgii. Od pierwszego wyścigu ogromną dominację pokazał zespół D.A.D / Security Expert. Wygrali pięć z sześciu wyścigów, pewnie sięgając po zwycięstwo w rundzie finałowej i tym samym w całej lidze. Drugie miejsce zajęła Atena, kończąc IV rundę z samymi dwójkami na koncie. Nieco gorzej zaprezentował się Yacht Club Sopot, ale przewaga wypracowana przez pierwsze trzy rundy pozwoliła na zajęcie najniższego stopnia podium.

– To już szósta edycja naszej ligi – mówi Rafał Sawicki z GSC Yachting, organizator. – Pierwsze trzy zdominował jeden zespół, ale już kolejne za każdym razem wygrywał ktoś inny. Cieszy mnie to bardzo, gdyż poziom wyrównuje się w górę. Mimo, że jest to liga amatorska i wyczynowcy co najwyżej mogą podpowiadać, widać, że zespoły, które startują u nas systematycznie żeglują teraz znacznie lepiej. Tak jest właśnie z przypadku D.A.D / Security Expert, który po raz czwarty z rzędu wziął udział w rozgrywkach. Od początku zapowiedzieli, że powoli, ale w końcu zdobędą tytuł. Tak właśnie się stało, czego im ogromnie gratuluje.

Ceremonia zakończenia BLŻ już tradycyjnie odbyła się w czasie nieformalnego zakończenia sezonu żeglarskiego w Sopocie, czyli wieczornej imprezy Sopot Wave.

MISTRZOSTWA POLSKI INSTRUKTORÓW PZ KITE

13 września, Chałupy 3, 45 zawodników, wysoki poziom i bardzo dobre warunki wiatrowe – tak w skrócie prezentowały się tegoroczne Mistrzostwa Polski Instruktorów. Konkurencję w grupie mężczyzn wygrał Dariusz Ziomek, a wśród kobiet zwyciężyła Paulina Ziółkowska. Co ciekawe aż sześć z dwunastu medali wywalczyli instruktorzy Wake.pl

SEZON SAWICKIEGO

Rafał Sawicki został podwójnym mistrzem kraju. Po zdobyciu tytułu Klubowego Mistrza Polski w Polskiej Ekstraklasie Żeglarskiej przyszedł czas na mistrzostwo Polski w matchracingu. Załoga Yacht Club Sopot w niezwykle emocjonującym finale pokonała załogę Szymona Szymika.

Przez 3 dni 11 załóg z Polski, Niemiec i Danii walczyło w Międzynarodowych Mistrzostwach Polski w match racingu. Przez pierwsze dwa dni rozegrano 55 wyścigów w systemie każdy z każdym. Dwa czołowe miejsca zajęły faworyzowane załogi broniącego tytułu Marka Stańczyka i najwyżej rozstawionego Łukasza Wosińskiego, natomiast o pozostałe miejsce premiowane awansem do półfinałów walkę stoczyły aż 4 załogi: Sawickiego, Szymika, Jacobsena i Jabłkowskiego.

Stańczyk jako zwycięzca eliminacji miał prawo wyboru przeciwnika i zdecydował się na załogę Szymika. - Wybraliśmy Szymona do półfinałów, ale okazało się, że dzisiaj był bardzo dobrze dysponowany i przegraliśmy 3-1. Przegrywając 3 wyścigi nie można mówić o przypadku czy pechu, Szymon po prostu doskonale żeglował – skomentował Stańczyk. W drugim półfinale Wosiński nie dał rady pokonać coraz lepiej pływającego Sawickiego i również przegrał 3-1. Z kolei późniejszy mecz o trzecie miejsce pewnie wygrał Stańczyk, pokonując Wosińskiego 2-0.

Finał przyniósł wiele emocji, a zmienny wiatr dodatkowo potęgował dramaturgię. Sawicki dość pewnie objął prowadzenie 2-0, ale wtedy Szymik zdecydowanie wygrał kolejny wyścig. Czwarty był bardzo wyrównany, prowadzenie zmieniało się kilka razy a jachty wpadły na metę prawie jednocześnie na przeciwnych halsach. Dopiero decyzja arbitrów zdecydowała o wygranej Sawickiego i rozstrzygnięciu całego finału 3-1 na jego korzyść.

- Jesteśmy bardzo zadowoleni, ze udało nam się po ośmiu latach ponownie wygrać Mistrzostwa Polski. Nie było to proste, bo mało pływaliśmy w match racingu w tym roku, ale jak zdecydowaliśmy się wystartować to plan był taki, aby wygrać. Jestem zaskoczony postawą Szymona, wygrał z Markiem i postawił nam bardzo trudne warunki w finale. Dla mnie to był powrót do przeszłości i oby więcej takich regat w starym stylu Polish Match Tour – podsumował szczęśliwy Rafał Sawicki.

POLSKA VS NIEMCY NA ODRZE

W pierwszym historycznym trójboju regatowym na wodzie polska reprezentacja pokonała niemiecką aż 3-0! Ścigano się w trzech dyscyplinach żeglarskich: flotowej, zespołowej i meczowej.

Trójbój regatowy rozpoczęto wyścigami flotowymi. Trzy załogi z Polski i trzy z Niemiec rywalizowały na krótkiej trasie ustawionej wzdłuż brzegów Wyspy Grodzkiej i Wałów Chrobrego. Po piątkowych wyścigach na czele znajdowała się załoga Patryka Zbroi przed Jensem Hartwigiem i Szymonem Jabłkowskim. W sobotę rano rozegrano kolejne trzy wyścigi i mimo starań załóg niemieckich, dobra współpraca między polskimi żeglarzami zapewniła Patrykowi Zbroi pierwsze miejsce w tej dyscyplinie.

Kolejna dyscyplina to regaty zespołowe, czyli wyścigi dwa na dwa. Kapitanowie drużyn przed startem rywalizacji musieli podać składy na wszystkie planowane siedem wyścigów. Tu walka była bardziej wyrównana, po dwóch wyścigach był remis, a po kolejnych trzech Polska prowadziła tylko jednym punktem. W decydującym wyścigu załogi Jabłkowskiego i Jączkowskiego doskonale popłynęły taktycznie i zapewniły Polsce kolejny sukces, wygraną 4-2.

Mimo pewnego już zwycięstwa Polski, rozegrano także ostatnią dyscyplinę, czyli regaty meczowe. Flighty pewnie wygrali Zbroja, Hartwig i dwukrotnie Jabłkowski, a w piątym Jączkowski po zaciętej walce pokonał Ulricha Martensa i przypieczętował pewne zwycięstwo Polski w całym meczu na Odrze 3-0.

Organizatorem wydarzenia było Centrum Żeglarskie w Szczecinie oraz MT Partners (organizator regat Polish Match Tour) i North East Marina Szczecin.

66 BŁĘKITNA WSTĘGA ZATOKI GDAŃSKIEJ DLA NOETZLA

Tradycyjnie w pierwszą sobotę października Yacht Klub Stal Gdynia organizuje nieoficjalne zakończenie sezonu – regaty „Błękitna Wstęga Zatoki Gdańskiej". Na linii startu stanęło 95 jachtów, regaty ukończyło 83, a całe podium przypadło zawodnikom UKS Navigo.

Na wstępie trzeba zaznaczyć, że o kultowy tytuł najszybszej jednostki na Zatoce Gdańskiej ścigają się jachty różnej wielkości, jednomasztowce i dwumasztowce, wielokadłubowce, katamarany, łódki sportowe i turystyczne – czyli wszystko co pływa i jest napędzane żaglem. Regaty rozgrywane są według formuły australijskiej, liczy się bezwzględna kolejność na mecie.

Tegoroczna „Wstęga" odbyła się przy słonecznej pogodzie, płaskiej wodzie, w mocnym, stopniowo malejącym wietrze, co siłą rzeczy faworyzowało lekkie, latające katamarany. Nic dziwnego, że całe podium zajęły więc jachty na hydroskrzydłach. Zwycięzcą w czasie 1 godzina, 6 minut i 27 sekund został Jacek Noetzel. To jego czwarta wygrana Błękitna Wstęga.

– Na starcie wiało mocno, momentami ponad 20 węzłów, później wiatr osłabł do 8-15 węzłów, ale było bardzo szkwaliście – podsumował Jacek Noetzel. – Całą trasę pokonałem robiąc tylko trzy zwroty. Nie były to warunki na nasze katamarany, które pływają albo ostro, albo pełno. Półwiatr jest niebezpieczny. Cały czas jest się na granicy wywrotki, trzeba być bardzo ostrożnym i czujnym, ale udało się. Cieszy mnie duża frekwencja zawodników z naszego klubu i to, że pierwsze sześć jachtów na mecie regat to zawodnicy z UKS Navigo.

Słynną Czerwoną Latarnię, nagrodę przechodnią dla ostatniej sklasyfikowanej jednostki, zdobył Aleksander Skibicki na jachcie „Cpt. Remek", a najszybszym drewnianym jachtem klasycznym został „Orion". Nie obyło się też bez poważniejszych awarii. Zaraz po starcie Wojciech Kaliski złamał maszt na katamaranie, na którym przygotowuje się do próby pobicia rekordu trawersu Atlantyku. Drugi złamany maszt też przypadł wielokadłubowcowi.

W tym roku ostatni jacht pojawił się na mecie o 15:13:00, czyli na długo przed jej oficjalnym zamknięciem, które tradycyjnie przypada na czas zachodu słońca, co świadczy o wysokim poziomie tych regat.

Zwycięstwa w poszczególnych klasach wywalczyli sobie:

- **Klasa I: Sergiej Pavlenko na „Blagodarnos't II"**
- **Klasa II: Konrad Smoleń na „Bigger Johnka"**
- **Klasa III: Marek Słaboń na „Roca Polska"**
- **Klasa IV (wielokadłubowce): Jacek Noetzel, A-Cat**
- **Klasa V (mieczówki): Emanuela Bartkowiak z załogantem, 505**

REKORDOWE DOUBLEHANDED

„Hobart" Mirosława Zemke w grupie ORC i „Bigger Johnka" Konrada Smolenia w grupie Open zwyciężyli w trzeciej odsłonie gdyńskich regat wyścigów dwuosobowych z cyklu Doublehanded. Na starcie CoolDown Doublehanded Challenge pojawiło się aż 18 jachtów.

fot. Cezary Spigarski

Po WarmUp Doublehanded Challenge i Gdynia Doublehanded Yachtrace przyszedł czas dla tych, którzy nie zdążyli nacieszyć się sezonem. 2 października na Bałtyku 18 jednostek wystartowało w ramach CoolDown Doublehanded Challenge.

W 100-milowym wyścigu w grupie ORC najlepszym jachtem okazał się „Hobart" Mirosława Zemke i Ryszarda Szostaka, drugie miejsce zajęła „Zena II", a trzecie „Dexxter". Dwa jachty z tej grupy – „Polled 2" i „North Cape" – nie ukończyły regat.

– Wyścig był ciężki – opowiada Mirosław Zemke. – Do Władysławowa można było płynąć swobodnie , ale od boi WG z powrotem było już mało przyjemnie. Płynęliśmy tam pod spory prąd i wiatr, które układały fale prosto w dziób. Wyścig udało się wygrać dlatego, że „Hobart" jest perfekcyjnie przygotowany do takiej żeglugi. Pozwala płynąć, odpocząć i tak się ustawić, żeby wyścig okazał się przyjazny dla żeglarzy.

Z kolei w grupie Open zwyciężył jacht „Bigger Johnka", druga była „Caravela 950", a trzeci „Maxi Honey".

– Aura była bardzo ciekawa – mówi Paweł Wilkowski. – Mieliśmy południowo-wschodni wiatr, więc był bardzo duży przybój w Gdyni. Wiatr chwilami osiągał nawet do 30 węzłów, więc nie były to warunki dla każdego.

Debiutancka impreza w kalendarzu regatowym na Bałtyku okazała się frekwencyjnym sukcesem. Do zmagań zgłosiło się 18 jachtów, co jest rekordową ilością w zainaugurowanym w ubiegłym roku cyklu Doublehanded. CoolDown Doublehanded Challenge to trzecia odsłona regat.

FINAŁ BALTIC KITE WAVE JAM 2017

Ustka, prawie 50 zawodników, 5-6 metrowe latawce i tylko dwa razy mniejsze fale. Był efekt „wow" i nie było przypadków. W pierwszym półfinale Tomek Janiak wypunktował Piotra Regulskiego. Drugi też nie pozostawił wątpliwości, zdecydowanym finalistą został Bartek Kulczyński. Jednak po przegranym hecie z Kulczyńskim Jacek Szwed w małym finale udowodnił, że niebezpodstawnie znajduje się w ścisłej czołówce polskiego waveridingu. Duży finał to już kunszt zawodniczy. Tomek Janiak zbierał sporo fal, pływał równo i konsekwentnie, co przełożyło się na zwycięstwo. Wśród dziewczyn najlepiej poradziła sobie Paulina Ziółkowska, a wśród najmłodszych zwyciężył Kuba Wątorowski, który będzie reprezentował Polskę w młodzieżowych Igrzyskach Olimpijskich w Buenos Aires.

fot. Mateusz Górny / www.mgphotography.pl
www.facebook.com/mateuszgornyphoto

MISTRZOSTWA KRAJU WIELOKADŁUBOWCÓW

Bohaterzy ostatniej okładki W Ślizgu! – Tymek Bendyk oraz Kuba Surowiec, wywalczyli kolejno złoto i srebro w mistrzostwach Polski klasy F18, a Jacek Noetzel triumfował w regatach Pucharu Polski klasy A. W klasie Open bezkonkurencyjni okazali się młodzi zawodnicy z Catamaran Youth Team Poland, Zuzanna Szadziul i Wojtek Kaczmarek.

W ciągu dwóch dni, 23-24 września, rozegrane zostały regaty katamaranów F18, A-class, Open oraz jednokadłubowców Nautica 450. Dla klasy F18 i Open były to Mistrzostwa Polski a dla A-class i Nautica 450 regaty zaliczane do Pucharu Polski – Puchar UKS Navigo. Warunki pogodowe były znakomite, przy słonecznej aurze i dużej fali wiatr wiał z siłą 9-12 węzłów od morza.

W klasie F18 wystartowały dwie nowe załogi w konfiguracji mix, czyli damsko-męskie. W tych załogach za sterem startowali aktualni medaliści Mistrzostw Świata katamaranów A-class. Spodziewano się, że to właśnie te załogi powalczą o najwyższe medale i tak właśnie było. Tymek Bendyk z Anią Świtajską wyprzedzili Kubę Surowca z Kasią Goralską. Trzecie miejsce wywalczyli Michał Surowiec i Jerzy Białek.

W klasie Open, w której startują różnej klasy katamarany według przelicznika wyrównującego szansę dla każdej łódki, ścigano się o tytuły Mistrzów Polski w kategorii seniorów i juniorów. W obu kategoriach w klasie Open bezkonkurencyjni byli młodzi zawodnicy z Catamaran Youth Team Poland, a równocześnie reprezentanci UKS Navigo Sopot – Zuzanna Szadziul i Wojtek Kaczmarek.

W klasie A-class zwyciężył Jacek Noetzel, drugie miejsce zajął Michał Korneszczuk, a trzecie Karol Kwiatkowski. Z kolei w klasie jednokadłubowych łódek klasy Nautica 450 zwyciężyła załoga Witold Małecki i Maciej Odważny.

Były to ostatnie regaty zaliczające się do Pucharu Polski i organizowane przez klub żeglarski UKS Navigo w Sopocie w sezonie 2017.

MEDALE ROZDANE!

Znamy nowych mistrzów Polski seniorów i juniorów w żeglarstwie. Obyło się bez większych niespodzianek, jednak największe emocje towarzyszyły klasie Finn i Laser Radial. W tym roku zawodnicy po raz pierwszy rywalizowali na dwóch akwenach, w Pucku oraz w Górkach Zachodnich w Gdańsku.

18 września zakończyła się druga część żeglarskich mistrzostw Polski, które odbywały się w Górkach Zachodnich w Gdańsku. W regatach wzięło udział 244 zawodników z 57 klubów.

W klasie 470 po raz kolejny najlepsze okazały się mistrzynie świata Agnieszka Skrzypulec i Irmina Mrózek Gliszczyńska. Dominację w klasie 49er potwierdzili Łukasz Przybytek i Paweł Kołodziński, którzy wygrali dwa ostatnie wyścigi i wyprzedzili drugich w klasyfikacji Przemysława Filipowicza i Jacka Nowaka o dziewięć punktów. W żeńskim odpowiedniku, czyli w klasie 49erFX, złote medale wywalczyły reprezentantka Volvo Youth Sailing Team Poland Aleksandra Melzacka z załogantką Kingą Łobodą.

Emocji nie brakowało natomiast w klasie Finn. Przez trzy dni na prowadzeniu był srebrny medalista z zeszłego roku Mikołaj Lahn, który ruszał do wyścigu medalowego z przewagą dwóch punktów nad zeszłorocznym zwycięzcą, Piotrem Kulą. Ostatecznie to siódmy zawodnik ostatnich mistrzostw świata, Kula cieszył się ze złotego medalu. To jego siódmy tytuł mistrza Polski seniorów w karierze. Podobne emocje towarzyszyły końcówce rywalizacji w klasie Laser Radial kobiet, gdzie przed wyścigiem medalowym zeszłoroczna triumfatorka Agata Barwińska również o dwa punkty wyprzedzała Magdalenę Kwaśną. Finalnie Barwińska przypłynęła czwarta, a Kwaśna szósta, ale obie utrzymały swoje pozycje i tytuł obroniła ta pierwsza. Natomiast w kategorii męskiej zaskoczenie. Faworyt Marcin Rudawski zajął uplasował się dopiero na trzeciej pozycji. Nowym mistrzem Polski został Aleksander Arian z Sailing Team Rzeszów.

Dwa tygodnie wcześniej w Pucku odbyła się pierwsza część krajowych mistrzostw, gdzie mistrzowskie tytuły zdobyli Zofia Klepacka i Radosław Furmański (RS:X), Kacper Ziemiński (Laser Standard), Wiktoria Gołębiowska (Laser Radial juniorek), Jakub Gołębiowski i Filip Szmit (420), Mikołaj Staniul i Kajetan Jabłoński (29er) oraz Tymoteusz Cierzan i Oskar Niemira (Hobie Cat 16). Szczegółowe wyniki pozostałych klas znajdują się na stronie Polskiego Związku Żeglarskiego.

fot. Karol Kacperski, Krzysztof Nowosielski i Nikola Leleń

VI EDYCJA SOPOT WAVE MODA NA ŻEGLARSTWO

Pokazy mody światowych marek, prezentacje nowych, topowych modeli Mercedesa, spotkania ze sławami polskiego żeglarstwa oraz biznesowy i towarzyski networking – to największe atrakcje szóstej już edycji Sopot Wave. Impreza odbyła się w eleganckich wnętrzach hotelu Sheraton w Sopocie, a poprowadziła ją znakomita aktorka, Grażyna Wolszczak. Sopot Wave tradycyjnie już wieńczy sezon żeglarski w Trójmieście, a wszystko przy udziale licznej reprezentacji żeglarzy – zarówno amatorów, jak i zawodników.

To trzeba przyznać. Obsada żeglarska była niezwykle mocna. Bo, choć na Sopot Wave można podziwiać marki modowe, to impreza dedykowana jest głównie żeglarstwu. Dlatego żeglarze pojawili się zarówno na widowni, jak i na scenie.

- Cieszę się, że Sopot Wave na stałe wpisało się do kalendarza żeglarskiego nie tylko w wydaniu trójmiejskim, ale i ogólnopolskim – mówi Maciej Grabowski, aktualny mistrz świata w klasie Laser, który pojawił się na imprezie. - Podczas naszych startów rzadko kiedy mamy okazję zaprezentować się przed większą publicznością, często nawet największe sukcesy przechodzą niezauważone. Sopot Wave jest wyjątkową szansą pokazania zarówno tych sukcesów, ale i po prostu piękna naszej dyscypliny środowisku biznesowo-artystycznemu Trójmiasta – dodaje utytułowany żeglarz.

ŻEGLARSKI GWIAZDOZBIÓR

Lista zawodników jest imponująca. Oprócz Macieja Grabowskiego spotkać można było m.in. całą plejadę naszych mistrzów w olimpijskiej klasie RS:X – m.in. Przemka Miarczyńskiego, brązowego medalistę olimpijskiego z Londynu, Pawła Tarnowskiego, byłego wicemistrza Europy, Gosię Białecką, byłą mistrzynię świata, Radka Furmańskiego, czy też Pawła Kowalskiego, trenera kadry narodowej w klasie RS:X.

Paweł Górski i Jarosław Król podczas afterparty w klubie TAN

Rozdanie nagrod Biznes Ligi Żeglarskiej

Sala Columbus wypełniła się po brzegi

Specjalnie na imprezę przyleciał Piotr Kula, olimpijczyk w klasie Finn, pojawił się Jacek Nowak startujący w klasie 49-er, czy też mistrzowie katamaranów – Tymek Bendyk, wicemistrz świata w A-klasie, Kuba Surowiec, brązowy medalista i Jacek Noetzel, szef sopockiego UKS Navigo. Spotkać można było Romana Paszke, Tomka Janiaka, mistrza i trenera kitesurfingu i Karolinę Wolińską, mistrzynię Polski w surfingu.

- Cieszymy się z obecności tylu zawodników. Z jednej strony to dla nich możliwość integracji, a z drugiej szansa pokazania się szerszemu gronu – mówi Michał Stankiewicz, organizator Sopot Wave. - To w końcu możliwość zainteresowania potencjalnych sponsorów. Jedną z idei Sopot Wave jest przecież łączenie biznesu z żeglarstwem. Pierwsza z branż szuka jak najlepszych form promocji i kształtowania wizerunku swoich firm, a sportowcy finansowania swoich startów. Tutaj mają okazję do bezpośredniej rozmowy i poznania się – dodaje Stankiewicz.

ZAWODOWCY I AMATORZY

Bohaterami Sopot Wave nie byli jednak zawodowcy, ale amatorzy. Tradycją się już stało, że podczas Sopot Wave odbywa się finał Biznes Ligi Żeglarskiej, w której rywalizują firmy z Pomorza. Pierwsze miejsce zajęła załoga D.A.D/Security Expert, drugie Atena, a trzecie Yacht Club Sopot. Załogi kolejno stawiały się na scenie, gdzie odbierały statuetki i gratulacje.

- D.A.D./Security Expert już po raz czwarty z rzędu wziął udział w rozgrywkach.

DLA PAŃ I DLA PANÓW

Ceremonie żeglarskie odbywały się naprzemiennie z pokazami mody. Z tej okazji największa z sal sopockiego Sheratona zamieniła się w wybieg.

- Moda to trzeci, po żeglarstwie i biznesie, filar Sopot Wave – opowiada Jakub Jakubowski, organizator imprezy. - Pokazujemy zarówno modę casualową, jak

i sportową, a także i żeglarską. To niezwykle fajne i atrakcyjne pokazanie pozornie niezwiązanych ze sobą światów. Pozornie, bo przecież jedna z najsłynniejszych marek świata – Hugo Boss – ma własną, spektakularną jednostkę regatową – wyjaśnia Jakubowski.

Za choreografię odpowiadał czołowy projektant mody Michał Starost, za stylizację fryzur modelek salon ExcellentQ z Gdańska, a makijaże zostały wykonane przez Akademię Mistrzów Makijażu PSSW.

WSPOMNIENIE LATA

W tej edycji pokazy rozpoczęła marka Ramatuelle Beachwear, która słynie z wysokogatunkowych szortów i koszulek polo inspirowanych luksusem Lazurowego Wybrzeża. Goście mogli podziwiać nie tylko męskie ubrania, ale i chłopięce. Na wybiegu pojawili się więc nie tylko dorośli modele, ale i ci najmłodsi wywołując niemały aplauz gości.

Niezawodna ekipa Bar4You

D.A.D./Security Expert, zwycięzcy Biznes Ligi Żeglarskiej

Afterparty w klubie TAN. Koncert Pauliny Czapli

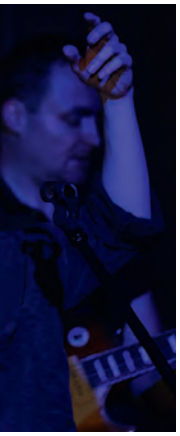
Po panach na wybiegu królowały już panie. Pokazywane tego wieczoru kolekcje są już dostępne. Salony firmowe Marella, Patrizia Pepe, Liu Jo i Max & Co, znajdują się w Centrum Handlowym Klif, które również od pierwszej edycji jest partnerem Sopot Wave. Nie bez powodu, bo dzisiaj Klif niewątpliwie jest modowym centrum Trójmiasta, które skupia największą liczbę ekskluzywnych marek.

W finale pokazów goście mogli podziwiać kolekcję marki Elenora Portera. Ta młoda, włoska projektantka niedawno zamieszkała w Trójmieście, a jej ubrania dostępne są już gdańskim atelier w Albatross Towers.

TOPOWE MERCEDESY

Choć wieczór był modowy, to dla panów też było sporo atrakcji. Żeglarstwo to pasjonujący sport, ale na lądzie nic nie zastąpi samochodów. Pomorski dealer Mercedesa - BMG Goworowski pokazał najnowsze swoje najnowsze modele. Tuż koło sceny przez cały wieczór błyszczał żółty, sportowy Mercedes AMG GT C, a w foyer można było przymierzyć się do najnowszego kabrioleta klasy E, niezwykle udanego, nawiązującego do najlepszych tradycji tej marki.

Mercedes S Klasa z nałożoną powłoką diamentową przez Ceramic Pro



Ceniący komfort mogli z kolei zapoznać się z flagowym modelem dla biznesu – czyli klasą S. Auta błyszczały, a dodatkowego blasku dodał im Ceramic Pro, firma specjalizująca się autodeatilingu. Jak udowodnili - w karoserii auta można się dokładnie przeglądać.

NARTY W ANDORZE

A potem pojechać np. na narty. W tym sezonie niezmiennie modne są Pireneje i Księstwo Andory. To raj zarówno dla narciarzy, jak i szukających okazji do atrakcyjnych zakupów. O atrakcjach jakie czekają na narciarzy w Andorze, a także innych resortach narciarskich Europy można było dowiedzieć się na stanowisku biura podróży infoski.pl.

Szukający mieszkań mogli zapoznać się z ofertą Grupy Inwestycyjnej Hossa. Ten jeden z największych trójmiejskich deweloperów postanowił nakręcić film krótkometrażowy! Podczas Sopot Wave goście mogli zobaczyć tzw. trailer. Akcja dzieje się na osiedlu Wiszące Ogrody, które buduje Hossa, a tytuł filmu to Bohater. O czym jest? Przekonajcie się sami.

O PIENIĄDZACH

Ofertę finansową przygotował ING Bank Śląski, a także Metropolitan Investment. ING to jeden z największych banków w Polsce. Uczestnicy Sopot Wave mogli porozmawiać z doradcami private bankingu i wealth management.

Metropolitan Investment to z kolei opcja dla osób zainteresowanych inwestowaniem w nieruchomości komercyjne o dużej stopie zwrotu. W Trójmieście firma zajmuje się m.in. realizacją prywatnych akademików, w które można inwestować, i – jak się okazuje – całkiem dobrze na tym zarabiać.

TROCHĘ RELAKSU

Nie zabrakło przyjemnych chwil dla podniebienia. Na gości czekały przekąski przygotowane przez kuchnię Sheratona, jednak głównym punktem tej części programu były drinki serwowane przez profesjonalnych barmanów z Bar4You. Przygotowane na bazie pysznego Prosecco Mionetto z grupy Henkell&Co, cieszyły się ogromnym wzięciem.

Atrakcją była też strefa IQOS. To najnowsze urządzenie Philipa Morrisa, które zastępuje tradycyjne papierosy. Także w tej branży następuje technologiczny postęp, a o czym mogli przekonać się goście Sopot Wave.

AFTER PARTY

Przez cały wieczór na scenie błyszczała jeszcze jedna gwiazda. Grażyna Wolszczak, aktorka znana m.in. z filmu Wiedźmin, a ostatnio popularnego serialu Na Wspólnej wprowadzała gości w modowo – klubowy nastrój. Po części oficjalnej wszyscy chętni, a tych nie brakowało, udali się na mniej oficjalną część imprezy w sopockim klubie Tan. Dla gości Sopot Wave wystąpiła Paulina Czapla, finalistka popularnego programu Must Be The Music.

Emocji nie brakowało, a kolejne już w maju 2018 roku, kiedy to 7 edycja Sopot Wave tradycyjnie otworzy sezon żeglarski w Trójmieście.

SOPOT WAVE REGATTA VOL. 2

Już po raz drugi w ramach Sopot Wave, klienci i partnerzy magazynów W Ślizgu! oraz Prestiż spotkali się na sopockich wodach. Były emocje, była rywalizacja, była zabawa i sportowe zacięcie regatowe. Zdecydowanym zwycięzcą Sopot Wave Regatta została załoga Lion's Bank, a nagrody osobiście podczas wieczornej imprezy wręczały gwiazdy światowego żeglarstwa!

fot. Karol Kacperski

O trofeum rywalizowały załogi pod banderą: Sanhaus Apartments, Lion's Bank, BMG Goworowski oraz Sky Group. Walka była naprawdę zacięta, na Zatoce Gdańskiej panowały idealne warunki wietrzne. Zawodnikom, oprócz znakomitych nastrojów, dopisywało także piękne słońce. Uczestnicy ścigali się na profesjonalnych jachtach Delphia 24, a każda załoga miała profesjonalnego sternika. Komisja regatowa przeprowadziła łącznie pięć wyścigów.

Zdecydowanym zwycięzcą został zespół Lion's Bank w składzie: Patrycja Mojkowska, Maciej Górski, Paweł Jazowiecki, Paweł Konecki i Konrad Lipski. Drugie miejsce zajął Mercedes BMG Goworowski, a trzecie Sanhaus Apartments Sopot.

- Był to nasz pierwszy sezon regatowy, pierwsze kroki stawialiśmy w Biznes Lidze Żeglarskiej. Mimo, że wygraliśmy cztery z pięciu wyścigów, w każdym z nim walka była naprawdę bardzo zacięta. Do tego piękne warunki, słońce i spory wiatr, a zwycięstwo z bardziej doświadczonymi załogami smakuje jeszcze lepiej – podkreśla Paweł Jazowiecki, dyrektor oddziału Lion's Bank w Gdańsku.

Oficjalne wręczenie nagród odbyło się po zakończeniu części pokazowej Sopot Wave. Trofea i gratulacje przekazywali zawodnikom czołowi przedstawiciele światowego żeglarstwa: Maciej Grabowski, tegoroczny mistrz świata klasy laser, Tymoteusz Bendyk, wicemistrz świata katamaranów klasy A oraz Przemysław Miarczyński, brązowy medalista olimpijski w windsurfingu.

- Po udanym wiosennym debiucie Sopot Wave Regatta, postanowiliśmy, że te amatorskie regaty będą nieodłącznym elementem każdej edycji Sopot Wave. Druga edycja utwierdziła nas w przekonaniu, że żeglarstwo to sport scalający ludzi, budujący atmosferę pracy zespołowej, a przy tym dostarczający ogrom zdrowych emocji – podsumowują Michał Stankiewicz i Jakub Jakubowski, wydawcy magazynów W Ślizgu! oraz Prestiż, organizatorzy Sopot Wave.

Regaty po raz kolejny zorganizowane były przez wydawnictwo W Ślizgu! oraz Prestiż we współpracy z firmą GSC Yachting, która specjalizuje się w żeglarskich evenatch dla biznesu.

Jakub Jakubowski, Michał Stankiewicz, wydawcy Magazynów Prestiż i W Ślizgu, z Marią Bek (z lewej), dyrektor sprzedaży Magazynu Prestiż i Aleksandrą Staruszkiewicz, koordynatorem Sopot Wave

Od lewej: Rafał Sawicki, Paweł Górski, właściciele GSC Yachting

Przemek Miarczyński, brązowy medalista z IO w Londynie w klasie RS:X, z żoną Katarzyną

SOPOT WAVE W SHERATONIE

Sopot Wave, impreza organizowana przez Prestiż Events, przy wsparciu Magazynu Prestiż, wpisała się już na dobre w lifestylową mapę Trójmiasta. Dwa razy w roku hucznie witamy i żegnamy sezon żeglarski. Tym razem z naszego zaproszenia do hotelu Sheraton Sopot skorzystało ponad 600 gości, wśród nich nasi partnerzy biznesowi, przyjaciele, czytelnicy oraz silnie reprezentowana branża żeglarska. W tym roku rozszerzyliśmy imprezę o oficjalne afterparty, które odbyło się w klubie TAN.

Maciej Grabowski, mistrz świata klasy Laser, z partnerką Anną Wasilewską, New Events

Ekipa D.A.D/Security Service, od lewej: Maciej Derlak, Tomasz Barudin, Tomasz Elzanowski, Wojtek Bendyk

Od lewej: Alan Alkhatab, Ania Świtajska, zawodniczka klasy Nacra, Tymek Bendyk, wicemistrz świata katamaranów A-klasy, z partnerką Alicją Czarnowską

Od lewej: Konrad Lipski, Yacht Deatiling, Weronika Krajdocha, Lion's Bank i Anna Rybińska, Lion's Bank

Magdalena Czajkowska, GSC Yachting i Marcin Czajkowski, żeglarz klasy 49-er

Klaudia Krause, redaktor prowadząca Magazynu W Ślizgu!, Piotr Kula, żeglarz klasy Finn

Od lewej: Marek Konieczny, prezes Energa Invest, Anna Jagiełło, manager Citigold, Karolina Gacek, Piotr Gacek

Jacek Nowak, żeglarz

Od lewej: Michał Stankiewicz, organizator Sopot Wave, Krzysztof Krempeć, prezes Mercor S.A.

Roman Paszke z synem Erykiem

Z lewej: Radosław Furmański, żeglarz, z partnerką, Robert Pellowski, Polskie Stowarzyszenie Surfingu, Agnieszka Dudzińska

Monika Gurazda, dyrektor ARTmania – szkoła artystyczna, Marek Rowiński, kitesurfer

Od lewej: Paweł Tarnowski, były wicemistrz Europy w windsurfingu, Agnieszka Maziarka, FunSurf, Marta Pałucka, modelka

Od lewej: Jarosław Król, Yacht Club Sopot, Marian Kostuch, Piotr Piecha, obaj Eurocast

Anna i Jarosław Ziółek, właściciel firmy Sanhaus

Grażyna Wolszczak, aktorka, Michał Starost, projektant mody i reżyser pokazów mody

Gosia Białecka, SKŻ Sopot, Maciek Grabowski, mistrz świata klasy Laser

Kuba Surowiec, brązowy medalista MŚ w A-klasie katamaranów, z partnerką Kariną Graszek

Tymoteusz Bendyk

POMORSKA GALA ŻEGLARSKA

2 grudnia w Przywidzu poznaliśmy pomorskich żeglarzy roku. Tytuł najlepszego żeglarza przypadł bohaterowi wrześniowej okładki W Ślizgu! - Tymoteuszowi Bendykowi, najlepszą Pomorską Żeglarką została Irmina Mrózek Gliszczyńska, a Filip Lipski Pomorskim Żeglarskim Trenerem Roku. W Ślizgu! patronowało.

Zdjęcie zbiorowe: nagrodzeni i wręczający

Bogusław Witkowski,prezes PoZŻ, Kamil Manowiecki, Agnieszka Pawłowska i Alicja Tutkowska

Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego i Filip Lipski

Marek Zimakowski, wójt gminy Przywidz i Irmina Mrózek Gliszczynska

fot. Robert Hajduk

W środku Przemysław Tarnacki, skipper i komandor Ocean Challenge Yacht Club

COSMOPOLITAN YACHTING NIGHT

28 listopada, 42 piętro apartamentowca Cosmopolitan, Warszawa, czyli noc pod żaglami w sercu stolicy. Po raz kolejny budynek przy Placu Grzybowskim okazał się doskonałą mariną dla luksusowego jachtingu. Właśnie tutaj nastąpiła oficjalna prezentacja załogi Przemysława Tarnackiego, która w barwach Ocean Challenge Yacht Club wystartuje w tegorocznej edycji prestiżowych regat Rolex Sydney Hobart Yacht Race.

Piotr Zygo, polski działacz sportowy

Michał Stankiewicz, wydawca magazynu W Ślizgu!, Klaudia Krause, W Ślizgu!

Marta Majoch, partnerka Przemysława Tarnackiego, jedyna kobieta w załodze Ocean Challenge Yacht Club biorąca udział w regatach Sydney Hobart

Toast załogi Ocean Challenge Yacht Club

This is not
just a Prosecco.
It' s Mionetto.
MIONETTO
Prestige Collection
1887
MIONETTO
Prosecco DOC Treviso
Brut
W MODZIE OD
130 LAT
horeca@henkell-polska.pl

Klasa X – zużycie paliwa w mieście/poza miastem/średnie: 8,1-9,6/6,9-7,3/7,6-7,9 l/100 km; średnia emisja CO_2: 200-207 g/km.

Nowa Klasa X. Stylowa w każdym terenie.

Nowa Klasa X. Jedyna w swoim rodzaju. Miejska dżungla ma swoje wymagania. Tu liczy się styl, wyrafinowanie i umiejętność bycia o krok przed wszystkimi. Ale poza miastem rozciąga się inny świat. Twardszy, pełen niespodzianek i trudno dostępnych celów. Teraz w obu odnajdziesz się bez trudu. Nowy Mercedes Klasy X to stylowa odpowiedź na każde wyzwanie.

Zapraszamy do salonów Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

BMG Goworowski Sp. z o.o.
Gdynia, ul. Łużycka 9, tel.: 58 660 49 49 • Gdańsk, ul. Elbląska 81, tel.: 58 322 22 22 • Bolesławice, ul. Słupska 6, tel.: 59 848 70 70

Znajdź nas na Facebook

ZNAJDZIECIE NAS:

GDYNIA

Marina Gdynia, al. Jana Pawła II 13A; **Clipper sklep żeglarski**, al. Jana Pawła II 11; **Neptun sklep żeglarski**, al. Jana Pawła II 11; **Yacht Klub Morski Gryf**, al. Jana Pawła II 11; **Pomorski Okręgowy Związek Żeglarski**, al. Jana Pawła II 11; **Yacht Klub Polski Gdynia**, al. Jana Pawła II 11; **Easy Boat - Centrum Sportów Motorowodnych**, al. Jana Pawła II 9; **Junga - Szkoła Żeglarstwa**, al. Jana Pawła II 9; **Yacht Klub Stal**, al. Jana Pawła II 9; **4 Winds**, al. Jana Pawła II 9; **Smart sklep żeglarski**, al. Jana Pawła II 5; **Gdyńskie Centrum Sportu, ul.** Olimpijska 5/9; **Urząd Miasta Gdyni, Referat Promocji i PR**, ul. 10 lutego 24; **rząd Miasta Gdyni, Biuro Prezydenta**, al. Piłsudskiego 52/54; **Courtyard Gdynia Waterfront**, Jerzego Waszyngtona 19; **Mercure**, ul. Armii Krajowej 22; **Hotel Nadmorski**, ul. Ejsmonda 2; **Hotel Dom Marynarza**, al. Marszałka Piłsudskiego 1; **Klub Bukszpryt**, ul. Morska 81; **Restauracja Sztuczka**, ul. Abrahama 40; **La Vita**, ul. Antoniego Abrahama 80/86; **CoCo**, Centrum Waterfront; **Moshi Moshi Sushi**, Centrum Waterfront; **The Dockers Inn**, Centrum Waterfront; **Chwila Moment**, InfoBox; **Bliżej**, Plac Kaszubski 1a; **Mąka i kawa**, ul. Świętojańska 65; **Pasta miasta**, Świętojańska 46; **Starbucks**, ul. Świętojańska; **Restauracja F.Minga**, Plaża Śródmieście; **Browar Port Gdynia**, Bulwar Nadmorski; **Restauracja Barracuda**, Bulwar Nadmorski; **Contrast Cafe**, Bulwar Nadmorski; **Restauracja Vinegre di Rucola**, Muzem Mar. Woj. (3 p.); **Restauracja Panorama**, ul. Mickiewicza 1/3; **Salon Fryzur Męskich**, Jana Kilińskiego 10; **Sklep Dasea People**, Antoniego Abrahama 29; **Główna Osobowa**, Antoniego Abrahama 39; **Serio**, 3 Maja 21; **Śródmieście**, Mściwoja 9; **AleBrowar**, Starowiejska 40B; **Mercedes Goworowski**, ul. Łużycka 9; **Hotel Kuracyjny**, Al. Zwycięstwa 255; **Quadrille recepja**, Folwarczna 2; **Como Ristorante**, CH Klif; **Pure Fitness**, CH Klif; **So!Coffee**, CH Klif; **Coffee Heaven**, CH Klif; **Lilly's Coffee**, CH Klif; **Henri Lloyd**, CH Klif; **Hashi Sushi**, ul. Przebendowskich 38; **Restauracja Tłusta Kaczka**, ul. Spółdzielcza 1; **BoConcept**, ul. Legionów 112; **Tawerna Orłowska**, ul. Orłowska 3; **Volvo Drywa**, ul. Parkowa 2; **Auto Mobil**, Wielkopolska 241; **Costa Coffee**, Centrum Riviera; **Dom Czekolady**, Gdynia, Centrum Riviera; **Mount Blanc**, Centrum Riviera; **Starbucks**, Centrum Riviera

SOPOT

Marina Sopot, Molo; SKŻ **Ergo Hestia**, ul. Hestii 3; **Klub żeglarski UKS Navigo**, Bitwy pod Płowcami 67a; **Mesa Restaurant**, ul. Hestii 3; **White Marlin**, al. Wojska Polskiego 1; **CodeZero**, ul. Artura Gottgera 15/3; **Urząd Miasta Sopotu**, Biuro Promocji Komunikacji Społecznej; **Urząd Miasta Sopotu**, Wydział Sportu; **Urząd Miasta Sopotu**, Rzecznik Prasowy; **Urząd Miasta Sopotu**, Gabinet Prezydenta; **Porsche Centrum Sopot**, al. Niepodległości 956; **Hotel Sheraton**, ul. Powstańców Warszawy 10; **Grand Hotel**, Powstańców Warszawy 12/14; **Fidel**, Powstańców Warszawy 6; **Elite Gym**, Bohaterów Monte Cassino 55-57; **Korty SKT,** Ceynowy 5; **Mount Blanc**, Centrum Haffnera; **Restauracja La Vita**, Centrum Haffnera; **Restauracja Gianni**, Centrum Haffnera; **Restauracja Monte Vino**, Centrum Haffnera; **Restauracja Thai Thai**, Centrum Haffnera; **Hotel Bayjonn**, Centrum Haffnera; **Avocado Restaurant**, Plac Zdrojowy 1; **U Kucharzy**, Boh. Monte Cassino 60; **Cafe Ferber**, ul. Boh. Monte Cassino 48; **Błękitny Pudel**, ul. Boh, Monte Cassino 44; **Tapas de Rucola**, ul. Pułaskiego 15; **Pijalnia czekolady E. Wedel**, ul. Boh. Monte Cassino 36; **Dom Sushi**, ul. Boh. Monte Cassino 38; **Sushi 77**, Krzywy Domek; **Dwie zmiany**, ul. Boh. Monte Cassino 31; **Steak House Del Monico Cut**, ul. Moniuszki 10; **Hotel Mera Spa**, ul. Bitwy Pod Płowcami; **Villa Sentoza**, ul. Grunwaldzka 89; **OOG concept Store**, ul. Grunwaldzka 22/3; **Hotel Haffner**, ul. Haffnera 59; **Hotel Villa Baltica**, ul. Emilii Plater 1; **Pick&Roll Club**, ul. Zamkowa Góra 3-5; **Aquapark Sopot**, ul. Zamkowa Góra 3-5; **Restauracja Petit Paris**, ul. Grunwaldzka 12-16; **Hotel Rezydent**, plac Konstytucji 3 Maja; **Cafe Resto**, plac Konstytucji 3 Maja; **Cukiernia T. Deker**, plac Konstytucji 3 Maja 3; **NAP Concept**, al. Niepodległości 658; **Calypso Fitness**, al. Niepodległości 697-701; **Benepol**, ul. Kasztanowa 4; **Godding**, ul. Smolna 21

GDAŃSK

Juna czarter jachtów, ul. Grunwaldzka 212; **Vector Sails**, ul. Dolne Młyny 4; **Sail Service**, ul. Sienna 45; **Yacht Klub Północny**, ul. Tamka 5; **Gdański Klub Morski**, ul. Tamka 19 A; **Bryt – żaglownia**, ul. Kępna 4; **Eljacht**, ul. Łowicka 13; **JABO Stocznia jachtowa**, ul. Przełom 1; **Jachtklub Morski Neptun**, ul. Przełom 10; **Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych**, ul. Przełom 10; **Gemini stocznia jachtowa**, ul. Przełom 24; **Jacht Klub Conrada**, ul. Przełom 26; **Moto Jacht Serwis**, Gdańsk, ul. Przełom 26; **Jacht Klub Stoczni Gdańskiej**, ul. Przełom 9; **Spider Budowa i remonty jachtów**, ul. Przełom 9; **Gdańska Federacja Żeglarska**, ul. Przełom 9; **Centrum Konferencyjne Galion**, ul. Stogi 20; **Akademia Żeglarstwa TopSail**, ul. Stogi 20; **Narodowe Centrum Żeglarstwa**, ul. Stogi 20A; **Żaglownia Strong Sails**, ul. Stogi 20A; **Szkoła Baltica**, ul. Stogi 22; **Marina Gdańsk**, Szafarnia 2; **Wimpel Sklep żeglarski**, ul. Szafarnia 6U/3; **Wind Sklep Żeglarski**, ul. Szafarnia 10; **Navimor Yachting**, ul. Heveliusza 11; **Rehasport Clinic**, plac Dwóch Miast 1; Nautica Nord, ul. Gradowa 11; **Urząd Miasta Gdańska**, Wydział Promocji, **Informacji i Komunikacji Społecznej**, ul. Nowe Ogrody 8/12; **Urząd Miasta Gdańska**, Biuro Prezydenta, ul. Wały Jagiellońskie 1; **Urząd Marszałkowski**, ul. Okopowa 21/27; **Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna**, ul. Wały Jagiellońskie 2a; **Pracodawcy Pomorza,** Aleja Zwycięstwa 24; **Gdański Klub Biznesu**, ul. Uphagena 23; **Resaturacja Villa Uphagena**, ul. Uphagena 23; **Adrenaline Gym**, ul. Słowackiego 1a; **Akademos**, Kazimierza Górskiego 1; **Volvo Drywa**, ul. Kartuska 410; **Motor Centrum**, ul. Miałki Szlak 4/8; **BMW Zdunek**, ul. Miałki Szlak 43/45; **Renault Zdunek**, ul. Miałki Szlak 43/45; **Conrad Shipyard**, ul. Sienna 45; **Hotel Królewski**, ul. Ołowianka 1; **Restauracja Filharmonia**, ul. Ołowianka 1; **Hotel Gdańsk**, ul. Szafarnia 9; **Brovarnia**, ul. Szafarnia 9; **Szafarnia 10**, ul. Szafarnia 10; **UMAM Marina**, Szafarnia 11; **Qubus Hotel**, Chmielna 47/52; **Hotel Wolne Miasto Gdańsk**, ul. Św. Ducha 2; **Restauracja Tekstylia**, ul. Szeroka 121/122; **Hotel Holland House**, Długi Targ 33/34; **Hotel Radissson Blu**, Długi Targ 19; **Cafe Bar Mon Balzac**, Gdańsk ul. Piwna 36/39; **Cico**, ul. Piwna 28/30; **Restauracja Mito Sushi**, ul. Tandeta 1; **Restauracja Goldwasser**, Długie Pobrzeże 22; **Restauracja Kokieteria**, ul. Tokarska 6; **Kawiarnia Segafredo**, Targ Rybny 11; **Hotel Fahrenheit**, ul. Grodzka 19; **Hotel Hilton**, Targ Rybny 1; **Hotel Heveliu**s, ul. Heveliusza 22; **Mercado Tapas Bar**, ul. Partyzantów 8/4; **Tiger Gym**, C.H. Manhattan; **Starbucks**, CH Manhattan; **My Gym**, Galeria Bałtycka; **Mount Blanc**, Galeria Bałtycka; **Starbucks**, Galeria Bałtycka; **Coffeeheaven**, Galeria Bałtycka; **Intersport**, Galeria Bałtycka; **KMJ Kaszubowscy**, Gdańsk, ul. Grunwaldzka 295; **Fit Stacja**, Grunwaldzka 411; **Witman Mercedes**, Gdańsk, ul. Grunwaldzka 493; **Hotel Golden Tulip**, Gdańsk, ul. Piastowska 160; **Restauracja Nautilus**, ul. Bałtycka 5; **Dwór Oliwski**, ul. Bytowska 4; **Starbucks**, Olivia Business Centre; **Subaru Zdanowicz**, Gdańsk, ul. Grunwaldzka 256 A; **Toyota Carter**, ul. Grunwaldzka 260; **JLR Jaguar**, ul. Abrahama 5; **Bawaria Motors Gdańsk**, al. Grunwaldzka 195; **Salon firmowy DENON**, Galeria Bałtycka, ul. Grunwadzka 141

PÓŁWYSEP HELSKI I OKOLICE

Surf Centrum, Rewa, ul. Rybacka 5a, **Tawerna Mistral**, Puck, al. Lipowa 1, **Sklep JMB**, Puck, al. Lipowa 1, **Mozaika Nadmorska**, Puck, al. Lipowa 4, **Urząd Miasta Puck**, Wydział Promocji, Puck, 1 Maja 13, **Hydrosfera**, Władysławowo, Starowiejska 35, **Surf Connection**, Władysławowo, Starowiejska 17, **Primavera**, Władysławowo, Rozewska 40, **Hotel Astor**, Władysławowo, Rozewska 38, **Maloves**, Władysławowo, Hryniewieckiego 9, **Gwiazda Morza**, Władysławowo, ul. Hryniewieckiego 12B, **Ocean Park**, Władysławowo, Żwirowa, **Hotel Rejs**, Władysławowo, Hryniewieckiego 4, **Dom Kuracyjny Messa**, Władysławowo, ul. Niepodległości 10, **Centralny Ośrodek Sportu Cetniewo**, Władysławowo, ul. Żeromskiego 52, **Centrum kultury, promocji i sportu**, Władysławowo, ul. gen. Józefa Hallera 19, **Rosevia Resort**, Jastrzębia Góra, Rozewska 23, **Dom Whisky**, Jastrzębia Góra, Droga Rybacka 60, **Hotel 77**, Chałupy, ul Kaperska 77, **Surf Tawerna**, Chałupy, kemping Chałupy 3, **Kite Academy**, Chałupy, ul. Sztormowa 6, **Wake.pl**, kemping Chałupy 5, **Ekolaguna**, kemping Chałupy 5, **Fun Surf**, Chałupy, ul. Kaperska 4, **Easy Surf**, kemping Chałupy 6, **KiteCrew**, Chałupy, ul. Kaperska 6, **Kiteresort**, Chałupy, ul. Kaperska 67, **Bo Sport Travel**, kemping Chałupy 3, **Surf Shop**, Chałupy, Kaperska 4, **Akademia Surfingu**, kemping Chałupy 6, **ABC Surf**, Kuźnica, ul. Hallera 29, **Hotel Jastarnia**, Jastarnia, Portowa 35, **Surfpoint**, Jastarnia, ul. Mickiewicza 139, **Flow Camp**, Jastarnia, ul. Helska, **Dom Zdrojowy Hotel**, Jastarnia, ul. Kościuszki 2, **Polatane.pl**, Jastarnia, **Surf Szkoła**, Jastarnia, **Hotel Jurata**, Jurata, ul. Świętopełka 11, **Hotel Bryza Resort & Spa**, Jurata, ul. Międzymorze 2, **EB Spot**, Hel, Helska plaża, brama nr 66

SZCZECIN

NorthEast Marina, ul. Grodzka 1; **Marina Pogoń (biuro/tawerna)**, ul. Przestrzenna 3; **Jacht Klub AZS (biuro/tawerna)**, ul. Przestrzenna 9; **Marina Yachting**, ul. Przestrzenna 7; **Marina Sport**, ul. Przestrzenna 11; **MT Partners**, ul. Przestrzenna 11; **Harcerski Ośrodek Morski**, ul. Żaglowa 2; **Camping Marina PTTK (biuro/tawerna)**, ul. Przestrzenna 23; **Sklep Bakista**, ul. Przestrzenna 23; **Centrum Żeglarskie**, ul. Przestrzenna 21; **Henry Lloyd**, ul. Przestrzenna 11; **Urząd Miejski Szczecin**, Biuro Prezydenta, ul. Armii Krajowej 1; **Urząd Miejski Szczecin**, Wydział Promocji, ul. Armii Krajowej 1; **Urząd Miejski Szczecin**, Wydział Sportu, ul. Armii Krajowej 1; **Urząd Marszałkowski**, Rzecznik prasowy, ul. Korsarzy 34; **Urząd Marszałkowski**, gabinet Marszałka, ul. Korsarzy 34; **Urząd Wojewódzki**, Biuro prasowe, Wały Chrobrego; **Hotel Atrium**, ul. Wojska Polskiego 75; **Bohema,** ul. Wojska Polskiego 67; **Meraki**, ul. Wojska Polskiego 20; **Koch Cukiernia**, ul. Wojska Polskiego 4; **Bombay**, ul. Partyzantów 2; **Novotel**, ul. 3 maja 31; **Columbus Coffee**, ul. Kopernika 1; **Columbus Coffee**, ul. Krzywoustego 16; **Starbucks Coffee**, ul. Niepodległości 36; **Teatr Mały**, Deptak Bogusława; **Towarzyska**, Deptak Bogusława; **Czarna Owca**, Deptak Bogusława; **Fanaberia**, Deptak Bogusława; **Studio Urody Masumi**, Deptak Bogusława; **BarCzysty**, Deptak Bogusława; **Grey Club**, Deptak Bogusława; **Fabryka**, Deptak Bogusława; **Coffee Heaven**, Galeria Kaskada; **Pure Fitness**, Galeria Kaskada; **Castelarii**, Galeria Kaskada; **Cafe In**, ul. Kaszubska 67; **Dive Academy**, ul. Wąska 16; **Public Cafe**, al. Jana Pawła II 43; **Castelarii**, al. Jana Pawła II 43; **Avanti**, al. Jana Pawła II 43; **Karczma Polska pod Kogutem**, plac Lotników; **Zbójnicka**, ul. Monte Cassino 6; **Stara Piekarnia**, ul. Piłsudzkiego 7; **Brama Jazz Cafe**, plac Hołdu Pruskiego 1; **13 MUZ**, plac Żołnierza Polskiego 2; **Elefunk Club**, plac Żołnierza Polskiego 2; **Mała Tumska**, ul. Mariacka 26; **Radecki&Family**, ul. Tkacka 12; **Santorini**, ul. Tkacka 50; **Hotel Park**, ul. Plantowa 1; **Hotel Radisson**, plac Rodła 9; **Pazim PŻM**, plac Rodła 9; **Baltica Wellnes&Spa**, plac Rodła 8; **Unity Line**, plac Rodła 8; **Coffee Heaven**, CH Galaxy; **LTUR**, CH Galaxy; **Duet Coffee**, CH Galaxy; **Columbus Coffee**, CH Galaxy; **Columbus Coffee**, ul. Malczewskiego 26; **Restauracja Szczecin**, ul. Felczaka 9; **Dr Irena Eris**, ul. Felczaka 20; **Secesja Cafe**, al. Jana Pawła II 19; **Castelarii**, ul. Tuwima 15; **Columbus**, Wały Chrobrego 1; **Exovino**, ul. Małopolska 1; **Colorado**, Wały Chrobrego 1a; **Chrobry**, Wały Chrobrego 1; **Toscana/Trattoria**, plac Orła Białego; **Porto Grande**, Wały Chrobrego; **La Passion du Vin**, ul. Sienna 8; **Bachus Winiarnia**, ul. Sienna 6; **Wół i Krowa**, ul. Wielka Odrzańska 18; **Public Cafe**, ul. Wielka Odrzańska 28a; **Cafe Popularna**, ul. Panieńska 20; **Ukraineczka**, ul. Panieńska 19; **Eskapada**, ul. Osiek 7; **Na Kuncu Korytarza**, ul. Korsarzy 34; **Zamek Punkt Informacyjny**, ul. Korsarzy 34; **Fitness**, ul. Mazowiecka 13; **Hotel Campanile**, ul. Wyszyńskiego 30; **Starbucks Coffee**, ul. Wyszyńskiego 1; **El Globo,** ul. Piłsudzkiego 26; **Chief**, ul. gen. Rayskiego 16; **Cukiernia Sowa**, ul. Wojska Polskiego 17; **Columbus Coffee**, CH Turzyn Stary; **RKF**, ul. Jagiellońska 67; **Rampa Squash**, ul. Jagiellońska 69; **Columbus Coffee**, al. Piastów 5/1; **Aroma & Beauty**, ul. Wielkopolska 22; **Willa Ogrody**, ul. Wielkopolska 19; **Fitness Club**, ul. Monte Cassino 24; **Szczeciński Klub Tenisowy**, ul. Wojska Polskiego 127; **Squash Center**, ul. Żyzna 17; **Bene Sport**, ul. Modra 80; **Eurofitnes**, ul. Szafera 3/5/7; **Fitness Forma**, ul. Szafera 196; **Kolonialna**, ul. Ku Słońcu 67; **Strefa H2O,** ul. Topolowa 2; **Laser Medi Derm**, ul. Kasprzaka 2c; **Chałupa**, ul. Południowa 9; **Calypso Fitness Club**, ul. Piastów 30; **Prime**, ul. 5 lipca 46; **Silver Gym Fitness Club**, ul. Łukasińskiego 116; **Bistro na Językach**, ul. Grodzka 2; **Energy Sports**, ul. Welecka 13; **Prestiż Redakcja**, ul. Starzyńskiego 3-4; **Estetic**, ul. Ku Słońcu 58; **Filharmonia Szczecińska**, ul. Małopolska 48; **Hol TVP**, ul. Niedziałkowskiego 24; **Stara Rzeźnia**, ul. Wendy 14

OLSZTYN

Sklep Aqua-Sport, ul. Lubelska 50; **Przystań. Hotel & SPA**, ul. Żeglarska 3; **Yacht Klub Polski Olsztyn**, ul. Żeglarska 7; **YachtClub Tiffi**, ul. Żeglarska 7; **Urząd Marszałkowski Departament Sportu**, ul. Głowackiego 17; **Urząd Marszałkowski Departament Turystyki**, ul. Mariańska 3; **Marszałek Województwa Warmińsko – Mazurskiego**, ul. Emilii Plater 1; **Urząd Miasta Olsztyn Biuro Promocji**, Pl. Jana Pawła II 1; **Urząd Miasta Olsztyn Biuro Sportu i Rekreacji**, ul. Ryszarda Knosały 3; **Hotel HP Park**, Aleja Warszawska 119; **Omega Hotel**, ul. Sielska 4a; **Centrum Żeglarstwa Wodnego i Lodowego**, ul. Sielska 38; **Tawerna Tortuga**, ul. Pieniężnego 15; **SiSi Caffe**, Stare Miasto 28; **Coffee Station**, ul. Prosta 18/22

OSTRÓDA

Klub Żeglarski Ostróda, ul. Sowińskiego 12; **Urząd Miasta Ostróda Burmistrz**, ul. Mickiewicza 24; **Urząd Miasta Ostróda specjalista ds. Sportu, Turystyki i Promocji**, ul. Mickiewicza 24; **Willa Port Art & Business**, ul. Mickiewicza 17; **Hotel Platinum**, ul. Wyszyńskiego 11A; **Kawiarnia Kawa na Ławę**, ul. Czarnieckiego 19/15

ELBLĄG

Jachtklub Elbląg, ul. Radomska 29; **Urząd Miasta Elbląg Prezydent miasta**, ul. Łączności 1; **Urząd Miasta Elbląg Departament Promocji i Kultury**, ul. Stary Rynek 25; **Hotel Młyn Aqua Spa**, ul. Kościuszki 132; **Hotel Elbląg******, ul. Stary Rynek 54-59; **Przy Bramie**, ul. Garbary 24/25; **D'Espresso**, ul. Studzienna 32a

MAZURY I OKOLICE

Sklep żeglarski RAKSA, Gronity, ul. Olsztyńska 59; **Hotel Marina Club Destination SPA**, Gietrzwałd, Siła 100 k/Olsztyna; **Sklep Szot,** Mrągowo, ul. Nadbrzeżna 9; **Tawerna Kaper**, Iława, ul. Sobieskiego 10; **Pod Omegą**, Iława, ul. Sienkiewicza 24; **MOS Iława**, Iława, ul. Chodkiewicza 5; **Urząd Miasta Iława**, ul. Niepodległości 13; **Korektywa**, Ruciane Nida, ul. Piaski 2; **U Faryja**, Ruciane Nida, ul. Dworcowa 6g; **Sklep Magic Yacht**, Ruciane Nida, ul. Dworcowa 9; **Port-club Letni Ogród**, Ruciane Nida, ul. Wygryny 30a; **Urząd Miasta i Gminy Ruciane Nida**, al. Wczasów 4; **Hotel Roś**, Pisz, al. Turystów 3; **Malajkino**, Mikołajki, Plac Wolności 10; **Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr**, Mikołajki, ul. Stare Sady 6

POZNAŃ

Henri Lloyd, Stary Browar, ul. Półwiejska 42; **HKŻ Navigare**, ul. Wilków Morskich 10/11; **JKW**, ul. Wilków Morskich 17/19; **ŻMKS**, ul. Wilków Morskich 37/39; **Rzemieślniczy JK Poznański**, ul. Wilków Morskich 45; **Easy Surf Shop**, ul. Olsztyńska 2; **KŻ UAM**, ul. Nad Jeziorem 101; **AZS Poznań**, ul. Nad Jeziorem 103; **Ośrodek Szkoleniowo-Konferencyjny Kiekrz**, ul. Nad Jeziorem 105; **PKM LOK**, ul. Nad Jeziorem 120; **Sklep Hobby**, ul. Węglowa 1/3; **Sklep Kada**, ul. Dąbrowskiego; **158; Hi-Wind**, ul. Korwetowa 6a

WARSZAWA

Henri Lloyd, Al. Łopuszańska 22; **Akademia Kusznierewicza**, ul. Merliniego 9; **AZS Środowisko Warszawa**, ul. Szpitalna 5/19; **Centrum Jachtingu**, ul. Wybrzeże Gdyńskie 2; **Sklep Żeglarski Szekla**, Wał Miedzeszyński 377; **YKP Warszawa**, Wał Miedzeszyński 377; **Żaglownia Wawer Sails**, ul. Mydlarska 17; **Sklep Żeglarz**, ul. L. Waryńskiego 3; **Academia Nautica**, ul. Krzywickiego 34; **Tawerna Gniazdo Piratów**, ul. Ogólna 5; **Sztorm Grupa**, ul. Okaryny 13; **Bo Sport Travel**, Wał Miedzeszyński 377

ŁÓDŹ

Sklep żeglarski HALS, ul. Gliniana 12; **Sklep Bosman**, ul. Rudzka 129; **Tawerna Keja**, ul. Kopernika 46; **Łódzki Okręgowy Związek Żeglarski**, ul. Wschodnia 62; **Yacht Club ALBATROS**, ul. Piotrkowska 36; **FitFabric,** ul. Zielona 90; **Zatoka Sportu**, ul. Żeromskiego 116

WROCŁAW

Henri Lloyd, ul. Świdnicka 40; **Sklep Hobby**, ul. Nyska 59/61; **JK AZS Wrocław**, ul. Wyspiańskiego 40; **DOŻŻ**, Plac Św. Macieja 5; Akademia Żeglarska Talar Sisters, ul. Skrzetuskiego 68; Cafe **Vincent**, ul. Oławska 8; **Literatka**, Rynek 56/57; **Jacht Klub Wrocław**, ul. Legnicka 65; **Uczniowski Klub Sportowy Żeglarz**, ul. Osobowicka 70; **Centrum sportów wodnych Sharks**, ul. Wrocławska 11, Mirków;

HARDKOROWY MEGALOOP CHALLENGE

13 września, Holandia, plaża w Zandvoort, powalane drzewa, zerwane trakcje, wiatr w porywach do 100 km/h, 16 śmiałków i ponad 5 tysięczna publiczność – tak wyglądał tegoroczny Red Bull Megaloop Challenge. Pierwszy raz w historii holenderskich zawodów nie wygrał ich Holender. W tych najbardziej ekstremalnych warunkach najlepszy okazał się Joshua Emanuel z RPA. „Nie ma słów by opisać to jak się czuję. Jestem tak zajarany, że nie macie pojęcia!" Joshua Emanuel tuż po wygranej "Myślę, że to był warun godny Red Bull Megaloop Challenge, nigdy nie doświadczyliśmy tu takich warunków, wiatr był bardzo silny! Szacunek dla wszystkich chłopaków, świetnie się to oglądało." Ruben Lenten, twórca zawodów i ikona loopów

fot. Aron Suveg

ZASKOCZONE NAZARE

Miejsce owiane legendą, kultowe portugalskie Nazare tego jeszcze nie widziało. To już nie tylko Eldorado surferów. Ostatnio na spocie pojawiło się też kilku kitesurferów, a także 6 szalonych Brazylijczyków ujarzmiających fale na ogromnym SUP'ie! Tak, czyste szaleństwo.Tym razem w Nazare, kiedy słoneczne dni zostały zastąpione pochmurną i sztormową pogodą, z największą falą tego dnia zdecydowało stanąć dwóch kitesurferów. Jesse Richman, znany z braku lęku przed czymkolwiek, kiteboarder, który na rzece Kolumbia w USA wzbił się w powietrze na wysokość prawie 250 metrów oraz Nuno "Stru" Figureido, który zmierzył się z falą, która podobno osiągnęła wysokość 22 metrów! Wszystko rozgrywało się na oczach innych surferów i zwykłych gapiów, którzy zgromadzili się na pobliskim klifie, aby zobaczyć ten kawałek historii na własne oczy. Jesień to bardzo dobry okres dla surferów na Nazare, ale ten widok zapamiętamy na długo. Tego dnia nie tylko surferzy się gotowali do akcji. Sześciu śmiałków z Brazylii postanowiło poskromić fale na ogromnym SUP'ie. I wiecie co? Przeżyli. Zobaczcie tylko.