

# MATEUSZ ROKU

Niespełna cztery lata minęły od czasu, gdy Mateusz Kusznierewicz zdobył w Savannah pierwszy dla barw Polski medal olimpijski, i to od razu złoty. Jego nazwisko



Fot. Andrzej Napierkowski

Mateusz - mistrz olimpijski

co roku widniało na listach nominowanych do nadawanego przez najwyższe władze międzynarodowe tytułu Żeglarza Roku, jednak zawsze znajdował się zawodnik - zdaniem żeglarskiej loży - lepszy.

Tym razem, jak się okazało, nie znalazł się przed nim już nikt. Polski mistrz klasy Finn został ogłoszony Żeglarzem Roku w poniedziałek, dziewiątego listopada i z satysfakcją przyjął nagrodę od najmłodszych w swej profesji, w salach hotelu Hilton, w Sydney. Lata wyrzeczeń, nieustanne wyjazdy, starty, treningi, rozstania z najbliższymi opłaciły się.

Zaczynał tradycyjnie od Optymista, później przesiadł się na skośnodenną OK-Dinghy - klasę przygotowawczą do Finna. Bardzo zżył się z tą łódką i w ogóle nie myślał o zmianie swej koronnej klasy, a także towarzystwa z nią związanego. Mateusz dwukrotnie sięgnął po tytuł wicemistrza w klasie OK-Dinghy - w roku 1993, w Pucku i rok później w Nowej Zelandii. Nikt nie miał już wątpliwości, że jest talentem z predyspozycjami do żeglowania na olimpijskiej łódce jednoosobowej. Ponieważ siedemnastolatek rósł szybko, a o Laserze jeszcze nie było w Polsce zbyt głośno - padło na Finna.

W pierwszych regatach, rozegranych w Górkach Zachodnich jesienią 1992 roku, zajął drugie miejsce zaraz za znakomitym gdańszczaninem, Maciejem Skibskim. Po tym wydarzeniu wystartował w mistrzostwach świata OK-Dinghy jeszcze tylko dwa razy. Co naturalne, zaczął myśleć o starcie na Igrzyskach Olimpijskich. Zaczął trenować pod okiem taty, Zbyszka, oraz Tytusa Konarzewskiego. Postępy czynił w tempie - dla tak wymagającej klasy jak Finn - błyskawicznym. Piął się co-



Fot. Andrzej Napierkowski

Wicemistrz świata 1993 roku w klasie OK-Dinghy



Fot. Marek Słodownik

Żeglarka Roku 1999 Margriet Mathiesse

raz wyżej i wyżej. Ostatecznego szlif jego talentu w roku olimpijskim dokonali starsi, bardziej doświadczeni żeglarze - trenerzy. Do Tytusa dołączyli Andrzej Zawieja, Karol Jabłoński i Kajetan Glinkiewicz. Szlifowali, aż do uzyskania blasku złota.

Rzecz ciekawa, Mateusz, mimo kuszącego poigrzyskowego odpoczynku, nie spażował na długo. Nie wygrał wszystkich regat, ale cały czas trzymał się bardzo blisko ścisłej czołówki. Nie przejął się porażką podczas mistrzostw świata rozgrywanych w Gdańsku. Chciał zdobyć kolejny tytuł mistrzowski na własnym akwenie, wygrał nawet pierwszy wyścig. Później coś poszło nie tak - może trema, może gorsza forma. Skończyło się nienajgorszym miejscem, ale poza podium. Zwyciężył trzykrotny mistrz świata, Szwed Fredrik Loof.

Polak nie rozpamiętywał porażki. Nadal trenował, jeździł po świecie. Praca zaowocowała tytułem mistrza świata w roku 1998. Kilka miesięcy po sukcesie Mateusz został wicemistrzem świata roku 1999, następnie wicemistrzem Europy, odniósł wiele zwycięstw i w żadnych poważnych regatach nie zszedł z podium.

Od sześciu lat władze ISAF przeprowadzają wybory najlepszego żeglarza świata. Po zakończeniu najważniejszych imprez sezonu do komitetu organizacyjnego z całego świata nadchodzą kandydatury - odpowiednio umotywowane. Żeglarzem i żeglarką roku może zostać ten, kto osiągnie wybitne wyniki sportowe w klasach olimpijskich, w match-racingu, w regatach wokółziemskich...

W tym roku konkurentami Mateusza byli znakomici zawodnicy - holenderski mistrz Solinga, Roy Heiner, wieloletni rywal Polaka, Fredrik Loof, Aaron McIntosh - Nowozelandczyk prowadzący w klasyfikacji Pucharu Świata w klasie Mistral oraz Chris Nicholson z Australii, znany z wielu zwycięstw w klasie 49-er. Tajne głosowanie przesądziło, że na koniec roku 1999 tytuł otrzymał Polak. Wśród pań rywalizowały: Nowozelandka, Barbara Kendall, żeglująca w klasie Mistral, Margriet Mathiesse - holenderska królowa klasy Europa i jej brytyjska koleżanka - Shirley Robertson. Zwyciężyła Holenderka. **AN**

### **SUKCESY MATEUSZA KUSZNIEREWICZA W KLASIE FINN BRANE POD UWAGĘ PODCZAS GŁOSOWANIA**

- Mistrzostwo świata (sierpień 1998)
- Mistrzostwo Australii (grudzień 1998)
- Drugie miejsce w regatach Sydney International (grudzień 1998)
- Pierwsze miejsce w regatach Go for Gold (styczeń 1999)
- Wicemistrzostwo świata (styczeń 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach New Zealand Olympic Sail (luty 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach Sail Auckland (luty 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach Princess Sofia Trophy (kwiecień 1998)
- Pierwsze miejsce w regatach Semaine Olympique Francaise (kwiecień 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach SPA (maj 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach KielerWoche (czerwiec 1999)
- Wicemistrzostwo Europy (czerwiec 1999)
- Drugie miejsce w regatach przedolimpijskich w Sydney (wrzesień 1999)

### **SUKCESY MARGRIE MATHIESSE W KLASIE EUROPA BRANE POD UWAGĘ PODCZAS GŁOSOWANIA**

- Czwarte miejsce w mistrzostwach Europy (sierpień 1998)
- Trzecie miejsce w regatach Sydney Olympic Test Event (wrzesień 1998)
- Pierwsze miejsce w regatach Sydney International (grudzień 1998)
- Pierwsze miejsce w regatach - Tydzień Klasy Europa (styczeń 1999)
- Mistrzostwo świata (styczeń 1999)
- Drugie miejsce w regatach Sail Auckland (luty 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach New Zealand Olympic Sail (luty 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach Semaine Olympique Francaise (kwiecień 1999)
- Pierwsze miejsce w SPA Regatta (maj 1999)
- Drugie miejsce w regatach Sailing for Ostend (maj 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach Tuborg Spring Cup (czerwiec 1999)
- Mistrzostwo Europy (lipiec 1999)
- Drugie miejsce w regatach - Otwarty Tydzień klasy Europa (lipiec 1999)
- Pierwsze miejsce w regatach przedolimpijskich w Sydney (wrzesień 1999)



# PRADA PROWADZI, YOUNG AMERICA SIĘ ŁAMIE, JAPONCZYCY TRACĄ MASZT

Superjacht *YOUNG AMERICA USA-53* przełamał się na pół w czasie oceanicznego wyścigu z serii mającej wyłonić pretendenta do Pucharu *AMERYKI*. Załoga w panice wyskakiwała za burtę. Trwa badanie przyczyn katastrofy.

Rywalizację o Puchar *AMERYKI* zdominowała ostatnio sprawa wypadku jachtu *YOUNG AMERICA USA-53*, który podczas jednego z biegów rozgrywanych 9 listopada złamał się w połowie. Nic nie zapowiadało tak niecodziennego przebiegu regat tego dnia, warunki były typowe dla tej pory roku. W czasie wyścigu z *NIPPON CHALLENGE* jacht prowadzony przez skippera Eda Bairda nagle złożył się. Załoga ogarnięta paniką wyskakiwała do wody, ale po chwili, gdy okazało się, że jacht nie tonie, wszyscy powrócili na pokład.

Wstępne badania zakładały kilka przyczyn wypadku. Jedną z hipotez to błąd załogi. Jednakże w tych regatach nie ma przypadkowych osób i wszyscy znają się na robocie. Druga to błąd strukturalny materiału. Ale gruntowne badania jachtu jeszcze na etapie stoczniowym z pewnością wychwyciłyby tak poważną usterkę. A jacht żeglował już w podobnych warunkach kilka tygodni i poddawany był niejednokrotnie szczegółowym oględzinom. Również błąd budowniczych jachtu jest mało prawdopodobny, bo raczej nie mógłby pozostać niezauważony.



*YOUNG AMERICA* w chwilę po kolapsie

I wreszcie ostatnia hipoteza, najbardziej prawdopodobna - błąd konstrukcyjny. Właściwie należałoby powiedzieć: niedopasowanie jachtu do panujących warunków atmosferycznych. Projektantem jednostki jest Bruce Farr, największy specjalista od konstrukcji jachtów różnych typów i trudno się pogodzić z myślą, że przydarzyła mu się wpadka, i to w tak prestiżowych regatach. A jednak...

Jacht złamał się bowiem bezpośrednio wskutek uderzenia fali, gdy znajdował się na grzbiecie fali poprzedniej. To spowodowało, że jakby zawisł między falami, z długim kadłubem „podpartym” tylko na dziobie i rufie. Konstrukcja nie wytrzymała obciążenia i nowa

jednostka warta kilka milionów dolarów złożyła się jak szczyryk.

Bezpośredni obserwatorzy wskazują na jeszcze jeden aspekt. *YOUNG AMERICA* był zaprojektowany odmiennie niż większość jachtów rywali. Pokład kończył się bowiem tuż za masztem, co z pewnością ujemnie wpływało na sztywność bryły kadłuba. Dodatkowym elementem, który mógł mieć wpływ na wytrzymałość konstrukcji jest brak płynnych przejść płaszczyny pokładu w kokpicie. Zastosowano tam niemal ostre krawędzie.

Ważne w tym wszystkim jest jeszcze jedno. Jachty do Pucharu *AMERYKI* projektowane są niemal bez „marginesu bezpieczeństwa”, co oczywiście związane jest przede wszystkim ze „zbijaniem” wagi. Z olinowaniem poradzono sobie dość łatwo, otóż zasobniejsze syndykaty wymieniają po prostu całe olinowanie po każdym biegu i uzyskują tym samym pewność, że wszystko wytrzyma. A kadłuba każdorazowo wymieniać nie można, do dyspozycji są tylko dwa.

I jeszcze jeden ciekawy aspekt sprawy. Jachty są projektowane pod konkretne warunki meteorologiczne. Tym razem do pierwszej fazy zaprojektowano jednostki mocniejsze, a do fazy finałowej, rozgrywanej w środku lata, jachty w wersji „light”. Być może *YOUNG AMERICA* miała być tajną bronią nowojorczyków łączącą w sobie cechy obu typów jednostek i nieco przesadzono z odchudzaniem. Pytania można mnożyć, pozostaje złamany jacht, syndykat długoletniego obrońcy pucharu, chwilowo, z jedną tylko łódką i brakiem szans na nawiązanie równorzędnej rywalizacji z najlepszymi. Natychmiast wezwano na pomoc ekipę techników ze stoczni Goetzta, budowniczego jachtu. Wstępne ekspertyzy mówią, że możliwa jest odbudowa jachtu przed finałami i wystawienie go do regat już w grudniu po serii testów.

Problemem jest kilka najbliższych biegów wynikających z harmonogramu regat. Regulamin dopuszcza zmianę jednostki podczas trwania rywalizacji, ale drugi jacht syndykatu jeszcze nie żeglował i niewiele wiadomo na temat jego możliwości.



Syndykat Nippon Challenge dysponujący jachtem o tej samej nazwie dowodzony przez Petera Gilmoura podczas biegu rozgrywanego 11 listopada stracił maszt. Złamał się on w połowie i runął na pokład, na szczęście ofiar w ludziach nie było, zniszczono tylko sprzęt wart kilkaset tysięcy dolarów.

**MS**

Po zakończeniu pierwszej rundy Louis Vuitton Cup - regat pretendentsów do America's Cup, na czele stawki plasuje się włoska PRADA z dziesięcioma punktami przed załogą AMERICA ONE (8 pkt.) i YOUNG AMERICA (także 8 pkt). Włoski jacht bezapelacyjnie pokonał wszystkich swoich przeciwników i jest obecnie najpoważniejszym kandydatem do zdobycia Pucharu. Druga runda Louis Vuitton Cup rozpoczęła się 6 listopada, a trzecia wystartuje 2 grudnia.

Po pierwszym etapie na dziesiątym miejscu rankingu regat pretendentsów znajduje się załoga syndykatu Young Australia pod kierownictwem Syda Fischera. Jacht pod dowództwem dwudziestoletniego skippera Jamesa Spithilla wygrał tylko jeden wyścig i z dorobkiem jednego punktu wyprzedza jedynie syndykat Fast 2000. Szef syndykatu Young Australia, Syd Fisher, dla którego nie są to pierwsze regaty o Puchar Ameryki, stawia jednak na młodego skippera. Zdaniem Fischera, Spithill to ogromny talent i tegoroczne regaty mają być dla niego treningiem do kolejnej batalii o srebrny „kubek”.

Według ostatnich wyników z 13 listopada w Louis Vuitton Cup prowadzi PRADA (22 pkt.) przed AMERICA ONE (20 pkt.) i YOUNG AMERICA (16 pkt.). Ostatnie miejsce należy do YOUNG AUSTRALIA (1 pkt).

**KK**

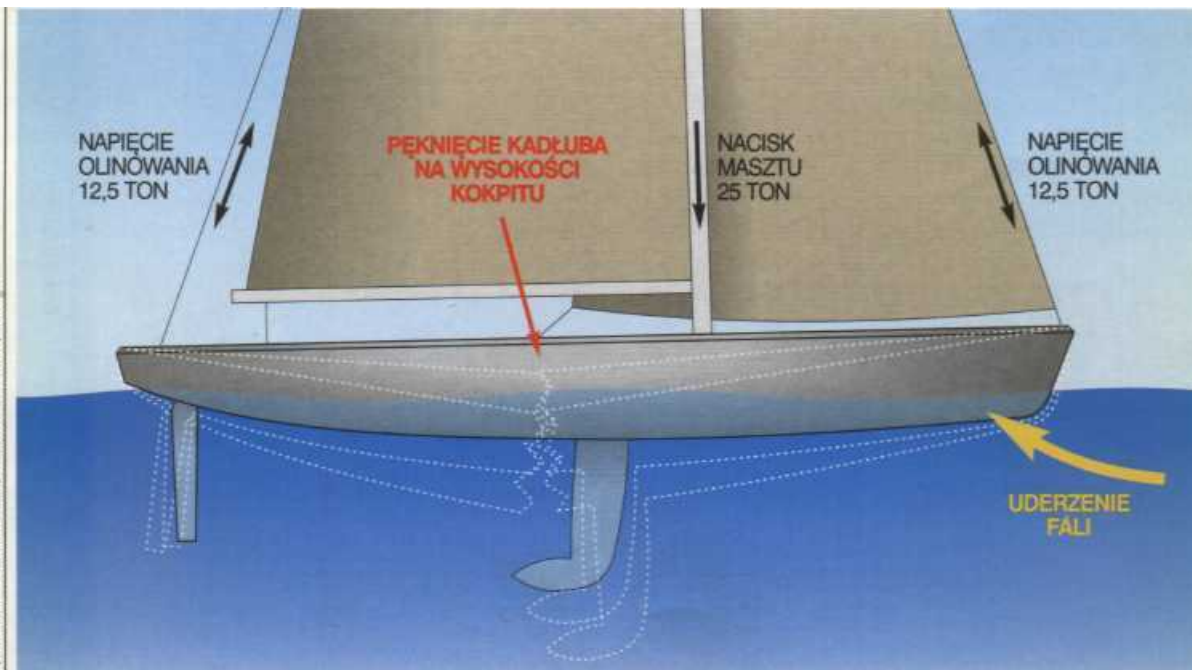
Włoski syndykat Prada, niepokonany dotąd w Louis Vuitton Cup, znalazł wreszcie swego pogromcę. 11 listopada w kolejnym biegu eliminacyjnym Włochów pokonał Team Dennis Conner, który dotąd żeglował bardzo nierówno i zajmował dopiero szóste miejsce ze znaczną stratą punktową do lidera.



Fot. Marek Słodownik

Torben Grael - sternik LUNA ROSSA

**MS**



Rekonstrukcja awarii jachtu ONEAUSTRALIA w America's Cup '95

Cztery lata temu złamał się jacht ONEAUSTRALIA Johna Bertranda, którego budowa zajęta grubo ponad dwa lata. Wówczas przyczyną było niedopasowanie wytrzymałości jachtu do panujących warunków. Jednostkę zaprojektowano na wiatry do 10 węzłów, takie były bowiem wyniki wieloletnich obserwacji meteo z akwenu San Diego. Tymczasem przywiało 16 węzłów, a w czasie awarii nawet 22 i jacht nie wytrzymał obciążeń.

O wypadku ONEAUSTRALIA powiedział wtedy John Bertrand: „Było dla nas ogromnym zaskoczeniem, że

jacht złamał się wpół i w ciągu dwóch minut zatonął. Przyczyną był błąd projektowy i zbyt słaba konstrukcja jachtu. Później chcieliśmy jeszcze wydobyć maszt, chyba najlepszy w całej flotyli, ale jacht spoczywa na głębokości 400 metrów i koszty takiej operacji przewyższyłyby jego wartość. Przegraliśmy...”

Najbliższych kilka tygodni z pewnością przyniesie precyzyjną odpowiedź na pytanie, jak doszło do katastrofy YOUNG AMERICA. Czy tę odpowiedź poznamy, czy zostanie ona utajniona?

**MS**

## STUDENCKIE ŻEGLARSKIE MISTRZOSTWA ŚWIATA

W dniach 30 października - 6 listopada w Cherbourgu, na wodach Kanału La Manche odbyły się kolejne, dwudzieste już regaty o puchar Mistrza Świata w żeglarskim studenckim. Nasz kraj reprezentowała załoga Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie pod dowództwem Anny Jabłońskiej. Nasza redakcyjna koleżanka po zajętej walce nie tylko z przeciwnikami, ale także ze sprzętem zajęła ostatecznie czternaste miejsce. Do walki stanęło w tym roku 17 załóg z 16 krajów, w tym dwie załogi z Francji: obrońcy tytułu - Institut des Sciences de l'Ingenieur de Montpellier oraz załoga Ecole Polytechnique. Organizatorem imprezy jest Ecole Polytechnique spod Paryża, a jej pomysłodawcą znany francuski żeglarz Philippe Poupon. Regaty te są najważniejszym wydarzeniem w kalendarzu studenckich imprez żeglarskich. Załogi - reprezentacje państw składać się muszą z ośmiu studentów tej samej uczelni (w tym co najmniej dwóch pań) w wieku poniżej 27 lat. Studenci żeglarze startują na jachtach klasy JOD - 35.

Regaty rozpoczęły się w sobotę, 30 października, od rozlosowania jachtów. Do późnego popołudnia trwał odbiór techniczny i przygotowywanie jednostek przez załogi. Wieczorem natomiast odbył się wieczór integracyjny, czyli tradycyjna już impreza - tzw. wieczór narodów, na który załogi przygotowują typowe dla swojego kraju potrawy i trunki. Dzięki temu już podczas pierwszego wieczoru nawiązały się pierwsze przyjaźnie. Polacy serwowali na swoim stoisku cóż by, jeśli nie żur



Polska załoga na trasie

z białą kiełbasą oraz wódkę. Wspaniale smakowały holenderskie sery, japońskie sushi jedzone pałeczkami, sake, argentyńskie ciasteczka...

Niedziela przyniosła ceremonię rozpoczęcia regat, a po niej trening na wodzie, którego częścią był je-



Regaty były bardzo widowiskowe

den próbny bieg, wygrany zresztą nomen omen przez Duńczyków.

W poniedziałek miała się rozpocząć już zupełnie poważna walka. Jednak wobec wiatru dochodzącego do 65 km/h (regularna ósemka) sędziowie nauczeni doświadczeniem z lat poprzednich, kiedy darły się żagle i łamały maszty, nie puścili wyścigów.

W ciągu nocy wiatr zdecydowanie osłabł i wtorek przyniósł trzy wyścigi rozegrane przy pięknym słońcu i regularnym zachodnim wietrze wiejącym z prędkością 4-5'B, na trasie długiego na 1,8 mili „śledzia”. Pierwszy dzień wyścigów ukształtował czołówkę, w której znaleźli się Anglicy i Duńczycy, mając sporą przewagę punktową nad resztą stawki. Załoga Ani zajęła tego dnia kolejno 8, 13 i 16 miejsce.

Pogoda w Cherbourgu zmieniała się jak w kalejdoskopie! W środę wiatr osłabł do 1-2'B. W takich warunkach rozegrano wyścig przybrzeżny. Tu przydało się załodze AWF-u doświadczenie wyniesione z prawie bezwietrznych regat w Gdyni. Przy słabym wietrze polska załoga zajęła dobre szóste miejsce, wyprzedzając należącą do ściślej czołówki ekipę duńską. Tego samego dnia późnym popołudniem, przy wietrze 3'B wystartował 29-



Anglicy od początku należeli do faworytów

zywał momentami minus 2 węzły. Podczas gdy nasza łódka stała w miejscu, przeciwnicy bez problemu zdobywali przewagę. Ostatecznie Polacy wraz z sześcioma innymi załogami nie ukończyli tego wyścigu. Podczas powrotu do portu przydarzyła się polskiej załodze jeszcze jedna niemiła przygoda-uderzenie w podwodne skały. Na szczęście dla naszej załogi, ze względu na zbyt silny wiatr nie puszczono ostatniego dnia żadnego wyścigu. Tak więc załoga Ani nie straciła punktów, które mogłaby stracić nie wystartowawszy tego dnia. Uszkodzenia jachtu okazały się zresztą na szczęście minimalne.

Jak co roku, organizatorzy regat, studenci Ecole Polytechnique, zadbali nie tylko o stronę sportową regat. Każdego dnia, na kei, w hotelu i podczas wyścigów, załogom towarzyszyła ekipa tzw. Starboard TV. Dzięki temu wieczorem po kolacji mogliśmy oglądać film, który w zabawny i dowcipny sposób relacjonował wydarzenia dnia poprzedniego. Codziennie przed śniadaniem załogi otrzymywały okolicznościową gazetkę - „Rafale”, w której znajdowała się prognoza pogody na nadchodzący dzień, ważne informacje, ranking załóg po minionym dniu, a także porcje uszczypliwego humoru. **KK**



Triumfatorzy regat - ekipa duńska

milowy, pełen emocji wyścig nocny. Tutaj oprócz umiejętności żeglowania czy zgrania załogi ogromne znaczenie ma prowadzenie nawigacji. Mimo bardzo słabego wiatru pierwsze załogi przekroczyły linię mety już w pół godziny po północy. Najlepszymi nawigatorami okazali się Irlandczycy, Duńczycy i Portugalczycy, a Polacy ukończyli nocny bieg na jedenastej pozycji.

Po pięciu rozegranych wyścigach prowadziła reprezentacja Irlandii, przed Danią i Wielką Brytanią; Polacy byli niestety poza pierwszą dziesiątką.

W czwartek zaciepła walka toczyła się między Duńczykami i Irlandczycami, których dzieliła niewielka różnica punktów. Skuteczniejsi okazali się Duńczycy, wysuwając się na czoło W pierwszym, krótkim czwartkowym wyścigu, załoga Ani zajęła 11 pozycję, w drugim, pełnomorskim, mimo bardzo udanego startu i wejścia na pierwszą boję miała niestety mniej szczęścia. Otóż nasz jacht wraz z częścią flotyli napotkał na swej drodze bardzo silny przeciwny prąd. Przy pracujących na wietrze żaglach i wskazaniach logu około 5 węzłów, GPS poka-

### Klasyfikacja końcowa regat (startowało 17 ekip):

1. Dania - sternik Thies Nielsen
2. Irlandia - Nick Smyth
3. Wielka Brytania - David Mascom
4. Portugalia - Rui Boia
5. Austria - Matthias Stepanek
6. Francja (obrońcy tytułu) - Stephane Marciak

14. Polska - Anna Jabłońska

Żałoga warszawskiej AWF pragnie podziękować wszystkim, bez pomocy których wyjazd na Mistrzostwa Świata nie byłby możliwy, a w szczególności:

JM Rektorowi AWF Andrzejowi Dąbrowskiemu, dyr. administracyjnemu AWF Bogdanowi Wojciechowskiemu, Urzędowi Gminy Karczew, UKFIT, firmie Iguana (ubrania), RTO ze Zduńskiej Woli (ubrania), Witoldowi Mikołajczakowi, Michałowi Kochańczykowi, Polskiemu Związkowi Żeglarskiemu, AZS - Środowisko Warszawa, oraz Romanowi Paszke, Adamowi Miskiewiczowi i Jerzemu Brezdeniowi (JKMW Kotwica) za wiele cennych uwag.

## WOKÓŁ SYCYLII W DOBRYM TOWARZYSTWIE

Regaty Śródziemnomorskie - Middle Sea Race zostały rozegrane w tym roku już po raz dwudziesty. Trasa regat wiedzie wokół Sycylii, a start i meta usytuowane są na Malcie. Organizatorem regat jest The Royal Yacht Club wspólnie z Royal Ocean Racing Club, Malta Sailing Federation i Federazione Italiana Vela.

Jachty wystartowały punktualnie o godzinie 11.00, 20 października 1999 z portu La Valletta na Malcie. Wśród wielu jednostek znalazły się trzy, pomiędzy



RIVIERA DI RIMINI żeglowała równo i efektywnie

którymi rozegrała się najciekawsza walka. Były to: amerykański jacht klasy maxi SAGAMORE (skiper James Dolan), RIVIERA DI RIMINI (Andrea Scarabelli z Włoch) oraz GAIA LEGEND (Mitja Kosmina ze Słowenii). Ostatnie dwa, zaprojektowane przez tego samego konstruktora, podczas całego minionego lata rywalizowały między sobą. Na kilka dni przed startem Regat Śródziemnomorskich RIVIERA wygrała z GAIA LEGEND w Trieście różnicą zaledwie jednej minuty.

Po starcie z La Valletta, jachty skierowały się w stronę Cieśniny Messyńskiej. Pomimo słabego wiatru, już drugiego dnia regat pierwsze jachty znalazły się na

trawersie wulkanu Stromboli, położonego na północ od Cieśniny Messyńskiej - obowiązkowego znaku kursowego przed zmianą kursu w kierunku Palermo. Wśród trzech wspomnianych jachtów na czele znajdował się SAGAMORE. Niejasna była natomiast kwestia drugiego miejsca - RIVIERA DI RIMINI i GAIA LEGEND szły łąb w łąb.

Po osiągnięciu wysokości Palermo jachty skierowały się w stronę wysp Trapani i Egadi. Na czele nadal znajdował się SAGAMORE przed GAIA LEGEND i RIVIERA DI RIMINI. Niedaleko za nimi płynęła VIVA (Giorgio Saviotti z Włoch), a tuż za nim austriacki ASPIRIN ASTRO 2K (Rainer Wilhelm).

Pod koniec regat wiatr zdecydowanie „przysiadł”, momentami gasnąc zupełnie. W takich warunkach na jachcie austriackim kończy się woda pitna.

Przy prawie bezwietrznej pogodzie, pierwszy na mecie zameldował się SAGAMORE, z czasem 75 godzin, 38 minut i 8 sekund. Jacht pobił w ten sposób ustanowiony w 1978 roku przez jacht MISTRESS QUICKLY rekord trasy dla jachtów podlegających przelicznikowi. Nie udało się natomiast Amerykanom pobić ustanowionego rok wcześniej przez RIVIERA DI RIMINI rekordu jachtów klasy Open.

Jachty startujące w Regatach Śródziemnomorskich podzielone są na trzy oddzielne klasy. Nagroda główna przyznawana jest zwycięskiemu jachtowi z najliczniej reprezentowanej klasy.

W tegorocznych regatach nagrodę taką przyznano w klasie IRC One reprezentowanej przez dziesięć jednostek. W tej klasie zwyciężył ASPIRIN ASTRO 2K z Austrii, przed włoską VIVĄ, GRAMPUSEM także z Włoch i RIVIERA DI RIMINI. Spośród jachtów w swojej klasie ASPIRIN ASTRO 2K uzyskał najlepszy czas po przeliczeniu.

Załogę ASPIRIN ASTRO 2K pod dowództwem Rainera Wilhelma stanowią Nowozelandczycy, Austriacy, Niemcy i Anglicy.

W klasie IRC Cruising Division pierwsze miejsce przypadło DREAMA WAY z Włoch, przed maltańskim OBELIXEM i brytyjskim BULLWINKLE. Na kolejnych pozycjach uplasowały się jachty SWING COT z Włoch, ELUSIVE z Irlandii i WETBLUE 2 z Malty.

Wiele spośród jachtów sklasyfikowano dodatkowo także według formuły IMS. Pierwsze miejsce przypadło w udziale załodze SAGAMORE, przed ASPIRIN ASTRO 2K, DREAMAWAY, MATTIA (oba z Włoch). OBELIX i WETBLUE 2.

W najbardziej prestiżowej klasie Open (jachty powyżej 60 stóp) zwycięstwo należało do SAGAMORE. Ciekawostką jest to, że początkowo GAIA LEGEND była jedynym jachtem w klasie Open. Jednak załoga jachtu przystała na propozycję organizatorów zaproszenia do współzawodnictwa w tej klasie przeciwko GAIA LEGEND innych jachtów i otwarcia klasy. Za to została uhonorowana nagrodą za sportowe zachowanie. Za SAGAMORE uplasowały się w klasie Open RMERA DI RIMINI, GAIA LEGEND oraz VIVA. **KK**

## W MINI TRANSAT PIERWSZY NA MECIE BEZ MASZTU

6 listopada zakończyły się transatlantyckie regaty Mini Transat rozgrywane na jachtach o długości 21 stóp, czyli 6,4 metra i zdolnych przepłynąć w ciągu doby ponad 250 Mm. Regaty rozgrywane są od 1977 roku i wielkość sław światowego żeglarstwa zaczynała poważną karierę od udziału w tym wyścigu (m.in. Loick Peyron, Yvan i Laurent Bourgnon, Isabelle Autissier, Yves Parlier). W trakcie dwóch etapów uczestnicy pokonują samotnie dystans ponad 4000 Mm. Postój jest tylko jeden, mniej więcej w połowie trasy. W pierwszych latach rozgrywania regat Mini Transat trasa była jednoetapowa (z wysp Kanaryjskich z Teneryfy - do Indii Zachodnich - Antigu). Od 1979 wyścig składa się z dwóch biegów, z czego pierwszy zaczyna się we Francji lub Anglii i prowadzi na Teneryfę, a stamtąd na Martynikę lub do Gwadelupy. Klasyfikacja prowadzona jest oddzielnie dla prototypów i dla łódek produkowanych seryjnie. Mini Transat stanowi doskonały poligon doświadczalny dla konstruktorów testujących swe nowe rozwiązania na małych łódkach. Tak było z salingami pokładowymi, balastem wodnym czy uchylnym kilem zastosowanym po raz pierwszy już w 1991 roku.

Tegoroczna, 12 edycja w pierwszym etapie (26 września - 18 października, 1370 Mm) wiodła trasą z Concarneau przez Zatokę Gaskońską i przylądek Finistère na Kanary (Puerto Galero, Lanzerote), a następnie (19 października - 6 listopada, 2700 Mm) z Puerto Galero do Basse Terre na Gwadelupie.

Tegoroczna trasa Mini przebiegała z dala od rozgrywanych w tym samym czasie Transat Jacques Vabre, gdzie miał miejsce zniszczenie wiatru o prędkości przekraczającej 55 węzłów. Ale Sebastian Magnen, zwycięzca z 1997 roku, mógł pozwolić sobie na sen przy prędkości ponad 11 węzłów i samotnej żegludze na jachcie ożaglowanym jakby miał nie 21, ale 35 stóp.

Rewelacją drugiego etapu okazał się Erwan Tabarly (kuzyn wielkiego Erica), który pokonał trasę w 15 dni 6 godzin i 52 minuty płynąc ze średnią prędkością 7,52 węzła. „Nie myślałem, że przyplynie pierwszy - to po prostu nieprawdopodobne! Nie miałem żadnych usterek, nic się nie zepsuło ani nie złamało; nie mogłem tylko korzystać z generatora i GPS przez ostatnią część wyścigu. Dzisiaj jeszcze spinaker wpadł mi do wody i musiałem po niego nurkować!”. Ten młody, 25-letni skipper, po raz pierwszy popłynął w dłuższy samotny rejs (jego poprzednie doświadczenia to zaledwie 3 dni samotności na morzu). W klasyfikacji generalnej zwyciężył po raz drugi z kolei wymieniony już Sebastian Magnen, który przekroczył linię mety na awaryjnym takielunku po zniszczeniu masztu, podobnie jak Pierre-Yves Moreau. MJ

### Wyniki:

1. Sebastian Magnen, 24 dni 15 godzin 11 minut
2. Pierre-Yves Moreau, 25 dni 1 godzina 22 minuty
3. Chris Sayer, 25 dni 15 godzin 6 minut
4. Erwan Tabarly, 25 dni 21 godzin 39 minut



## BUDAPEST NA SPRZEDAŻ

Węgierski żeglarz Nandor Fa, dwukrotny uczestnik regat Vendee Globe Challenge, zdecydował się sprzedać swój jacht *BUDAPEST*, na którym niefortunnie wystar-



*BUDAPEST* na starcie ostatnich regat Vendee Globe

ował w ostatniej edycji tych regat. Jest to jednostka zaprojektowana i zbudowana przez Nandora - pechowa od samego początku. Podczas wodowania we Francji spadła z dźwigu, następnie po starcie zawracała aż dwukrotnie do portu po kolizji ze statkiem i awarii generatorów. Wskutek tego nie została dopuszczona do startu przez organizatorów regat. Później jacht stał długo we Francji, nie wystartował już w żadnych poważniejszych regatach, a obecnie przed kolejną edycją Vendee Globe, planowaną na przyszły rok, *BUDAPEST* został wystawiony na sprzedaż w Monako. MS

## GEODISA TEŻ MOŻNA KUPIĆ

Najsłynniejszy jacht regatowy ostatniej dekady, francuski *GEODIS*, został wystawiony na sprzedaż. Jacht, zaprojektowany przez spółkę konstrukcyjną Finot/Conq, zbudowany został w 1993 roku na regaty BOC Challenge





GEODIS to jeden z najbardziej znanych jachtów

dla Francuza Christophe Auguina. Jacht nazywał się wówczas *SCETA CALBERSON*, a Auguin wygrał wówczas regaty stosunkowo gładko wyprzedzając drugiego na mecie żeglarza o tydzień. Wystartował następnie

w wokółziemskich regatach non-stop Vendee Globe Challenge na zmodyfikowanym jachcie nazwanym wówczas *GEODIS* i ponownie wygrał bijąc przy okazji rekord trasy w czasie 105 dni.

Do *GEODISA* należał także rekord w żegludze jednoosobowej - 350,9 Mm w ciągu doby oraz w żegludze załogowej - 447,5 Mm w drodze powrotnej ze Stanów do Europy. Ponadto jacht ustanowił wówczas rekord trasy północnoatlantyckiej z wynikiem 9 dni, 22 godziny, 59 minut i 30 sekund, ale nie został on uznany z powodu braku wiarygodnych świadków.

Po ostatnich regatach Vendee Globe Auguin deklaruje rozbrat z samotniczym żeglarstwem, ale nie z żeglarstwem w ogóle. Obecnie przygotowuje się do regat Volvo Ocean Race, a stary jacht nie jest już mu potrzebny. Ceny sprzedaży nie podano. Nieoficjalnie wiadomo, że armator otrzymał dwie oferty od żeglarzy francuskich przygotowujących się do kolejnej edycji Vendee Globe, ale ich nazwisk nie ujawniono. **MS**

## NOWY SUPERJACHT OPEN 60

Dominique Wavre, szwajcarski żeglarz przygotowujący się do regat Vendee Globe, otrzymał ze stoczni JMV Shipyard jacht do regat. Jest to jednostka o długości 18,28 m (60 stóp) zaprojektowana przez spółkę konstruktorską Finot/ Conq, a zbudowana na formach jachtu *TEAM GROUP 4* należącego do Mike'a Goldinga. Obecnie jacht jest wyposażany w Cherbourgu, a pierwsze próby morskie zaplanowano na grudzień.

**MS**



Dominique Wavre - żeglarz oceaniczny ze Szwajcarii



SWISS ONE przygotowany jest w Cherbourgu do regat Vendee Globe



Fot. Gilles Martin-Rigget

ALGIMOUSS pod nazwą WHIRLPOOL-EUROPE 2 startował w ostatnim Vendee Globe Challenge

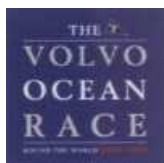
## ALGIMOUSS WCHODZI NA „ZŁĄ DROGĘ”

Jean Luc van den Heede znów o sobie przypominał. Znany francuski żeglarz, czterokrotny uczestnik regat wokółziemskich po raz kolejny zamierza okrążyć świat pod żaglami. Na swoim jachcie ALGIMOUSS, ex-WHIRLPOOL 2, ex-VENDEE ENTREPRISES, ex-GROUPE SOFAP-HELVIM, planuje pobić rekord samotnej żeglugi „złą drogą”, czyli ze wschodu na zachód, pod wiatry i prądy. Jest to rejs przeprowadzony według formuły non-stop, a zatem bez zawijania do portu.

Jean zamierza pobić rekord Mike'a Goldinga, który w roku 1994 pokonał tę trasę na jachcie GROUP 4 w czasie

167 dni. Jeśli powiedzie mu się próba, zostanie czwartym człowiekiem, który dokona tej sztuki, obok Brytyjczyka Sir Chaya Blytha i Australijczyka Jonathana Sandersa. Przed startem Francuz zapowiedział, że satysfakcjonuje go rezultat na poziomie 150 dni.

Dla Jeana jest to próba generalna przed planowanym kolejnym wokółziemskim rejsem podczas regat Vendee Globe Challenge, których start planowany jest na 3 listopada przyszłego roku. Dotychczas startował w nich dwukrotnie; w roku 1990 zajął trzecie miejsce, a w trzy lata później był drugi. Jego jacht, dowodzony wówczas przez Catherine Chabaud, wystartował także w ostatniej edycji tych regat, ale wówczas żeglarka zajęła ostatnie miejsce. **MS**



## VOLVO OCEAN RACE BOGATSZY O AUSTRALIJCZYKÓW

Po raz pierwszy zespół australijski przygotowuje się do regat Volvo Ocean Race. Dotychczas w tych najstarszych regatach (rozgrywanych poprzednio pod nazwą Whitbread Round the World Race) startowało wielu żeglarzy z Australii, ale zawsze na jachtach innych bander. Obecny projekt kieruje Jim Close, żaglomistrz, dwukrotny uczestnik wokółziemskiego wyścigu, a wspierają go Nick Moloney i Andrew Cape, nawigator z TOKIO i TOSHIBA Chrisa Dicksona. Syndykat zapowiedział budowę dwóch jachtów zaprojektowanych przez Bruce'a Farra.

**MS**



Fot. Marek Stodownik

Andrew Cape nie jest debiutem w regatach Volvo Ocean Race

## LADY B. ZA WIELKĄ WODĄ

Łebskie Biuro Informacyjne Rejsu *LADY B.* poinformowało, że 1 listopada o godzinie 2030 otrzymało wiadomość od Krzysztofa Baranowskiego, która brzmi:

„Melduję się z drugiej strony oceanu - Krzysztof Baranowski - *LADY B.* Wszystko przebiega zgodnie z planem. Pogoda nie zrobiła żadnych niespodzianek. Po drodze było trochę silnego wiatru z deszczem. Na pokładzie wszystko w porządku. Listy w butelce wrzuciłem do oceanu. Jestem na Martynice w porcie Marin, największej marinie na wyspie. Wpłynąłem po południu w weekend. Stąd wyruszam dalej do Panamy. Po drodze być może wpłynę do

portu Curagao albo Rubie. Zobaczę, jakie uda mi się zdobyć mapy i jaka będzie pogoda. Wyruszam w dalszą drogę trzeciego listopada. Pozdrawiam wszystkich i do usłyszenia - Krzysztof Baranowski - *LADY B.* - Martynika”. **KK**

## NAJMŁODSZY SAMOTNIK

31 października w Melbourne zakończył swój rejs osiemnastoletni Jesse Martin. Stał się w ten sposób najmłodszym żeglarzem, który opłynął samotnie świat non stop. Jesse opuścił Melbourne przed niespełna rokiem - 6 grudnia 1998. **KK**

## BOLS ŚCIGA SIĘ PRZEZ ATLANTYK

Jacht *BOLS SPORTTRAVEL* po startach na Morzu Śródziemnym wystartował w regatach atlantyckich. Z polską amatorską, ale doświadczoną załogą wspartą kilkoma profesjonalistami jacht wystartował na trasie z Las Palmas do Salvador da Bahia z postojem na Capo Verdes. Ale nie sam start jest najważniejszy dla załogi jachtu. Polscy żeglarze chcą pobić rekord trasy należący od ubiegłego sezonu do angielskiego jachtu *YES* klasy Swan 651, a wynoszący 16 dni, 8 godzin i 27 minut. Dystans atlantyckiej próby to 2820 Mm.

Jacht startuje w regatach ABC, po raz pierwszy wyodrębnionych jako samodzielna impreza z bardziej znanych ARC organizowanych przez Jimmy Cornela, a wykupio-

nych w tym sezonie przez Sir Chaya Blytha. Regaty kończą się na Karaibach, na wyspie Santa Lucia. **JR**



**BOLS SPORT TRAVEL** bije rekord Atlantyku

## KOLEJNE REGATY DO HOBART

1 listopada minął termin zgłoszeń do grudniowych regat Telstra Sydney to Hobart. Pomimo tego, że ubiegłoroczne regaty zakończyły się tragicznie (śmierć na oceanie poniosło 6 żeglarzy, a z regat wycofało się blisko siedemdziesiąt jachtów), to do 29 października do organizatorów napłynęły 94 zgłoszenia do regat, które wystartują tradycyjnie 26 grudnia. Dla porównania: w poprzedniej edycji regat wystartowało 115 jachtów.

30 listopada startuje wyścig klasyfikacyjny dla jachtów z Victorii i Tasmanii. 34 załogi wyruszyły na 180-milową trasę z Queenscliff, przez Cieśninę Bassa do Stanley na północno-zachodnim wybrzeżu Tasmanii. Spośród startujących w regatach klasyfikacyjnych jachtów, 25 weźmie udział w tegorocznym wyścigu Telstra Sydney to Hobart. **KK**

## TRANSAT QUEBEC - SAINT MALO

20 sierpnia 2000 roku z kanadyjskiego Quebec wystartuje piąta edycja regat Transat. Na starcie tego wyjątkowego wyścigu stają co cztery lata najlepsi żeglarze, na jachtach należących do Formuły 1 „maszyn regatowych”. W regatach Transat biorą udział jachty wielokadłubowe, których długość mieści się w granicach 50 - 60 stóp (15,24 - 18,28 m.) oraz jednokadłubowce od 50 do 85 stóp (15,24-26 m.).

Od pierwszej edycji regat Transat zawodnicy mają do pokonania dystans 2900 mil, w tym prawie 400-milowy odcinek rzeki Saint Lawrence. Dzięki temu regaty są bardzo atrakcyjne dla publiczności.

Na dopłynięcie do Saint Mała zawodnicy potrzebować będą około 8 dni. Zakończeniu regat towarzyszyć będzie wielki festyn w porcie Saint Mała.

Faworytem jest Loick Peyron, dla którego regaty Transat to jeden z największych wyścigów oceanicznych. Francuski żeglarz startował we wszystkich rozegranych dotychczas regatach Transat, począwszy od ich pierwszej edycji w 1984 roku. Wygrał ich poprzednią edycję w roku 1996, bijąc przy okazji rekord trasy. **KK**

## ALMATUR GIŻYCKO MA 45 LAT

Kiedy zaczęła się ta historia, dokładnie nie wiadomo. Najstarszym studentom myślą się daty - podają rok 1954, 55 lub 56. W każdym razie przekazany studentom teren był zabudowany jedynie płytami betonowymi służącymi wcześniej celom wojskowym i na nich zaczęto stawiać murowane pawilony. Pierwsze obozy odbywały się pod namiotami. Przede wszystkim organizowane były kursy szkoleniowe na stopnie żeglarza i sternika jachtowego. Było to od 4 do 6 turnusów, na



Fot. z arch. Marka Winiarczyka

Ostatnie takie trio... W środku Wojciech Pszoniak

których szkoliło się corocznie około 400 osób. Bardzo popularne były również 14-dniowe żeglarskie obozy wędrownie po Wielkich Jeziorach Mazurskich na Ome-gach i Alfach, a później na Ramblerach. Odbywały się obozy szkół artystycznych (Akademia Sztuk Pięknych, Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna, Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna, podczas których studenci i ich opiekunowie organizowali różnorodne występy, plenery artystyczne, happeningi. Podczas któregoś z tych happeningów jedna ze studentek namalowała na hangarze w porcie wielkie czarne oczy. Do dziś trwają spory, czy były to jej oczy, czy oczy Che Guevary, jak potem twierdziła.

Przez ośrodek przewinęło się wiele znanych dzisiaj postaci ze świata kultury, polityki, biznesu... Do dzisiaj jest w ośrodku jacht *REKIN* (ex-*CRISTINE*) znany z filmu „Nóż w wodzie”. To tu bosmanem był Wojciech Pszoniak, tu zdobył patent Jerzy Buzek i tu topił się Józef Oleksy, którego uratowała jego późniejsza żona. Z różnych form aktywności ośrodka skorzystało wiele tysięcy osób, w tym około 4 tysięcy żeglarzy.

Dzień dzisiejszy ośrodka to różnorodne obozy żeglarskie i windsurfingowe dla dzieci. Współorganizatorem imprez odbywających się w „Almaturze” jest stowarzyszenie „Mazurska Szkoła Żeglarstwa”. Od kilku lat coraz więcej osób wraca do starej „bazy” do wspomnień i przeżyć z dawnych lat. Spotykają się w przedostatni weekend października - w programie zabawa i regaty. „Almatur Giżycko” to miejsce szczególne. Do zobaczenia. **Marek Winiarczyk**

## RENEZANS OMEGI

W dniach 6-7 listopada w Lesznie odbyło się Walne Zebranie Sprawozdawczo Wyborcze Polskiego Związku Klasy Omega. Dyskusja toczyła się na temat przyszłości klasy, jej promocji w mediach i świecie żeglarskim oraz koniecznych zmian w przepisach klasowych, które pomogłyby w zdobyciu sponsorów (np. wprowadzenie spinakera). Nowe przepisy mają być ostatecznie zredagowane i opublikowane do końca roku.

Kolejny sezon żeglarski OMEGI wyraźnie udowodnił, że nasza klasa narodowa przeżywa renesans, staje się coraz bardziej popularna i ściga żeglarzy-sportowców z wszystkich zakątków kraju. W Mistrzostwach Polski w Żywcu startowało 55 jachtów, a w ogóle w rankingu Pucharu Polski OMEGA sklasyfikowano 109 załóg z 46 klubów. W sezonie 99 rozegrano wszystkie 8 z zaplanowanych imprez Pucharu Polski klasy OMEGA. Największą popularnością cieszyły się regaty w Żywcu - 55 ekip, a następnie Zbąszynek - 37, Gorzów Wielkopolski - 36, Szczecinek - 32, Zalew Zegrzyński - 28, Poznań - 26, Poraj - 23, Ustka - 17 ekip.

Wyniki wskazują, że w tym sezonie było 2 zawodników wybitnych - mistrz Mateusz Franciszkowski z Torunia zdobywca 9233 pkt. oraz wicemistrz Artur Bieguński ze Szczecinka, który zdobył 9016,5 pkt. Trzeci zawodnik Mariusz Wandasiewicz z Warszawy zdobył 6536 pkt., ale był to najbardziej udany debiut!

Również rewelacją sezonu był drugi debiutant junior Krzysztof Kowaluk z Gliwic, który zdobył 4624 pkt. i zajął 7 miejsce w klasyfikacji ogólnej, a 1 miejsce w klasyfikacji juniorów. Prezes klasy OMEGA Jerzy Rosicki z Gliwic jak

przystało na szefa, startował we wszystkich 8 imprezach. 8 startów zaliczyli również Mariusz Wandasiewicz z Warszawy i Jacek Cieślak z Częstochowy. 7 razy startowali: Artur Bieguński ze Szczecinka oraz juniorka Aneta Gajewska z Warszawy. 9 zawodników zaliczyło start w 6 imprezach, to znaczy wykorzystało maksymalną liczbę punktowanych startów. Przypominam, że z 8 rozegranych imprez zaliczały się do rankingu Pucharu Polski w klasie OMEGA punkty z 6 najlepszych osiągniętych wyników. Drużynowo niezwykle sukces osiągnęła ekipa Toyoty Ligi Morskiej Gliwice, i to zarówno w klasyfikacji ogólnej jak i w klasyfikacji juniorów. Dla tego klubu punktowało 6 zawodników - 3 seniorów i 3 juniorów. Wyraźnie widać, że procentuje prawidłowe szkolenie prowadzone w sportowej klasie żeglarskiej Zespołu Szkół Kolejowych w Gliwicach.

W sumie startowali zawodnicy z 46 klubów z całej Polski. Najliczniejszą reprezentację wystawił YKP Warszawa, bo aż 11 zawodników, w tym 6 juniorów. Pojawił się również prywatni właściciele Omeg. Każdej imprezie pucharowej towarzyszyły starty licznej grupy „zwykłych turystów”, żeglarzy z klubów miejscowych. Bardzo cieszy olbrzymie zainteresowanie wśród uczniów szkół, harcerzy, potwierdziły swój rozwój kluby UKS. W sumie sklasyfikowanych zostało aż 29 juniorów! Rozszerza się też baza regat o wiele nowych ośrodków, mających poparcie prezydentów, burmistrzów miast i władz samorządowych.

Tegoroczny sezon zakończyły V Zimowe Regaty Barbórkowe Konin '99, w dniach 19-21 listopada w Kleczewie nad Jeziorem Pątnowskim. Była to ostatnia okazja do spotkania przyjaciół spod znaku Omegi w tym roku. **AG**



Omegi to już klasyczne jachty na polskich wodach



Nowy jacht regatowy podchorążych - *ASTROLABIUM*

## NOWY JACHT DLA PODCHORAŻYCH

Zakończeniu czterdziestego pierwszego sezonu żeglarskiego w Jachtklubie Marynarki Wojennej „Kotwica” towarzyszyła uroczystość chrztu jachtu regatowego. Z inicjatywy Komendanta Akademii Marynarki Wojennej - kontradmirała Antoniego Komorowskiego, przystąpiono w zeszłym roku do budowy jachtu dla akademickiego klubu podchorążych „Iskra”. Firma „Gemini” zbudowała kadłub, a wyposażenie-maszt, osprzęt wykonano we własnym zakresie. Matka chrzestna jachtu - Barbara Kotodziejczyk, nadała mu imię *ASTROLABIUM*. **MU**

## BRACTWO ŻEGLARSKIE ZIEMI ŁÓDZKIEJ

29 października przy udziale 17 członków-założycieli odbyło się pierwsze zebranie Bractwa Żeglarskiego Ziemi Łódzkiej - stowarzyszenia, którego celem jest prowadzenie działalności na rzecz rozwoju i aktywizacji ruchu żeglarskiego w regionie łódzkim. Bractwo przewiduje: propagowanie kultury morskiej i żeglarskiej, kontynuację tradycji jachtingu polskiego, organizację imprez kulturalnych, dydaktycznych i sportowych, w tym rejsów żeglarskich Ziemi Łódzkiej w oparciu o własną bazę sprzętową, wybudowaną lub eksploatowaną. Świeżo wybrany zarząd ma zamiar ożywić sytuację w regionie łódzkim, gdzie większość klubów przeżywa nadal głęboki kryzys, a malkontenci twierdzą, że żeglarstwo się już skończyło, a jachting się jeszcze nie zaczął. **JR**

