

ŻAGLE NA „BALTEXPO”

Międzynarodowe Targi Morskie „Baltexpo” zgodnie z przewidywaniami nie przyciągnęły do gdańskiej hali Olivii wielu przedsiębiorców z branży jachtowej. W Europie i na świecie targów sprzętu i wyposażenia wodniackiego jest wiele i to ze znakomitą renomą i tradycją. Choćby te w Dusseldorfie w Niemczech, Annapolis w USA, czy też rodzime „Wiatr i woda” w Warszawie. O pierwszych skromnych próbach organizacji żeglarskich targów w Trójmieście trudno wspomnieć. Były one, jak na razie, namiastką tego, czym być powinny.

Najatrakcyjniejszą ofertą wodniacką na „Baltexpo '94” były jednostki żaglowe i motorowe. Oferowały je stocznie jachtowe „Galeon” z Gdańska, Stocznia Północna S.A. w Gdańsku oddział w Ostródzie, „Marco-Marine” ze Szczecina, „Rostyle” z Warszawy. W branży jednostek pneumatycznych prezentował się Zakład Produkcyjny Bojano - „Sportis”. Za wyjątkiem dużych morskich jednostek żaglowych - było w czym wybierać. Od małych wiosłowych bączków poprzez żaglowe jachty śródlądowe, aż po luksusowe pełnomorskie jachty motorowe. Oglądając poszczególne ekspozycje, wysłuchując informacji w stoiskach i przeglądając materiały reklamowe dała zauważyć się coraz wyższa dbałość o jakość produkcji i przedsięwzięcia marketingowe. Pełne uznanie należy się dyrektorowi „Sportisu” Ludwikowi Vogtowi. Firma jego wprowadziła najwyższą jakość do swoich wyrobów i śmiało dziś konkuruje ze światowymi potentatami. Podczas rozmowy z handlowcem ze Szwecji właściciel firmy z Bojana pod Gdańskiem potrafił w ciągu kwadransa przedstawić ofertę firmy, plany na przyszłość, kierunki eksportu i propozycje współpracy.



Wyposażenie ratownicze oraz elektronikę jachtową z zagranicznych renomowanych firm proponowała polsko-belgijska firma „Smart”, kierowana przez kapitana Zdzisława Uherka. Głównymi znakomitych silników przyczepnych i stacjonarnych wystawił w Gdańsku „Parker-Poland” - przedstawiciel renomowanych firm „Mariner” i „Mercury”, mający w Polsce szeroką sieć punktów sprzedaży i obsługi serwisowej.

W MTM „Baltexpo '94” nie wzięła udziału polsko-niemiecka Stocznia Jachtowa w Gdańsku Stogach „Shipyard Maritim Europe”. Spółka ta produkuje nad Motławą luksusowe pełnomorskie jachty żaglowe typu „Sunny”, które prezentuje na największych targach żeglarskich Europy. W październiku dyrektor firmy Stanisław Oroczko wybiera się do Dusseldorfu w Niemczech, dokąd trafia nieomal 100 proc. produkcji stoczni. Największa dotychczas polska wystawa jachtingu „Wiatr i woda” w Warszawie co roku udowadnia rosnącą liczbę krajowych producentów i fakt pogłębiającego się rynku zbytu. Transformacja polskiego żeglarstwa z państwowo-społecznego na prywatne, zwłaszcza na śródlądziu,

już trwa. Coraz więcej zamożnych Polaków rozgląda się za atrakcyjną formą rodzinnej rekreacji. Na razie przeważają jachty zbudowane własnym sumptem. Wypierają je jednak znakomite jakościowo jednostki z prywatnych stocznii konkurencyjnych cenowo z zachodnimi produktami.

ANDRZEJ DĘBIEC

O 19 CENTYMETRÓW ZA DUŻO...

Wielu czytelników żeglarzy ze zdziwieniem przeczytało informację o perypetiach jachtu „Petrel”. Jak to możliwe - pytają - by mierniczowie Polskiego Związku Żeglarskiego, wreszcie fachowcy wysokiej klasy, popełnili aż tak rażące błędy? Świadczenie pomiarowe wystawione zostało przez mgr. inż. Wojciecha Samolińskiego i Zbigniewa Rudnickiego. - Od armatora „Petrela” otrzymałem zlecenie na przeprowadzenie pomiaru sprawdzającego - poinformował Wojciech Samoliński. - Obejmuje on tylko pomiar wolnych burt,

żagli i rozmieszczenia ciężarów. Sternik jachtu nie zgłosił żadnych zmian w olinowaniu. Jeśli by to uczynił, uwzględniliby to w świadectwie pomiarowym.

Na pytanie, dlaczego w Warnemunde kontrola parametrów „Petrela” wykazała tak rażącą rozbieżność (zamocowanie olinowania ruchomego przy topie masztu było umieszczone za wysoko o całe 19 cm), może w tej sytuacji odpowiedzieć tylko sternik jachtu - dodał na zakończenie mierniczy PZZ.

Tuż po zakończeniu mistrzostw świata Związek Klasy QT rozesłał do sterników jachtów startujących w tej imprezie pismo z prośbą o zgłoszenie zastrzeżeń co do wystawionych w Polsce świadectw pomiarowych. Odpowiedział jedynie kapitan jachtu „Scorpio” Adam Liszkiewicz, który nie wniósł żadnych zastrzeżeń. Dlaczego nie uczynił tego sternik „Petrela”? - jachtu, którego świadectwo pomiarowe zakwestionowano w Warnemunde. * A.D.