

BIG CUP



Wykonano przy użyciu komputerów



'3

Zgodnie z przewidywaniami, od pierwszych biegów regat BIG CUP '95 prowadziły jachty włoskie. W gdyńskich regatach wzięły udział trzy „ćwierćtonery” ze słonecznej Italii: „Jasper” (skipper Franco Chiono), „Gipan V” (skipper Marco POM) i „Per Elisa” (skipper Francesco Peghin). Pierwsza z tych jednostek wywalczyła w ubiegłorocznych mistrzostwa świata w klasie QT w Warnemunde drugie miejsce.

Sukcesy włoskich jednostek nie są przypadkiem. Ich załogi składają się z żeglarzy profesjonalnych, opływanych w licznych regatach. Dysponują oni doskonałym sprzętem, co zwiększa ich przewagę nad rywalami. Warto tu dodać, że najlepszy polski jacht klasy QT „Scorpio” również zaprojektowano i zbudowano we Włoszech.

- Myślę, iż pierwsze trzy miejsca zajmą Adamowicz. Włosi - powiedział nam Piotr Adamowicz skipper „Corsa” i wielokrotny mistrz Polski w klasie QT, przed rozpoczęciem regat.

- Nasz jacht, zbudowany w 1985 roku, został przed mistrzostwami gruntownie zmodernizowany. Polegało to na zmniejszeniu masy kadłuba i zamontowaniu nowego osprzętu żaglowego renomowanych, światowych firm duńskich John Masts i Diamond. Mimo to, nie jesteśmy w stanie podjąć równorzędnej walki z Włochami. Do budowy kadłubów jednostek włoskich wykorzystano najnowsze technologie, stosując m.in. włókna węglowe wywodzące się z techniki kosmicznej. W rezultacie ich kadłuby ważą ok. 180 kg, gdy „Corsa” - ponad 300 kg. Natomiast żagle szyte są z tkanin aramidowo-mylarowych, praktycznie nierozciągalnych i nie przepuszczających powietrza. Współczesne, najszybsze jachty regatowe wyróżniają się bardzo lekkimi kadłubami, balastem skupionym jak najbliżej środka ciężkości i wydajnym aerodynamicznie ożaglowaniem. Nas na takie niezwykle kosztowne „maszyny regatowe” jeszcze nie stać.

* * *

Podczas poprzednich imprez z cyklu BIG CUP, rozgrywanych w Sopocie, jachty klasy „ćwierć tony” były outsiderami mistrzostw, czekając na swój wielki dzień. I tak się stało tego roku. Chociaż...

BIG CUP '95 są ostatnimi mistrzostwami świata „ćwierćtonerów” i innych jachtów klas „tonowych”, rozgrywanymi zgodnie z formułą IOR. Od przyszłego roku obowiązywać będzie formuła IMS (International Measure System). Część polskich jachtów regatowych, m.in. „Cors” posiada już świadectwo pomiarowe IMS. Mają być one zakwalifikowane do nowej klasy ILM - 24, czyli jednostek 24-stopowych. Pierwsze regaty w tej klasie odbędą się w Polsce pod koniec września br.

Bye,

Bye, QT

It was expected by all the yachting experts that Italians will be the best and experts opinion was right.

Three QT from Italy „Jasper” (Skipper Franco Chiono second, place in QT „ in Warnemunde last year), „Gipan V” (Skipper Marco Pom) and „ Per Elisa ” (Skipper Francesco Peghin). The Italians are very experienced sailors, and they have top class equipment.

Best Polish yacht „Scorpio” is also designed and built in Italy. Polish skipper of „ Corsa” Mr Piotr Adamowicz also expected Italian victory.

His yacht was built in 1985 and modernized before QT BIG CUP. The yacht's haul was made lighter and the sails were exchanged for Danish John Masts and Diamond make. In spite of these changes Poles could not compete on equal terms with brand new Italian yachts, built with latest technologically advanced materials like carbon fibre. As a result Italian yachts weigh only 180 kilos while „ Corsa” over 300 kilos. Modern Italian sails are specially made from aramid - Mylar Fabric.

* * *

Polish yachtsmen can not afford yachts with these latest gadgets. QT yachts were the outsiders at last year's BIG CUP. Now they have their day. Unfortunately BIG CUP 95 QT championship is the last of its kind.

Next year IMS decided it will be a new class MIL-24. First regatta in that class will take place in Poland next year at the end of September.

BIG CUP

NEWS



Rezultaty

W piątek 8 bm. podczas rozgrywanych na Zatoce Gdańskiej, Żeglarskich Mistrzostwach wiatu w klasie QT - dokuczliwym dla wszystkich okazał się brak wiatru. Komisja sędziowska brała nawet pod uwagę ewentualne odwołania biegów. W końcu, zaplanowany jako pierwszy, wyścig o puchar Prezesa PZU Życie - rozpoczął się z blisko trzygodzinnym opóźnieniem. Ale za to gdy znaganie dobiegały już kresu, na górnej boi zwrotnej, siła wiatru momentami przekraczała 5 st. w skali Beauforta. W takich warunkach znów powiodło się liderom regat. Włosi zajęli trzy pierwsze miejsca w następującej kolejności: pierwszy „Per Eliza”, drugi „Jasper” i jako trzeci „Gipan V”. Następnymi w kolejności były szwedzki „Aggaskalet” i polskie „Scorpio”.

Niestety nie wszystkim się wiodło. W „Aquilii”, dowodzonej przez Czesława Perlickiego, która po trzech wyścigach była na bardzo dobrym, szóstym miejscu, urwała się wana i załoga musiała zrezygnować z udziału w tym biegu. Jeszcze większego pecha mieli żeglarze z jachtu „Lotny”, którzy po trzech wyścigach byli na 11. miejscu. Halsując na górną boję złamali maszt i musieli wycofać się z regat.

Na tym jednak nie skończyło się pasmo niepowodzeń polskich załóg. Piątego wyścigu, o Puchar Prezydenta m. Gdańska, nie ukończył „Petrel” dowodzony przez Tomasza Szontowskiego z Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica”. Pozostała stawka osiągnęła metę o godz. 17,32 w następującej kolejności: Na czele stawki włoskie jednostki „Per Eliza”, za nim „Jasper”, trzecie miejsce zajął polski „Scorpio”, a jako czwarty sklasyfikowany został „Gipan”.

Pelen emocji dzień nie ominął jednak załogi szwedzkiej. Już po minięciu mety, podczas ostatniego zwrotu, urazu głowy doznał Martin Joergenson, uderzony bomem w głowę. Nieprzytomnego zawodnika motorówka dostarczyła na spokojnie molo, skąd karetką pogotowia przetransportowano go do Szpitala Wojewódzkiego w Gdańsku. Stan poszkodowanego określony początkowo jako średnio ciężki, był jednak na tyle dobry, że Szwed niebawem wrócił do hotelu, a następnego dnia wypłynął w morze.

Po pięciu biegach stan rywalizacji był następujący: na czele stawki - włoskie jachty „Per Eliza”, „Gipan V” i „Jasper”. Najlepszy z Polaków „Scorpio” zajmował czwarte miejsce.

Sobota była kolejnym, bardzo trudnym sprawdzianem umiejętności i ...żeglarskiego szczęścia: wyścig 12-godzinny o Puchar Prezesa Fundacji Rozwoju Morskiego Żeglarstwa Regatowego.

Results

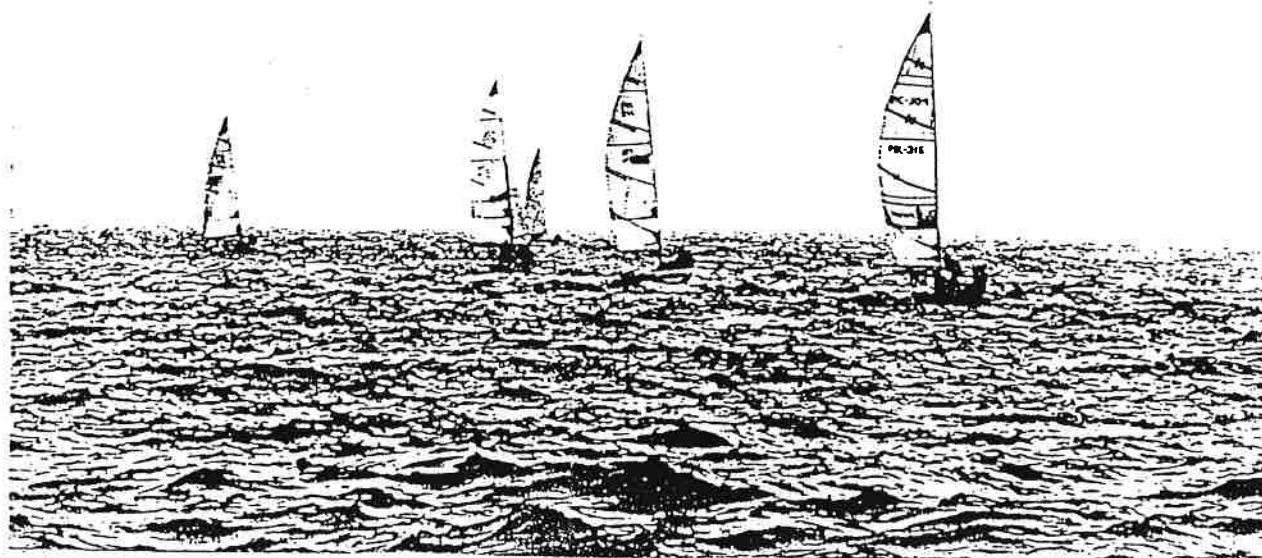
We had no wind on Friday 8th of September morning of BIG CUP '95 QT championship. The officials wanted to call of the races. The first race of the day which was Chairman of PZU S.A. Cup was delayed by three hours. Luckily at the end of the this race the wind was exceeding 5 degrees on Beaufort scale. After the race first three places went to Italians, clear leaders of the whole event.

First was „Per Eliza”, second „Jasper”, and third „Gipan V”, next were Swedish „Aggaskalet” and Polish „Scorpio”, but some crews were very unlucky: Polish „Aquila” with Mr Perlicki as a captain was unlucky because her mast snapped and they had to withdraw from the race.

Even more unlucky was „Lotny” because her mast broke and for her it was also the end of the competition. Other yachts finished the race as follows „Per Eliza”, „Jasper”, Polish „Scorpio” and „Gipan”.

It was not the end to the streak of accidents. Swedish sailor Martin Jorgenson was hit by part of the mast on the head and lost consciences. He was quickly taken by ambulance to the hospital. He was in fairly stable condition and next day took part in the races. After 5 runs of the day the classification was as follows „Per Eliza”, „Gipan V”, „Jasper” and Polish „Scorpio”.

On Saturday is a difficult 12 hours run, the Chairman of the Offshore Racing Foundation CUP



„Bez „Bezana”

Without „Bezana”

Żałoga jachtu „Bezana”, który raczej nie zalicza się do czołówek i klasy QT, stwierdziwszy, że w tych regatach także nie ma wielkich szans - wycofała się z wyścigu.

Mimo przekazania z Biura Prasowego najprzejmniejszego zaproszenia dziennikarze nie dostąpili zaszczytu by poznać argumentację autseiderów. Tymczasem reszta stawki mknęła do mety ze zmienną prędkością.

It happened that Saturday was a very trying day for the competitors of QT BIG CUP '95, the crew of „Bezana” who were definitely not the leaders of the competition withdrew from the race.

We invited them to tell us, why they have done, it but they did not let us know. Other boats were quickly sailing to the final destination.



Będzie radio na Fidzi

Bardzo ciekawe są dzieje rosyjskiego jachtu Fidzi i jego załogi, pod dowództwem Andreja Nikandrowa. Jacht typu Conrad jest polskiej produkcji i liczy sobie osiem lat. W Rosji startuje w każdym mistrzostwach około 50 takich jednostek. Rosjanie lubią je ponieważ są niezbyt szybkie ale mocne.

Kapitan Fidzi Pan Andrej Nikandrow pływa na jachtach od 1976 roku, był mistrzem ZSRR dwukrotnie w klasie Fin i trzy razy w klasie Soling.

Ponieważ załoga Fidzi nie mogła przetransportować swego jachtu łądem do Gdyni - postanowiła dotrzeć pod żaglami z rodzinnego Petersburga. Pierwszy etap podróży do Bałtyjska (obwód Kaliningradu) był bardzo dramatyczny. Płynęli przy wietrze dochodzącym do 9 stopni w skali Beauforta nie mając radia na jachcie. Również podczas pokonywania trasy z Bałtyjska do Gdyni złapał ich silny sztorm.

Kapitan pochwalił się że kupił w Polsce radio, dzięki czemu będzie mógł pływać bezpiecznie.

W Polsce był pierwszy raz na imprezie żeglarskiej. Bardzo mu się tu podoba. Zwłaszcza, że i ceny w naszych sklepach są niższe niż w Petersburgu.

FIJI WILL HAVE THE RADIO

Russian yacht Fiji has a very interesting history. It is eight years old, Polish built, Conrad type boat. There are at least 50 yachts like that, starting in every Russian championship. Russians claim these boats are not too fast but very strong. Russian championship take place on the Onega lake in Karelia. The yachts sail with full equipment and the sailors sleep in their boats.

Captain of Fiji, Mr Andrej Nikandrow, good looking, strongly built man of about forty is the sailor since 1976. He was three times the champion of USSR in the Soling and twice in the Fin class. Now he also has many yachting achievements.

Brave Russians sailed from Petersburg to Bałtyjsk (Kaliningrad district) fighting strong winds reaching 9 of Beaufort without radio on the board. Also journey from Bałtyjsk to Gdynia was very bumpy. Now they bought the radio in Poland and their sailing will be safer. He likes Poland, where he is for the first time, he thinks the BIG CUP '95 is well organized and Polish prices in shops are lower than in Petersburg.



Bankiet Prezydenta

Prezydent Sopotu wydał na tarasach przy molo wspaniały bankiet dla uczestników regat i zaproszonych gości. Jedzenia było masę i było naprawdę dobre. Na własne oczy widziałem załogi zagranicznych jachtów jedzące z apetytem polskie przysmaki i głośno chwaliące polską kuchnię. Największą sensację wzbudził jednak eks-minister Spraw Wewnętrznych Pan Henryk Majewski, który obdarował wspaniałym bukietem róż (35 kwiatów) śliczną Panią Annę Rapacką z BIG S.A. Co na to mąż?

Trzeba dodać że oprócz róż Pana Majewskiego Prezydent Sopotu rozdał zawodnikom nagrody za zwycięstwo w jego regatach. Były duże kłopoty z piwem marki Heweliusz, które najpierw nie chciało się w ogóle łać a potem trzeba było za nie płacić.

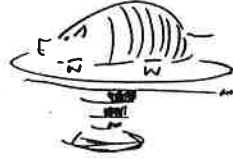
PRESIDENTS PARTY

The President of Sopot gave a splendid party on the terrace adjacent to molo. There was plenty of good food and I saw many foreigners consuming Polish dishes and praising our cooking.

The greatest hit was the bunch of 35 red roses given to beautiful Mrs Anna Rapacka of BIG S.A. by Polish ex Interior Affairs Minister Mr Henryk Majewski.

The President of Sopot gave the prices to the sailors who were the winners of his race.

There were some problems with Heveliusz beer which was dripping very slowly from the taps of the barrels and later the guests had to pay for it.



Bankiet w Dworze Artusa.

Prezydent Gdańska nie mógł pozostać w tyle za Prezydentem Sopotu i również wydał wspaniały bankiet w podziemiach Dworu Artusa. Gości witali halabardnicy w średniowiecznych strojach i miejsy policjanci.

Uczta była wspaniała, jedzenie świetne podane w samym końcu pięknej piwnicy złożyły się dwa pieczone prosiaki z kaszą i sałatkami. Piwo można było dostać bez trudu od roznoszących je kelnerów. Towarzystwo było również doborowe gdyż lokalni biznesmeni i dygnitarze zostali wznowieni zamiennymi gośćmi BIG S.A. i jego dyrektorów. Wszyscy bawili się nadzwyczaj dobrze.

Pechowi Szwedzi

Załoga szwedzkiego jachtu Aggaskalet przyjechała do Gdyni nowiutkim błękitnym Audi 100. I to by było na tyle. W czasie wyładowywania sprzętu żeglarskiego auto zniknęło spod hotelu. Fachowcom od kradzionych samochodów wystarczyły 4 minuty na to by wóz zmienił właściciela.



Działacze Polskiego Związku Żeglarskiego nie opuścili bliźnich w nieszczęściu, zapewniając im wszelką pomoc i transport. Bądźmy dobrej myśli, że sympatyczni goście z drugiej strony Bałtyku będą mieli więcej szczęścia, korzystnie sprzedając swoją łódkę. Liczy ona co prawda 6 lat, ale jest świetnie wyposażona. Jej wartość wraz z przyczepą szacuje się na 30 tys. \$.

UNLUCKY SWEDS

Swedish crew of Aggaskalet came to Poland in brand new blue Audi 100. Unfortunately their car has been stolen from outside the hotel. They did not even manage to unload their gear. Luckily they were fully insured and the officials of the Polish Yachting Association helped the Sweds to get started in the BIG CUP. Lets hope they will have more luck with selling their boat for which they want 30.000 US dollars. She is 6 years old, very well equipped, with the radio and all electronic equipment. Price includes also the trailer. They take offers.

THE PARTY IN THE ARTUS' COURT

The President of Gdańsk had to catch up with the President of Sopot and gave a grand buffet dinner party in the cellar of the Artus court. The guests were welcomed by ancient guards and municipal police. The dinner was excellent, with roasted piglets, cold meats and salads, all beautifully served and arranged. The guests were also top class. Gdansk local businessmen and officials were strengthened by the Warsaw contingent of VIP's and BIG managers.

The guests enjoyed themselves and after the prices were given to sailors who won Gdansk president's CUP they all drove off in their limousines.

OFFICIAL RESULTS OF THE BIG CUP '95

POS	SAIL NUMBER YACHT NAME	SKIPPER'S NAME	FIRST NAME	YACHT CLUB	RUN POSITION							TOTAL
					1	2	3	4	5	6	7*	
1	ITA - 12296 PER ELISA	PEGHIN	FRANCESCO	ITALY	1 15.19	2 14.25	2 38.00	1 15.16	1 15.19	2 28.50		126.32
2	ITA -12323 GIPAN V	PONI	MARCO	ITALY	2 14.25	4 12.75	1 40.50	3 13.50	4 12.75	1 30.37		124.12
3	ITA-117 69 JASPER	CHIONO	FRANCA	ITALY	3 13.50	1 15.19	3 36.00	2 14.25	2 14.25	3 27.00		120.19
4	POL-391 SCORPIO	KOMORNICKI	LUKASZ	POLAND	4 12.75	3 13.50	4 34.00	5 12.00	3 13.50	4 25.50		111.25
5	SWE-9944 AGGASKALET	BERGH	TORSTEN	SWEDEN	5 12.00	6 11.25	6 30.00	4 12.75	5 12.00	5 24.00		102.00
6	POL-43 CORS	ADAMOWICZ	PIOTR	POLAND	6 11.25	11 7.50	7 28.00	7 10.50	8 9.75	9 18.00		85.00
7	GER-3614 STUBBEL	TIPPELMANN	VOLKER	GERMANY	7 10.50	5 12.00	8 26.00	8 9.75	6 11.25	12 13.50		83.00
8	POL-314 AQUILA	PERLICKI	CZESLAW	POLAND	8 9.75	7 10.50	5 32.00	DNF 0.75	9 9.00	10 16.50		78.50
9	RUS-2215 FIJI	NIKADROV	ANDREJ	RUSSIA	10 8.25	13 6.00	11 20.00	6 11.25	7 10.50	13 12.00		68.00
10	POL-1118 SZALONY KO	SZLENDAK	GRZEGORZ	POLAND	9 9.00	8 9.75	12 18.00	11 7.50	14 5.25	11 15.00		64.50
11	POL-1072 ICHTIANDER	PLOCIENNIK	PRZEMYSLAW	POLAND	15 4.50	9 9.00	9 24.00	17 3.00	16 3.75	8 19.50		63.75
12	POL-315 LOTNY	MACKOWIAK	MARIUSZ	POLAND	12 6.75	12 6.75	10 22.00	DNF 0.75	DNC 0.75	6 22.50		59.50
13	PZ-249 BRYT	ZEMKE	MIROSLAW	POLAND	11 7.50	10 8.25	13 16.00	16 3.75	18 2.25	7 21.00		58.75
14	POL-38 TWINS	CHYLARECKI	PIOTR	POLAND	17 3.00	16 3.75	16 10.00	9 9.00	10 8.25	15 9.00		43.00
15	PZ-1280 NEPTUN II	SADOWSKI	ARKADIUSZ	POLAND	18 2.25	14 5.25	18 6.00	13 6.00	13 6.00	14 10.50		36.00
16	POL-211 KIER	LIPSKI	FILIP	POLAND	14 5.25	15 4.50	DNF 2.00	10 8.25	11 7.50	16 7.50		35.00
17	POL-1455 KLIF	DUMARA	KRZYSZTOF	POLAND	16 3.75	DNF 0.75	14 14.00	12 6.75	17 3.00	17 6.00		34.25
18	POL-207 BEZAN	JUSTY SKI	STANISLAW	POLAND	13 6.00	17 3.00	15 12.00	14 5.25	15 4.50	DNF 3.00		33.75
19	EST-26 AIDA	VARE	TONIS	ESTONIA	20 0.75	19 1.50	19 4.00	15 4.50	12 6.75	DNF 3.00		20.50
20	POL-1275 PETREL	SZONTOWSKI	TOMASZ	POLAND	19 1.25	18 2.25	17 8.00	18 2.25	DNF 1.50	DNC 1.50		17.00

* The last race was canceled because of unfavourable weather