

Żeglarz Roku

2010

1% Twojego podatku
pomoże wypłynąć
Szkoła pod Żaglami



KRS 000 329 604

Czwartek | 10 LUTEGO 2011

Dodatek specjalny



♦ Kpt. Jerzy Radomski na pokładzie jachtu „Czarny Diament” po 32 latach rejsu powrócił do kraju. Wstążka na topie masztu ma 24 m długości; 1 mm oznacza 1 milę morską

Z żaglem w herbie

KRZYSZTOF KOWALSKI

Żeglowanie nie jest czynnością naturalną, tak jak bieganie czy rzucanie patyków do wody. Zasad żeglowania człowiek nie uczy się w mgnieniu oka. Większość ruchów, jakie należy wykonywać, aby dobrze prowadzić łódź, wcale nie jest oczywista, przeciwnie, niektóre są wręcz odwrotne do tego, co samo narzuca się na lądzie. I właśnie z tego powodu żeglowania nie można się nauczyć z książki.

Tak zaczyna się jeden z francuskich podręczników żeglarstwa, „Le cours des Glenans”. I właśnie dlatego na kursach i obozach żeglarskich coraz więcej ludzi w Polsce dowiaduje się, jakim halsem płyną, bajdewindem czy baksztągiem, do czego służy zwrot przez rufę i dlaczego nie da się pozamiatać kilwateru. Te

wiedzę widać coraz wyraźniej na polskich jeziorach, naturalnych i sztucznych, i na zalewach – coraz bardziej roi się tam od żagli. Nawet jeśli u wielu ludzi nie jest to pasja, tylko uleganie modzie i snobizmowi – to też dobrze, ponieważ taki snobizm jeszcze nikomu nie zaszkodził, tak jak nie szkodzi snobistyczne bywanie w filharmonii. Ostatecznie życie i tak weryfikuje wszelki fałsz, zwłaszcza życie na wodzie, pod żaglami.

Gdy w 1918 roku powstawało Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga Bandera Polska, jednym z jego celów była „popularyzacja idei żegluga i sportów wodnych wśród szerokich warstw społeczeństwa polskiego”. Wówczas brzmiało to nieco jak pobożne życzenie, żeglarzy w Polsce było tak mało, że wszyscy praktycznie znali się osobiście. Teraz jest to już niemożliwe, ponieważ ludzi żeglujących są w Polsce

dziesiątki tysięcy, „patentowych” sterników i załogantów bez papierów.

Toteż doszło do tego, do czego dojść musiało, gdy na wodach śródlądowych zrobiło się rojno: jachty pod polską banderą opuściły za ciasne własne akweny, wyruszyły w świat, pływają po wodach równikowych i podbiegunowych. Praktycznie nie ma roku, by polscy żeglarze nie odbywali oceanicznych rejsów, załogowo i samotnie. Także w tej chwili gdański żeglarz Zbigniew Gutkowski jest na trasie ekstremalnie trudnych regat samotników dookoła świata Velux 5 Oceans.

Za osiągnięcia tego rodzaju „grozi” honorowy tytuł Rejs Roku, przyznany pierwszy raz po wokółziemskim rejsie Leonida Teligi. Wybitne osiągnięcia nagradzane były także tytułem Jachtsmena Roku i Srebrnym Sekstantem. Ale dotyczy to żeglarstwa morskiego. A przecież z

wiatru i żagla korzystają również żeglarze startujący w klasach olimpijskich, deskarze, bojerowcy. W ich przypadku nie ma mowy o rejsach, w zasadzie nawet nie są zwykłymi jachtsmenami.

W „Dziejach żeglarstwa polskiego”, wydanych 22 lata temu, Włodzimierz Głowacki napisał: „W historii polskiego ruchu żeglarskiego niewiele pozostaje miejsca dla działań jednostkowych. Dla wielokrotnych mistrzów świata, wielkich samotników oceanicznych, genialnych teoretyków, konstruktorów i budowniczych jachtów, najwybitniejszych założycieli i reformatorów, twórców i artystów żeglarskich i ofiar najbardziej wstrząsających wypadków morskich i śródlądowych”. To prawda. Jednak byłoby bardzo źle, gdyby dokonania takich ludzi miały całkiem bez echa.

Na szczęście echo jest, już się odezwalo. Fundacja Szkoła pod Żaglami

Krzysztofa Baranowskiego ustanowiła wyróżnienie, do którego mogą pretendować wszyscy korzystający z wiatru i żagla: Żeglarz Roku. 1 lutego przyznano je po raz pierwszy. Patronem medialnym tej inicjatywy jest „Rzeczpospolita”, dlatego w jej siedzibie nastąpiło uroczyste wręczenie wyróżnień.

Żeglarzem Roku 2010 został kapitan Jerzy Radomski, ale było sześć nominacji i tyle wręczono pięknych statuetek. Wszyscy, którzy je otrzymali, mogą i powinni się czuć Żeglarzami Roku.

Kapituła dokonująca wyboru uznała, że samo nominowanie stanowi w zasadzie równorzędne wyróżnienie, bo nie da się porównać opłynięcia globu ze zdobyciem bojerowego czy windsurfingowego mistrzostwa świata. Ale wybrać trzeba było. Za rok ten problem powróci.

To jest jak nałóg

Rozmowa z kpt. Jerzym Radomskim

Żeglarz Roku. W pana przypadku mógłby to być nawet tytuł Żeglarz 30-lecia.

JERZY RADOMSKI: – Można by tak powiedzieć, choć ja nie czuję, bym miał jakieś wielkie osiągnięcia żeglarskie. Z nikim się nie ściagałem, nie biłem żadnych rekordów. Jedynym tu rekordem jest fakt, że pływałem bardzo długo, przez 32 lata, na tym samym jachcie – „Czarnym Diamencie”. Nie z tego jednak powodu mam ogromną satysfakcję.

A z jakiego?

Z dwóch innych. Po pierwsze, udało mi się zrealizować marzenia o żeglowaniu i połączyć to żeglowanie z życiem prywatnym. Oznacza to, że mam przez cały czas tę samą żonę, wspianiałe z nią dzieci, dobry kontakt z nimi i z wnuczkami.

Jak udało się to pogodzić?

Gdy nie zawijałem do polskiego portu, to zapraszałem rodzinę na pokład, by pływała ze mną. Wiele europejskich rejsów odbywaliśmy razem. 40 rocznicę ślubu obchodziliśmy z żoną na jachcie.

A ten drugi powód do dumy?

Pływałem, nie mając żadnych sponsorów.

Skąd miał pan pieniądze na żeglowanie i na rodzinę?

Pracowałem. Chwytałem się różnych zajęć w różnych portach. Wspomagali mnie także inni. Na pokładzie „Czarnego Diamentu” nigdy też nie byłem samotny. Bywało, że jacht był przeludniony. Szesnaście, siedemnaście osób pojawiało się na pokładzie. To więcej, niż zezwalały przepisy. Ale gdy

tak się szczęśliwie złożyło, że wszyscy, łącznie z listą rezerwowanych, otrzymali paszporty i przybywali na miesięczny rejs wzdłuż wybrzeży takich krajów jak Jugosławia, Włochy, Grecja, Turcja i Bułgaria, to nie wypadało mi odesłać kogokolwiek na północ, do Polski. Proszę pamiętać, że rozmawiamy o latach takich jak rok 1978. Wówczas miesięczne wakacje tego typu były nie lada atrakcją. Dziś mamy otwarte granice, tanie linie lotnicze, Morze Śródziemne nie ma już tej aury wyjątkowości.

Ile osób pływało z panem standardowo? Poza wakacjami?

Na ogół trzy, cztery. Czasem byli to przyjaciele, czasem przypadkowe osoby, które po prostu mogły popłynąć i pomóc obsłużyć jacht na morzu.

Zawsze pływał ze mną pies. Najpierw Burgas, potem Bosman. Psy bardzo nam pomagały.

W jaki sposób? Co panu dawała obecność psa na pokładzie?

Strzegł i ostrzegał. Dosłownie. Po roku od wypłynięcia z kraju utknęliśmy na ogromnej rafie na Morzu Czerwonym i byliśmy na niej uwięzieni przez 38 dni. Zapasów jedzenia mieliśmy dość, ale Morze Czerwone to dość niebezpieczny akwen. Zwłaszcza Somalia.

Piraci?

Właśnie. I w tej niebezpiecznej sytuacji malutki piesek Burgas – miał wtedy osiem albo dziewięć miesięcy, obudził nas w nocy. Był na pokładzie i zaczął szczekać. Okazało się, że pod-

pływała do nas dziwna łódź – bez świateł, bez ostrzegania, pytań, prób nawiązania łączności. W absolutnej ciszy. Gdy księżyc wyjrzał zza chmur, zobaczyliśmy, że to łódź motorowa.

Jedyna broń, jaką mieliśmy, to raketnice i kusze. Obudziłem wszystkich. Gdy wystrzeliliśmy raketę nad łodzią motorową, ta odpaliła silniki i odpłynęła. Myślałem, że piraci byli zaskoczeni naszą szybką reakcją na ich obecność i to nas uratowało.

Panie kapitanie, mężczyźni na ogół marzą o tym, by mieć syna, posadzić drzewo i wybudować dom.

Ja mam syna, posadziłem mnóstwo drzew, zwłaszcza w Afryce, i wybudowałem... jacht. Tak, czuję się spełniony. I ten jacht mógłby być dla nas domem, ale utrzymywanie go w dzisiejszych czasach tylko dla własnych potrzeb jest zbyt kosztowne.

11 razy opłynął pan ziemię. Powracał pan po kilku latach do tych samych portów. Bardzo świat się zmienił?

Niektóre miejsca wcale, niektóre nie do poznania.

Najbardziej zmieniał się cenowo, niestety. Do niektórych portów ciągle i chętnie bym wracał.

Do których?

Na przykład do Mombasy. Proszę sobie wyobrazić, wpływamy tam, jesteśmy już po odprawie, a mimo to stoimy na kotwicy i przez dwa dni nie schodzimy z jachtu. Wrażenia bowiem są tam niesamowite. Po jednej stronie jest afrykańskie kolorowe miasto tętniące życiem, a po drugiej ciemna, soczysto zielona dżungla z jej odgłosami, takimi jak śpiew ptaków, krzyki małp, porykiwania drapieżników. Ma się wrażenie przebywania na granicy światów. Plus ten intensywny zapach! W Afryce każdy port inaczej pachnie. Przeważnie przyprawami, takimi jak wanilia i goździki.

Pożegnał się pan już na dobre z dalekomorskim żeglowaniem?

Teoretycznie tak. Choć muszę przyznać, że toczą wewnętrzną walkę. Żeglowanie jest jak nałóg. Ciągłe o tym myślę.

—rozmawiała Monika Janusz

Prawdziwe wyzwanie

Rozmowa z kpt. Ziemowitem Barańskim

„Mistrzowskie manewrowanie w ekstremalnych warunkach” – za to otrzymał pan nagrodę w konkursie Żeglarz Roku. Mógłby pan to zdefiniować?

ZIEMOWIT BARAŃSKI: – Mistrzowskie manewrowanie? Tak. I ekstremalne warunki.

Na statku niesie się określone żagle stosownie do siły wiatru. Jeżeli wiatr się wzmacnia, trzeba oceniać jego siłę i zredukować ożaglowanie, czyli zmniejszać powierzchnię żagli. Na dużych jednostkach rejonowych polega to na zwiżaniu po kolei, od góry, kolejnych płócien. W warunkach sztormowych pozostawia się minimum żagla, na tyle tylko, by umożliwić minimalną sterowność statku i utrzymać go w odpowiednim kursie do fali. I tyle. To cała zasada manewrowania.

Pływa pan ponad 60 lat. Kiedy miał pan najtrudniejsze warunki na morzu?

W 1989 r., kiedy opływałem na „Pogorii” przylądek Horn. Płynęliśmy wtedy na zachód, pod wiatr i pod prąd, wiatr miał siłę huraganu, a fala wysokość do 12 metrów. Zmagania nasze trwały kilka dni.

Czy to prawda, że żeglarze, którzy potrafią prowadzić statek po morzu bez pomocy urządzeń

technicznych, to zanikający gatunek?

Wierzę, że jednak nie. Z pewnością bez tych urządzeń jest trudniej, zwłaszcza gdy ktoś jest przyzwyczajony do żeglowania z ich pomocą na pokładzie. Ale nawet młodzi, jeśli mają już jakieś doświadczenie morskie i znają zasady nawigacji – to mając tradycyjne, podstawowe narzędzia, takie jak mapa, kompas, poradzą sobie na morzu. I bez prądu, i bez łączności, i bez techniki. To wyzwanie, ale na tym polega prawdziwe żeglarstwo.

Czyli dobrze ocenia pan młodych stawiających dziś pierwsze kroki w żeglarstwie?

Pod względem umiejętności tak. Dziś już gimnazjaliści garniają się do morskiego żeglarstwa i szybko się uczą. Jest natomiast inna rzecz w dzisiejszych czasach, która czasem żeglarstwo psuje.

Co to jest?

To zbyt duże zadufanie w sobie. Myślenie na zasadzie: tu niewiele trzeba umieć, ja wszystko mogę. To brak pokory, również wobec natury i morza. To brak wyobraźni. Problemy te dotyczą oczywiście tylko niektórych osób i mają związek z cechami charakteru, a nie brakiem umiejętności.

Pan też był w wieku gimnazjalnym, gdy wypłynął pod żaglami po raz pierwszy...

Wtedy pływałem na wodach śródlądowych. By wypłynąć na morze, musiałem czekać kilka lat. To były czasy PRL, granice zamknięte, czasy były paskudne. Gdy rozpoczęła karierę żeglarską w

1950 roku, reżim był taki, że o wyjściu na morze można było tylko pomarzyć. Dopiero w 1956 roku byłem na swoim pierwszym morskim rejsie.

Dlaczego Zalew Zemborzycki jest dla pana szczególnie ważnym miejscem?

Z powodu Lublina. Zalew leży w jego granicach administracyjnych. Nie jestem lublinianinem od urodzenia, ale właśnie w tym mieście mieszkałem przez całe swoje dorosłe życie, czyli ponad 50 lat. Tutaj przez wiele lat działałem w żeglarstwie, byłem prezesem Okręgowego

Związku Żeglarskiego. Tu założyłem fundację Lubelskie Centrum Żeglarstwa. Lublinianie mają po sąsiedzku świetny akwen, czemu z niego nie korzystają? A to bardzo dobre jezioro do żeglowania, duże. Niewiele jest takich w Polsce. Aż szkoda, żeby przy dawniej przystani jachtowej stała tylko zarzewiasta tablica z napisem „Przystań jachtowa. Zakaz kąpieli i łowienia ryb”. Zawsze mi zależało na tym, by na Zalewie Zemborzyckim były dobre warunki do uprawiania żeglarstwa.

Która z innych przystani na świecie jest jeszcze ważna?

Trudno powiedzieć, bo każda jest ważna z innych powodów. Najpiękniejsze porty na świecie to z pewnością te, które są wysunięte najdalej na południe lub na północ. Przynajmniej dla mnie.

To zwykle połączenie gór i morza, niezwykła przyroda.

Kapitan Ziemowit Barański otrzymał nagrodę w konkursie Żeglarz Roku za mistrzowskie manewrowanie w ekstremalnych warunkach. W tym miesiącu miał kończyć rejs na Małych Antylach

—rozmawiała Monika Janusz



• Konkurs „Żeglarz Roku 2010”. (Od lewej): kpt. Krzysztof Baranowski i laureaci: Ziemowit Barański, Jerzy Radomski, Marcin Tyfer, Beata Skut (córka, odebrała nagrodę w imieniu matki), Jerzy Henke (w imieniu Michała Burczyńskiego), Maciej Krzeptowski

LAUREACI I NOMINOWANI W KONKURSIE NA ŻEGLARZA ROKU 2010

Sześć barw żeglarstwa

Trudno porównywać zwycięzcę mistrzowskich regat w klasie olimpijskiej z rozłożonymi na lata dokonaniem oceanicznego podróżnika, trudno policzyć jedną miarą sportowe dokonania bojerowców i organizatorów ambitnych wypraw szkolnych. Wszystkich wybitnych żeglarzy łączy jednak ogromna pasja, wytrwałość i poświęcenie dla wybranej dyscypliny. To był jeden z najważniejszych argumentów. Wspólnym mianownikiem tej, siłą rzeczy, subiektywnej próby oceny dokonań polskich żeglarzy w minionym roku był także efekt medialny ich pracy. Tegorocznego wyboru dokonała kapituła w składzie: **Krzysztof Baranowski, Natasza Caban, Jacek Kijewski, Jerzy A. Kosz i Krzysztof Rawa. Oto wybrani**

ŻEGLARZ ROKU 2010

Jerzy Radomski



Żeglarz, obieżyświat. Rocznik 1939. Zawód wykonywany – wagabunda, zawód wyuczony – elektryk. Jest kapitanem jachtowym, instruktorem żeglarstwa, pletwonurkiem i alpinistą. Już w 1970 roku był kierownikiem górniczej wyprawy do Afryki i na Wyspy Kanaryjskie na jachcie „Chrobry”. Potem zrealizował wyprawę niezwykłą w wielu wymiarach, przede wszystkim jednak był to najdłuższy rejs w historii polskiego żeglarstwa. Najpierw zbudował z grupą zapaleńców jacht. Pomysł był taki, by w latach 70. na terenie kopalni Moszczenica w Jastrzębiu-Zdroju sposobem gospodarczym stworzyć 16-metrową jednostkę klasy Rigel. Ówczesny dyrektor kopalni pozwolił, by w jednym z przykopalnianych baraków zrobić suchy dok. Jacht nazwany „Czarny Diament” wypłynął w rejs 22 czerwca 1978 roku, powrócił w lipcu 2010. Łatwo obliczyć – kapitan Jerzy Radomski spędził na jego pokładzie 32 lata. Przepłynął wszystkie oceany, w tym Atlantyki i Indyjski – kilkakrotnie. Przebył 240 tysięcy mil, czyli kilka razy okrążył kulę ziemską. W tym czasie przeżył potężne sztormy, wyrzucenie na rafę (następnie dwa miesiące kucia kanału, by jacht powrócił na wodę) i cztery napaści piratów. Odwiedzał na krótko Polskę, spotykał się z rodziną, zarabiał na kolejne etapy podróży i zaraz znów wracał na wodę. Przez 15 lat pływał wzdłuż wybrzeży Afryki. „Czarny Diament” cumował niemal na wszystkich wyspach Polinezji, Archipelagu Malajskiego, Bermudów, Hawajów. Widział świat piękny, peten barw i słońca. Do podróży życia kapitan dotożył podwodne przygody oraz wspinaczki na góry odwiedzanych kontynentów. Takie żeglowanie jest marzeniem każdego, to realizacja fascynującego sposobu na życie, bez gonitwy za poklaskiem i rekordami.

NAGRODA SPECJALNA

Ziemowit Barański



Legenda polskiego i lubelskiego żeglarstwa. Pierwszy raz pod żaglami wypłynął na morze w 1956 roku. Już w latach 60. wsparł budowę wizytówki lubelskiego żeglarstwa, jachtu „Roztocze”. Uczestniczył przez dziesięciolecia w wielu znaczących rejsach, związał się także na lata ze Szkołą pod Żaglami i wychował całe pokolenia polskich żeglarzy. Wielokrotnie dokonał przejścia Atlantyki w obu kierunkach, żegłował na wodach wschodniego Pacyfiku, na Oceanie Atlantyckim we wszystkich rejonach oraz na morzach Karaibskim, Czarnym i Śródziemnym, odwiedzając 193 porty w różnych krajach. Dwukrotnie okrążył przylądek Horn – na „Pogorii” ze wschodu na zachód i „Fryderyku Chopinie” z zachodu na wschód. Budował bryg „Fryderyk Chopin” i był jego pierwszym kapitanem. W tym roku uratował żaglowiec i jego załogę przed nieobliczalnymi skutkami, jakie mogło przynieść uderzenie łamiących się masztów o pokład. „Fryderyk Chopin” płynął pod żaglami w sztormowej pogodzie, gdy zламаł się bukspryt. Przedni maszt, pozbawiony

podparcia, zaczął się łamać, wkrótce zwałił się drugi. Kapitan włączył silnik i ustawił żaglowiec bokiem do wiatru i fali, dzięki czemu oba maszty zwały się za burtę, nie raniąc nikogo. Gdyby odłamek masztu uderzył o pokład, zapewne by go przebił i spowodował spuszczenia, z przebicciem dna włącznie. Silnik mógł pracować tylko przez parę minut, gdyż opadające olinowanie wplątało się w śrubę. Zimna krew i opanowanie kapitana Barańskiego, który miał na pokładzie 36 gimnazjalistów ze Szkoły pod Żaglami, dowiodły po raz kolejny jego sztuki żeglarskiej, z którego znany jest od lat.

NOMINACJE

Michał Burczyński



Tegoroczny mistrz świata w bojerach w klasie DN, rocznik 1981, nigdy nie najmłodszy medalista MŚ, pierwszy medal, brązowy, zdobył, mając zaledwie 18 lat. Do złota wywalzonego w lutym na Neusiedler See w Austrii dotożył w 2010 roku także srebrny medal mistrzostw Europy. W sumie ma już cztery medale mistrzostw świata klasy DN i dziewięć medali mistrzostw Europy. Reprezentuje AZS UWM Olsztyn, jest absolwentem Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego. Polscy żeglarze lodowi od wielu lat pokazują światu, czym jest niezwykle łatanie po zamrzniętych jeziorach. W 2010 roku całe podium mistrzostw świata zajęli Polacy. Michał Burczyński już dorównuje legendom – Karolowi Jabłońskiemu, Bogdanowi Kramerowi i Piotrowi Burczyńskiemu – własnemu ojcu, także bojerowemu arcymistrzowi sprzed lat. To oczywiście ojciec nauczył go tego sportu. Gdy Michał miał osiem lat, już lała z tałą na jednym bojerze, kilka lat później zaczął poważne treningi. W 2010 roku polski mistrz świata pokazał również, że można wygrać, choć straciło się pracę, a nawet to wykorzystać. Udowodnił, iż w trudnym i tak rzadko podziwianym przez kibiców sporcie duch znów zwyciężył materię. Kilka dni temu Michał Burczyński został odznaczony przez prezydenta RP Złotym Krzyżem Zasługi. Właśnie wyjechał na kolejne mistrzostwa świata, tym razem do USA, na jezioro Michigan w zatoce Green Bay i zdobył tam srebrny medal.

Maciej Krzeptowski



Człowiek wielu talentów związanych z morzem: dr nauk przyrodniczych, ichtiolog, muzealnik, podróżnik i publicysta. Pochodzi ze znanej rodziny Krzeptowskich z Zakopanem. Żegłował zaczął na jeziorze Kiekrz w roku 1959. W czasie studiów odbył dwa obozy żeglarskie w Trzebieży i Pleniewie i został sternikiem jachtowym. Po raz pierwszy wypłynął na morze na jachcie „Mariusz Zaruski” w roku 1960. Już w 1962 roku zorganizował swój pierwszy kurs żeglarski w nowej sekcji żeglarskiej LZS nad jeziorem Miedwie. Zaczął żegłować w szczecińskiej Pogoni. Na „Berenice”, „Ozyrysie”, „Delfinie” pływał po Bałtyku. Na „Darze Szczecina”, jako załoga, startował w różnych regatach, także w mistrzostwach Polski. W roku 1981 został zwolniony z Morskiego Instytutu Rybackiego w Świnoujściu i pracę znalazł dopiero na uniwersytecie w Łodzi. Nawet

tutaj przez kilka lat organizował obozy żeglarskie dla dzieci nad jeziorem Lubowidz k. Lęborka. W 1996 roku wrócił do Szczecina i podjął działalność w Szczecińskiej Szkole pod Żaglami. Jego rozpisana na ponad 50 lat działalność na morzu ma mnóstwo barw: pływał m.in. na statkach rybackich i naukowo-badawczych, uczestniczył w regatach Kieler Woche i Regatach Bermudzkich, prowadził kursy i obozy dla młodzieży, był skiperem jachtu „Maria” w drugim, głośnym, wokółziemskim rejsie, zorganizował i prowadził wiele innych nagradzanych wypraw, m.in. na s/y „Stary” wokół Islandii. Publikuje artykuły, napisał trzy książki poświęcone żeglarstwu. Tegorocznym efektem starań Macieja Krzeptowskiego był m.in. rejs „Darem Szczecina” do duńskiego portu Hansholm, w którym szcześcińscy rotarianie, Bracia Wybrzeża, studenci, uczniowie i dwójka chłopców z Domu Dziecka w Mostach zamontowali tablicę poświęconą 11 polskim rybakom, którzy 35 lat temu zginęli nieopodal portu w styczniowym sztormie.

Piotr Myszka



Mistrz świata w olimpijskiej klasie windsurfingowej RS: X. Tytuł, pierwszy w dorosłej karierze (mistrz świata juniorów był 13 lat wcześniej), wywalczył we wrześniu w duńskiej miejscowości Kerteminde. Styl też się liczy: do wyścigu medalowego przystępował jako lider, na trasie tracił prowadzenie, ale wytrzymał stres i znakomitym finiszem zapewnił sobie złoto. Jest także brązowym medalistą tegorocznych mistrzostw Europy. Ma 29 lat, jak na sportowca wyczynowego to wiek zaawansowany, ale Piotr Myszka dopiero teraz dojrzał do największych sukcesów. Wyszedł z cienia świetnego rywala i przyjaciela Przemysława Miarczyńskiego. Żeglarz, wychowany w Mrągowie, najpierw jak wielu innych pływał na Optymieście, potem zobaczył deskę i wybrał ją na zawsze. Klasa Aloha, Mistral – był coraz lepszy, ale talent Miarczyńskiego długo hamował jego postępy. Profesjonalną karierę związał z gdańskim AZS AWFIS, tegoroczne medale zadeptywał najbliższym: żonie Zuzannie oraz małemu synkowi Antosiowi. – Żona jest psychologiem. Dużo rozmawialiśmy o moich startach. Przyczyna wcześniejszych niepowodzeń ewidentnie tkwiła w głowie – mówi żeglarz po swym największym sukcesie. Daje przykład, że warto walczyć z przeciwnościami, pokonać niepewność i zniechęcenie towarzyszące ciężkiej pracy bez efektów. Motywację znalazł, jak twierdzi, w rodzinie, zwłaszcza gdy stał się ojcem. Inspiracją treningową były dla niego także sukcesy Justyny Kowalczyk – zaczął dużo biegać na nartach i nartorolkach. Gdański Sportowiec 2010 Roku.

Ewa Skut

Związana z wrocławskim środowiskiem żeglarskim. Wyróżnia ją propagowanie rejsów polarnych, w szczególności na Antarktydę, dookoła Svalbardu, do wybrzeży Grenlandii i na Spitsbergen. Pływała tam nieraz na „Panoramie” i „Selma Expeditions”. W 2010 roku odbyła także samotny atlantycki rejs z Wysp Kanaryjskich do Wysp Zielonego Przylądka. Przygody żeglarskie łączy z pracą społeczną we władzach Jachtoklubu AZS we Wrocławiu i w zarządzie Wrocławskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Od lat prowadzi działalność szkoleniową. Propagatorka idei zdobywania umiejętności żeglarskich od pierwszych kroków na Odrze do prowadzenia rejsów morskich. Data pomysł i wspiera koncepcję Wrocławskiego Centrum Sportów Wodnych Żeglarz. Działa na rzecz integracji środowisk wodniackich we Wrocławiu. Matka dwóch żeglujących córek – obie z tytułami wicemistrzowskimi w klasie Cadet Ogólnopolskich Olimpiad Młodzieży, żona trenera żeglarstwa. Pisze o swej pasji. Publikowała w miesięczniku „Żagle” i periodyku WOZZ „Szkwał”. W 2010 roku wydała książkę „Pod żaglami wśród polarnych lodów” będącą opisem polarnych dokonań żeglarskich i poradnikiem na temat żeglowania w Arktyce i Antarktyce.



W PGNiG jesteśmy świadomi naszego wielowymiarowego wpływu na otoczenie. Dlatego w 2009 roku przyjęliśmy, jako jedna z pierwszych firm w Polsce, Strategię Zrównoważonego Rozwoju. Obejmuje ona wszystkie obszary naszej działalności, pomagając nam postępować odpowiedzialnie i zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju w wymiarze środowiskowym, społecznym i biznesowym.

www.pgnig.pl

Każde nasze działanie wpływa na świat, w którym żyjemy. Im większa skala funkcjonowania firmy, tym większa siła jej oddziaływania... Musimy zawsze mieć tego świadomość.

*Marzena Strzelczak
Pełnomocnik Zarządu ds. Strategii
Zrównoważonego Rozwoju PGNiG*

*Prawo powszechnego
ciążenia*

$$F = G \frac{m_1 m_2}{r^2}$$

ORVALDI ANTARCTICA

www.orvaldi-adventure.com

UPS - Power Protection

**Twój partner
w bezprzerwowym
zasilaniu**

przemysł małe biuro dom

www.orvaldi.com

**ludwik®
lubi sprzątać**

55 szt. + 15 szt. PROMOCJA
70 szt.

ludwik
system do zmywarek
classic

ludwik
mleczko do czyszczenia
alumini

ludwik
płyn uniwersalny

ludwik
mleczko czyszczące
do stali nierdzewnej
& chromowanej

- Silna kampania w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych (lut, marzec, kwiecień)
- Spot reklamowy dostępny na www.ludwik.pl
- Mocna ekspozycja produktów w sklepach.