

CZTERYSTASIEDEM



Bardzo szybka, trudna, wrażliwa. Michał Malicki za sterem

Międzynarodowy Związek Klasy „470” powstał w 1965 r. W 1969 r. było ponad 8 tysięcy „470”, głównie w Europie. W 1971 roku odbyły się pierwsze Mistrzostwa Świata. W 1972 r. na całym świecie pływało już ponad 14 tysięcy jednostek. W tym samym roku, po Igrzyskach Olimpijskich w Monachium, uchwalono na spotkaniu przedstawicieli MKOL, że łódź klasy „470” będzie nową klasą olimpijską i zadebiutuje na Igrzyskach Olimpijskich w Montrealu.

A tymczasem w Polsce...

Nie było u nas jednostek tej klasy, mimo że na Zachodzie mistrzostwa Europy były rozgrywane już od sześciu lat.

17 grudnia 1972 r. odbyło się plenarne zebranie zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego. Do obecnych już klas, takich, jak: Finn, FD, Tempest, Soling, Dragon, została dołączona klasa „470”. Dopiero jednak pod koniec 1973 r. nastąpiło pewne ożywienie.

Archiwum magazynu Rejs <http://kormoran.aplus.pl>

Chęć pływania w nowej klasie zgłosiło kilka dobrych załóg z Horneta, FD, Finna. Ruszyła produkcja łodzi w Chojnicach. Jednak po doświadczeniach z Chojnicką „420”, Polski Związek Żeglarski przeczornie zaplanował sprowadzenie trzech łodzi z importu. Obawy okazały się uzasadnione.

Po wyprodukowaniu pierwszych dwóch łodzi w Chojnicach, okazało się bowiem, że przekraczają one dolny limit wagi (118 kg) o 25-27 kg. Miały także poważne braki w wyposażeniu oraz zbyt małą sztywność.

(CZĘŚĆ PIERWSZA)

DZIESIĄTKA



Pierwsze w Polsce łódki klasy „470” wykonali własnoręcznie zawodnicy, bo stocznia w Chojnicach nie była w stanie dotrzymać rygorów technologicznych. Jednostki były za ciężkie o przeszło 20 kilogramów...

Robert Janecki

Zorganizowano naradę z zawodnikami mającymi pływać na łodziach nowej klasy. Dyrekcja Chojnickiej Wytwórni Sprzętu Sportowego zgodziła się, aby przyjechała do Chojnic ekipa żeglarzy i samodzielnie wykonała nowe prototypy łodzi.

W lutym 1974 r. sześciu zawodników: Andrzej Szamowski, Jerzy Malicki (główny specjalista od spraw technologii), Jacek Orliński, Cezary Krępicz, Stanisław Iwiński i Andrzej Rymkiewicz, przystąpiło do budowy pierwszej łodzi. Po jedena-

stu dniach pracy wykonano 3 łodzie. Każda z nich była lżejsza o ponad 20 kg od pierwszych egzemplarzy, wzrosła także ich sztywność.

Pierwsze regaty

Na początku kwietnia 1974 roku rozegrano pierwsze regaty klasy „470” w Polsce. Były to zarazem wewnętrzne eliminacje do między narodowych zawodów w Schwerinie. Regaty zostały rozegrane z udziałem dziewięciu załóg i dały

dość nieoczekiwane wyniki. Zdecydowanie najlepsza okazała się załoga Wojtka Śliwińskiego z Warmii Olsztyn, drugie miejsce zajęła załoga Janusza Knasieckiego z LKS Kiekrz. Obie te załogi zapewniły sobie start w regatach w Schwerinie. Gorzej powiodło się bardziej doświadczonym regatowcom - Andrzej Szamowski był szósty, a Andrzej Rymkiewicz - ósmy. Wtedy jeszcze nie wiadomo, że optymalna masa załogi w tej klasie oscyluje w granicach 130-140

kg, zaś załogi, których sternikami byli ex-finiści ważyły często powyżej 150 kg.

W pierwszych międzynarodowych regatach nasi zawodnicy mieli poważne kłopoty z łódkami, które pękały i przeciekały. Załogi W. Śliwińskiego i J. Knasieckiego zajęły odpowiednio trzynastą i czternastą pozycję.

W pierwszych Mistrzostwach Polski w klasie „470” rozegranych we Władysławowie, wystartowało już 27 łódek. Pierwszymi mistrzami Polski zostali Bogdan Bakuła i Eugeniusz Drywa ze Stali Gdynia, którzy startowali na nowej francuskiej łódce. Zaznaczyła się wyraźna przewaga zawodników, którzy startowali na sprzęcie importowanym.

PZZ postanawia, że przygotowania do Igrzysk Olimpijskich w Kingston w Kanadzie w 1976 r. będą prowadzone również w klasie „470”. Od wyników jednak zależy, czy będą kontynuowane. Nadal jednak nasi zawodnicy borykają się z częstymi awariami sprzętu.

Niezsiczoną olimpiada

Na kolejnych Mistrzostwach Polski startuje 31 załóg. Dominują oczywiście zawodnicy na sprzęcie importowanym (pierwsze trzy miejsca w regatach). Wygrywa Leon Wróbel z Tomaszem Stockim, którzy potem jeszcze dziewięciokrotnie będą stawać na najwyższym podium mistrzostw Polski w klasie „470”, co jest ewenementem nie tylko w tej klasie.

W sezonie 1975 Polacy jednak nie odnoszą żadnych znaczących sukcesów na arenie międzynarodowej, co stawia pod znakiem zapytania start polskiej załogi „470” na Igrzyskach Olimpijskich.

Jednak w marcu 1976 r., po licznych rozmowach kierownictwa PZZ z władzami sportowymi, „470” zostaje włączona do ostatniego etapu przygotowań olimpijskich. Decydującym sprawdzianem mają być przedolimpijskie regaty Kieker Woche. Niestety polscy zawodnicy, Leon Wróbel i Zbigniew Kania, nie wypadli tak jak oczeki-

wali tego działacze PZZ - co najmniej 12 miejsce. Zgłoszono rezygnację z olimpijskiego startu w klasie „470”.

Czy była to decyzja słuszna? Wydaje się, że nie. Potwierdziły to sierpniowe Mistrzostwa Europy, które odbyły się w duńskim Oeresund, niecały miesiąc po Igrzyskach Olimpijskich. Leon Wróbel i Tomasz Stocki wywalczyli na tych mistrzostwach brązowy medal, udowadniając, że szybko czynią postępy. Kolejne mistrzostwa Polski w obsadzie międzynarodowej nie przyniosły zaskakujących wyników. Wygrali ponownie Leon Wróbel i Tomasz Stocki, będąc jednak trzecią załogą tych regat. Wyprzedzili ich dwaj zawodnicy byłej NRD. W sumie tylko trzech Polaków znalazło się w pierwszej dziesiątce regat. Regaty te po raz kolejny uwiaryściły przepaść dzielącą sprzęt krajowy i importowany.

Na nowo rozgorzały dyskusje o oddzielnych regatach i oddzielnych punktacjach dla zawodników startujących na sprzęcie rodzimej produkcji i sprzęcie zagranicznym. Głośno mówiono o tym, że zawodnicy na sprzęcie krajowym walczą tylko o „pietruszkę”.

Rotuj się, kto w Boga wierzy!

Zaproponowano takie oto rozwiązanie: W klasie „470” należy wprowadzić trzy grupy: grupa „A” - kadra narodowa (minimum 3 załogi), grupa „B” - łódzie importowane, grupa „C” - łódzie krajowe (lub stare importowane).

Regaty wszystkich grup można rozgrywać razem, wyniki w każdej grupie muszą być jednak liczone osobno. Najgorszy z grupy „A” w punktacji rocznej spada do grupy „B”. Na jego miejsce awansuje najlepszy z grupy „B”. Najlepszy zawodnik grupy „B”, który wszedł do kadry narodowej, musi otrzymać z PZZ sprzęt równorzędny ze sprzętem pozostałych członków kadry. Stare łódzie klasy „470” z importu, po upływie np. czterech lat, tracą prawo startu w grupie



Zwrot przez rufę na „470” to wyższa szkoła jazdy

„B” i spadają do grupy „C”. Przydatność łodzi importowanej do startu w grupie „B” lub „C” winien określać mierniczy PZZ i wpisywać do certyfikatu klasowego.

Najlepszy zawodnik grupy „C” w rocznej punktacji indywidualnej winien otrzymać importowaną łódź, będącą w dyspozycji PZZ (może to być łódź zwolniona przez zawodnika awansującego do grupy „A”).

Jak to miało wyglądać w praktyce? Związek kupuje co roku jedną łódź z importu i przydziela ją aktualnie najlepszemu zawodnikowi kad-

jąc wpływ sprzętu na ostateczny wynik. Wynik ten jednak należy traktować raczej jako miłą niespodziankę niż dowód obiektywnej przynależności do światowej czołówki. Na Mistrzostwach Świata w Szwecji Polacy sklasyfikowani zostali na odległych miejscach.

Minęło 7 lat...

Sezon 1979 daje klasie „470” nowe, większe możliwości. W roku przedolimpijskim zostaje ona objęta przygotowaniem igrzysk olimpijskich jako klasa priorytetowa, wraz z klasą Finn. Do kadry powołania otrzymują Leon Wróbel i Tomasz Stocki. W rezerwie pozostaje załoga Zbigniewa Kani i Krzysztofa Szymczaka.

Na Mistrzostwach Europy w Hiszpanii załoga Wróbel-Stocki po raz trzeci zdobywa brązowy medal. Na Mistrzostwa Świata do holenderskiego Medemblika zostają wysłane dwie inne załogi, w tym załoga Zbyszka Kani.

Niestety nasi reprezentanci nie odnieśli sukcesu. 32 miejsce Zbyszka Kani częściowo wytłumaczyć można defektem łodzi, która przeciekała. Zawodnicy w każdym wyścigu wylewali z łódki po kilka litrów wody, choć była to łódź firmy Vanguard, która miał zaledwie kilka miesięcy!

Na krajowym podwórku w sezonie przedolimpijskim kolejny tytuł Mistrzów Polski wywalczyła załoga AZS Warszawa (Leon Wróbel, Tomasz Stocki). Do Tallina zostaje wysłana najliczniejsza jak do tej pory dziewiętnastoosobowa ekipa (zawodnicy, trenerzy, działacze). Polacy po raz pierwszy startowali we wszystkich klasach żeglarskich (Finn, 470, FD, Star, Soling, Tornado). Sytuacja taka nie powtórzyła się już nigdy więcej w startach żeglarzy w igrzyskach olimpijskich.

W Tallinie załoga Leon Wróbel/Tomasz Stocki zajęła 5 miejsce. W opinii trenera jak i samych zawodników mogło być dużo lepiej.

W późniejszych latach polscy zawodnicy w regatach tej rangi, plasowali się poza piętnastką.

Fot. Andrzej Napierkowski

ry narodowej (taka wymiana sprzętu co roku jest konieczna, ażeby utrzymać kontakt z czołówką światową). Zwolnioną przez tego zawodnika łódź przydziela się najlepszemu z grupy „B”, awansującemu do kadry pod warunkiem, że swoją łódź odda najlepszemu zawodnikowi grupy „C”, który dzięki temu będzie mógł nawiązać walkę w grupie „B”.

Sezon 1977 w klasie „470” nie wyróżnia się w zasadzie niczym specjalnym. Tak zresztą często bywa z sezonem poolimpijskim. Na Mistrzostwach Europy w Austrii Leon

Wróbel zajmuje 13, a Mirosław Misiaczek 15 pozycję. W kraju nadal trwa supremacja zawodników na sprzęcie importowanym.

Jednak również w grupie A ze sprzętem nie było najlepiej. Niektóre łódki miały już po cztery lata i były bardzo wysłużone. Ujawniły to kolejne starty naszej kadry w klasie „470” w światowych imprezach. Wprawdzie w lipcowych Mistrzostwach Europy w Portugalii Leon Wróbel i Tomasz Stocki zdobywają brązowy medal. Silne wiatry w tych regatach sprzyjają polskim żeglarzom, niwelu-