

Klasy olimpijskie...



# EUROPA

Andrzej Napierkowski

Olimpijska klasa kobieca. Mężczyźni na tej łódce na Igrzyskach Olimpijskich nie startują. Nie jest to jednak sprzęt „ulgowy” – żeglowanie na nim wymaga ciężkiej pracy ciałem i nienagannej techniki.

Polska przygoda z klasą Europa zaczęła się dość dziwnie, bo pośrednio od jednoosobowej łódki klasy Moth. Na początku lat siedemdziesiątych, gdy Kajetan Glinkiewicz - znakomity żeglarz i szkoleniowiec - startował w mistrzostwach Węgier w klasie Finn, obok pojawiła się zupełnie nowa klasa. Występowała wówczas jako konkurentka klasy Moth. Startowały w jednej grupie, co było pewnym nieporozumieniem. Ponieważ te nowe były bardzo lekkie i smukłe - już po kilku minutach od chwili startu wyprzedzały konkurentki o jedną trzecią mili. To były początki...

## Wyjęta z krzaków...

W roku 1989, podczas mistrzostw Starego Kontynentu w klasie Optimist, w których startowała Weronika Glinkiewicz, do bazy naszych żeglarzy przyjechał Jan Okulicz. Był obserwatorem regat o mistrzostwo świata w klasie Europa. Znana była już bowiem decyzja międzynarodowych władz dotycząca udziału jednoosobowej łódki „damskiej” w igrzyskach olimpijskich w roku 1992. Jan powiadomił Kajetana, że dwieście kilometrów od miejsca regat optymiściarzy znajduje się porzucona łódka Europa, do wzięcia. „Kajtek” udał się we wskazane miejsce i zapakował skorupę na dach mercedesa. Przy pomocy „flakonu” wręczono celnikowi, znalazł się w Polsce pierwszy jacht do dziś służący damom w walce o olimpijskie trofea.

## ...! z salonu

Kadłub znalazł się w salonie domu państwa Glinkiewiczów. Wyglądał marnie. Na poszyciu pozostały resztki mchu; kokpit brudny, zapuszczony... W pomieszczeniu, w którym powstał pierwszy, drewniany Optimist Weroniki, wykonany przez Tatę, znalazła ratunek kolejna łódka. „Kajo” uszył żagiel, skonstruował drewniany maszt, z kawałka innego masztu zrobił bom. Pierwszą Panią na pokładzie była Martyna Glinkiewicz.

Wera żeglowała jeszcze na Optymiście, a siostra, po półrocznej karierze w klasie 420 i takim samym czasie spędzonym w ramionach windsurfingu, odważnie dosiadła nowego „stwora”.

W tym samym roku w kraju pojawiły się jeszcze trzy łódki klasy Europa. Pierwsze regaty w tak skromnej obsadzie odbyły się podczas spartakiady młodzieży, rozgrywanej w Trzebieży.

## Sukcesy Polek

Do rywalizacji o prawo startu w Savannah stanęło kilka zawodniczek. Między innymi Mariola Chojn, Martyna Glinkiewicz - pierwsza mistrzyni Polski w nowej klasie, w kategorii open, oraz jej siostra, Weronika. Wera, po dwóch latach żeglowania na Europie, w 1995 roku wystartowała w mistrzostwach Starego Kontynentu, w Malmö. Już po wyścigach eliminacyjnych, rozgrywanych w gronie 140 pań z całego świata, dostała się do finału, a ostatecznie uplasowała się na miejscu dziewiątym. Po kilku miesiącach dosłownie otarła się o złoto podczas mistrzostw Europy w Barcelonie. Stwierdzono, że Wera ma szansę na udział w regatach olimpijskich. Zakupiona została nowa łódka...

W kwietniu 1996 roku odbyły się ostateczne eliminacje. I tam Weronika zajęła trzecie miejsce, pokonując większość światowych znakomici. Wygrywała wyścigi na bardzo słabym wietrze, trzecie miejsce wywalczyła przy silnych podmuchach - to świadczy o klasie zawodniczki.

Podczas igrzysk regaty w klasie Europa odbywały się przy bardzo silnych wiatrach, wymagających żeglowania siłowego. Wiele zawodniczek zażywało nieprzyjemnej kąpieli. Weronice także przydarzyła się bardzo niebezpieczna wywrotka. I tu powoli zmierzamy do zagadnień technicznych. Podczas wichury, żagiel trzymany szotami przewraca łódkę do przodu. Efekt jest taki, że jacht staje na dziobie, a żeglarz może się tylko modlić, by jak najszybciej dąkron przykleił się do powierzchni



Fot. Marek Słodownik

Europa posiada miecz regulowany w dość dużym zakresie



Fot. Marek Słodownik

Regulacje po maszcie i bomie pozwalała na efektywną żeglugę w każdych warunkach



Fot. Marek Słodownik

Monika Bronicka wystartuje na Olimpiadzie



Fot. Andrzej Napierkowski

Weronika Glinkiewicz - wielokrotna mistrzyni Polski

## Magia kursów wolnych

Tajemnica żeglowania na Europie polega na rzadkiej umiejętności dopasowania się do rodzaju zafalowania. Nikt nie jest chyba w stanie opowiedzieć słowami, na czym owa sztuka polega. Lata pracy i wyczucie - tylko tyle. Najważniejszym elementem podczas wyścigu jest opanowanie żeglugi z wiatrem. Tę umiejętność w klasach jednoosobowych posiadała nieliczna grupa zawodników. Wynika to z faktu, że wielu żeglarzy traktuje halsówkę jako ciężką pracę, zaś kursy wolne - jako odpoczynkowe. Tymczasem właśnie pełne wymagają najwięcej skupienia, refleksu i wytrwałości.

## Żagle

Istnieje jeszcze wiele kontrowersji dotyczących zmiany formuły pomiarowej żagli w klasie Europa oraz zmian samej konstrukcji. Otóż wprowadzono przepis, w myśl którego zmieniono proporcje żagli nie zmniejszając powierzchni. Chodziło o to, by dzięki zmniejszeniu „głowy” (górnej części żagla) ułatwić efektywne ściąganie się zawodniczkom o mniejszej wadze ciała. W praktyce szerokość górnej części została zmniejszona o około 25 mm. A z zabiegu tego wynika, że żeglując na poprzednich modelach można zyskać nawet 7%!!! prędkości. Przepis mówi jasno, że do dnia 28 lutego 1998 roku można było produkować żagle według starej formuły, a od 1 marca 1999 używać można było tylko nowych. Niestety nie wszystkie firmy potrafią wyprodukować zmienione żagle tak, by pracowały efektywnie. Dlatego niektóre zawodniczki nie dostosowują się do zaleceń władz. Jest to o tyle łatwe, że precyzyjne pomiary przeprowadzane są tylko podczas mistrzostw świata - rzadziej mistrzostw Europy. Podczas większości regat o Puchar Świata, gdzie startują wszystkie klasy, nie ma na to czasu. W przypadku klasy Europa, przed startem można zgłosić tylko dwa żagle, które mierniczy stempluje i tylko na tym sprzęcie można startować. Podczas regat o mistrzostwo Europy, rozgrywanych u wybrzeży Anglii, po dwóch wyścigach na tab-



Przed startem



Odpoczynek po wyścigu

wody. Mirno kłopotów Weronika zajęła ostatecznie dobre jedenaste miejsce.

Kolejne uderzenie polskiej klasy Europa nastąpiło podczas mistrzostw świata 1998, kiedy dwie nasze zawodniczki - Monika Bronicka (6) i Weronika (10) - znalazły się w piątce w relacji państw i zakwalifikowały Polskę do kolejnego startu olimpijskiego. Monika zapewniła sobie prawo startu w Sydney.

## Technika

Nie ulega wątpliwości, że Europa, podobnie jak Laser czy Finn jest łódka siłową. Krótko mówiąc, wymaga od zawodnika ogromnego

wysiłku podczas pracy ciałem. Efekt balastowania zależy od masy ciała i ramienia. Dziś w żadnej klasie olimpijskiej nie można używać doważników. W zależności od wzrostu, optymalna waga ciała zawodniczki to 68-70 kilogramów. Ponieważ na listach rankingowych przodują zawodniczki cięższe, powstała propozycja władz dotycząca kolejnego „ciącia” żagla. Jednak tylko w kategorii kobiet, mężczyźni bowiem nie występują w konkurencji olimpijskiej. Ale pomysł musi być dokładnie opracowany, by nie doprowadzić do sytuacji, jaka miała miejsce w przypadku Lasera Radiala - łódki, która powstała dzięki bezmyślnemu obcięciu masztu Lasera olimpijskiego.



Na boi

licy ogłoszeń ukazała się bardzo długa lista startujących na nieprawidłowych żaglach. Niestety, wśród kilku kobiet, na „indeksie” znalazły się dwie Polki. Monika, używająca obu niewłaściwych trójkątów i Katarzyna Szotyńska -jednego.

Żagle w klasie Europa nie muszą być wykonane według jednego szablonu, tak jak w klasie Laser. Mogą być głębsze, płytsze, przemieszczą wybrzuszenie -jak sobie kto życzy.

## Regulacje

W klasie Europa można korzystać z szeregu regulacji, mających wpływ na szybkość i efektywność żeglugi, w zależności od warunków fizycznych zawodniczki, rodzaju akwenu, kierunku i siły wiatru. Możliwość pochylenia masztu pozwala na regulację napięcia liku tylnego. Głębokość żagla można zmieniać przy pomocy regulacji: outhaul, inhaul (po bomie) i cunningham, która służy do obciążania żagla. W każdym momencie trwania wyścigu zawodnik w sposób płynny może dokonywać zmian wszelkich ustawień, bez zmiany ustawienia cięła.

Szybrowy miecz Europy jest ulokowany w dość obszernej skrzyni, toteż można go nie tylko pochyłać i wyciągać, ale także, w dość szerokim zakresie, przesuwac - regulując tym samym zrównoważenie łódki. Trzeba jednak uważać, istnieje bowiem możliwość samoczynnego przesunięcia płetwy mieczowej.

Środek boczno oporu można regulować także za pomocą zmiany

położenia płetwy sterowej. Tolerancja jest tu jednak niewielka. W czasie wyścigu ster musi być umocowany na stałe.

## Maszt i bom

ISAF wraz z Międzynarodowym Komitetem Olimpijskim zaproponowały, by maszty w klasie Europa ograniczały się do profili okrągłych. Można je oczywiście dobrać poprzez doklejenie pewnych elementów czy wykonanie drobnych przeróbek, ale generalnie chodzi o to, by zawodniczki nie używały na przykład konstrukcji typu Wing. Shirley Robertson, jedna z najbardziej doświadczonych „Europejek”, wraz z rodzimymi konstruktorami, opracowała skrzydlaty „patyk”, który kosztował kilkanaście tysięcy funtów. Jest to oczywiście zaprzeczenie idei olimpijskiej. Dobry maszt kosztuje około 2000 DM.

Podobnie wprowadzono (od marca 2000) ograniczenie zakazujące używania bomów węglowych, kilkakrotnie droższych od metalowych.

### EUROPA

długość całkowita	3,36 m
szerokość całkowita	1,7 m
zanurzenie	0,1/1 m
wolna burta	0,2 m
długość linii wodnej	3,25 m
szerokość w linii wodnej	1,5 m
wysokość całkowita	4,8 m
masa całkowita	52 kg
wyporność	120 kg
powierzchnia żagla	6,5 m <sup>2</sup>