

Zapraszamy do regularnej lektury relacji polskiego zespołu, który w licznym składzie postanowił rywalizować na ME zaczynających się za parę dni. Relacja będzie uaktualniana na bieżąco wraz z nadchodzącymi wiadomościami. Początek nie był zbyt optymistyczny, powiało grozą podczas zawodów a na koniec możemy stwierdzić, że konkurencja wychodzi na prostą:

[AKTUALIZACJA 30.07.2013] - relacja Maksa Żakowskiego została umieszczona poniżej pierwszego wpisu.

[AKTUALIZACJA 30.07.2013] - oficjalne stanowisko IKA w sprawie "TeMaVento gate" oraz latawców sprzed 2012 - poniżej relacji Maksa.

[AKTUALIZACJA 31.07.2013] - rewelacyjne trackingi z wyścigów medalowych: [KLIKNIJ TUTAJ](#)

Część I ☐ „osiemdziesiąt trzy godziny”

Nasza podróż do Włoch zaowocowała w wiele niespodzianek, wynikłych ze złośliwości rzeczy martwych, a właściwie, to zwyczajnie auto nas nie polubiło.

Pierwsze postoje z powodu problemów z akumulatorem zaczęły się przed granicą austriacką, po stronie Niemiec. Po sześciu godzinach postoju i wymianie akumulatora na nowy, ruszyliśmy w trasę, by po kilku kilometrach zatrzymać się przez zagrzybiony silnik. Kolejne godziny stracone. Ostatecznie, gdy silnik ostygł, ruszyliśmy żółwim tempem w kierunku Włoch. Wyglądało na to, że największe problemy za nami. Niestety, nic bardziej mylnego. Kilka kilometrów za Veroną, stanęliśmy na stacji benzynowej z powodu klekoczącego silnika i znacznej utraty mocy. Okazało się, że to już koniec jazdy w Espasie. Spędziliśmy jeszcze w nim noc, po czym na lawecie dojechaliśmy do salonu Reno w Veronie. Zwrotu akcji nie było widać na horyzoncie, szczególnie gdy powiedziano nam, o kosztach naprawy auta – 1000 euro. Niestety z assistance też mieliśmy problem, gdyż nie chciano zabrać nas razem z przyczepką. W tej sytuacji, nie pozostawało nam nic innego jak zwiedzanie miasta. Odwiedziliśmy Julię, (tą od Romea), podziwiając przy okazji piękne, wąskie uliczki miasta zakochanych.

Późnym popołudniem otrzymaliśmy informację o tym, że wieczorem przyjedzie po nas auto zastępcze i ruszymy do celu podróży – Gizerri. Niestety, telefon potwierdzający przyjazd samochodu popsuł nasze nastroje. Okazało się, że wyruszymy dopiero kolejnego dnia o piętnastej. Na noc pozostała gra w Monopoly, po której zdecydowaliśmy się wysłać

najmłodszych wraz z Edytą do hotelu, zaś ja z Magdą i Kubą spaliśmy na terenie parkingu Reno, pilnując przyczepki ze sprzętem. Noc należała do spokojnych, było ciepło, niebo roiło się od gwiazd, tylko to zdziwienie rano po otwarciu oczu, gdy widok ulicy nie był adekwatny do komfortu spania, jaki dawały pokrowce od desek.

Po ogarnięciu 'obozowiska' udaliśmy się na śniadanie do restauracji, gdzie dołączyli do nas Piotrek, Edyta i Karolina. Około południa dostaliśmy telefon potwierdzający przyjazd samochodu zastępczego. Wyjechaliśmy do celu naszej podróży po szesnastej. Jadąc średnio 70km/h dotarliśmy do mieszkania w Gizerii nad ranem, gdzie przywitał nas Maks.

Pozdro,
Arek.

[AKTUALIZACJA 30.07.2013] - relacja Maksa Żakowskiego

Tegoroczne Mistrzostwa Europy były dla mnie najważniejszym startem w tym sezonie. Na przygotowanie się do regat poświęciłem bardzo dużo czasu i wysiłku, jak się później okazało nadaremno...

Zacznę od naszej pechowej podróży do Włoch, która była rekordowa, bo od wyjazdu z Polski do dotarcia na miejsce regat minęły 83 godziny i 18minut. Nasz klubowy samochód nie podołał pokonać 2500km. Na szczęście dzięki firmie Ford, która udostępniła nam niezawodnego Forda Turneo szczęśliwie wróciliśmy do Polski.

Regaty odbywały się w Gizzeri - małym miasteczku położonym na samym południu Włoch. Na miejscu byliśmy już parę dni wcześniej, aby opływać się i dobrze poznać akwen. Warunki do pływania osobiście uważam za idealne do ścigania się: płaska woda, codzienna termika, która włączała się o 11, a kończyła około 17, do tego szorty, trapez. Żyć nie umierać. Jedyną rzeczą, której pod koniec wyjazdu miałem już dosyć to upały. W ciągu dnia temperatura nie spadała poniżej 30 stopni, a bywało i tak, że w wodzie było za gorąco. Po kilku dniach treningów na pierwsze wyścigi wszyscy ruszyliśmy z bojowym nastawieniem. Do zawodów zgłosiło się prawie 80 zawodników.

Po pierwszych czterech wyścigach uplasowałem się na dziesiątej pozycji. Nie ukrywam, że liczyłem na więcej. Poziom czołówek okazał się bardzo wysoki. Wiedziałem, żeby walczyć o

najwyższe pozycje muszę dać z siebie naprawdę wszystko. Następnego dnia pływało mi się już o wiele lepiej, co z resztą widać po wynikach. Na metę wpływałem odpowiednio 5, 1, 2, 4. Najbardziej cieszyłem się z wygranego wyścigu, ponieważ wiedziałem, że to dobra prognoza na kolejne dni regat. Niestety to by było na tyle, jeżeli chodzi o mój występ w zawodach. Pierwszego dnia ja i jeszcze trzech zawodników płynących na deskach firmy Temavento zostało wezwanych na pomiar kontrolny. Była to rzecz normalna i oczywista. Przed zawodami wiedziałem, że moja deska będzie mierzona, aby się upewnić, że wszystko jest w porządku poprosiłem o jej zmierzenie właściciela fabryki, w której deski zostały wyprodukowane. Po pomiarze otrzymałem od niego informacje, że deska jest wymiarowa i mogę na niej startować. Jak się okazało następnego dnia, tak nie było. Sędziowie mierniczy złożyli protest na trzech zawodników, w tym mnie, ponieważ dopatrzyli się, że deski różnią się od siebie. Jak się okazało mieli rację, mimo, że 8 pomiarów, które opisane są w przepisach, zgadzało się to deski miały różne kształty burt na odcinku 50cm od dziobu. Za tą nieprawidłowość groziła nam dyskwalifikacja z pierwszych 8 wyścigów. A to oznaczało dla nas koniec szans na dobre miejsca. Pierwszy werdykt komisji był jednak inny. Nasze wyniki z tych wyścigów były aktualne, jednak, aby dalej startować w zawodach musieliśmy zgłosić inne deski. Niestety część zawodników uznała, że kara ta jest zbyt łagodna. Następnego dnia z rana zostaliśmy wezwani na ponowne rozpatrzenie protestu, po którym zostaliśmy zdyskwalifikowani. Jak się później okazało sędziowie zmienili swoją decyzję po interwencji zawodników, którzy zebrali kilkanaście podpisów pod petycją, że nie zgadzają się z ich decyzją.

W ten sposób zakończyłem swój występ w Mistrzostwach Europy, jak wcześniej wspomniałem, dla mnie najważniejszej imprezie w sezonie.

Tego samego dnia okazało się, że nie tylko deski najlepszych zawodników płynących na Temavento są nieprzepisowe. W ciągu kilku godzin sędziowie mierniczy zmierzili wszystkie deski Temavento, z których 20 nie spełniało przepisów, więc oprócz naszej trójki z zawodami pożegnało się dwudziestu zawodników.

Cała ta sytuacja pozostawiła wielki niesmak. Startuje w zawodach żeglarskich już od prawie 10 lat i nigdy nie przeżyłem podobnej sytuacji. Zawodnicy wydali dużo pieniędzy na sprzęt, podróż i wpisowe, po to, aby po dwóch dniach zawodów dowiedzieć się, że nie mają prawa startu, a na swoich deskach nigdy już nie mogą wystartować w żadnych zawodach. Mam nadzieję, że z tej sytuacji zostaną wyciągnięte odpowiednie wnioski i w przyszłości nigdy nic takiego się nie powtórzy.

Maks Żakowski (Ozone Kites Polska, Temavento, Blue Cash)

[AKTUALIZACJA 30.07.2013] - oficjalne stanowisko IKA w sprawie "TMV gate" oraz latawców sprzed 2012.

Nie tłumaczymy za to zamieszczamy szybko wersję angielskojęzyczną:

"TeMaVento gate":

After equipment inspection on the evening of the first day of the 2013 Kiteracing European Championships in Gizzeria, Italy, the Race Committee filed a protest against three sailors using 2013 Temavento Racing Boards. The protest was heard on day 2 by an ISAF International Jury. Based on the report of the event measurer, the protest was filed because the equipment was found not to be in compliance with the data provided by the manufacturer, and furthermore because the railshape of the front part of the inspected boards showed variation outside of reasonable production and measurement tolerances.

The building specifications of the brands itself are subject to a confidentially agreement in the builders contract. Only the class measurers have access to such data and use such data for measurement at events.

The international jury thereafter requested the race committee to measure all Temavento Racing boards present at the championship. A total of 19 boards were found to be not in compliance with the class rules.

The IKA class rules require all equipment used in course racing events to be "series production". According to the builders contract, any builder "agrees to ensure a consistent product strictly in accordance with the Manufacturing Specification and with the highest possible degree of uniformity in every respect".

The International Jury's decision was to disqualify all sailors using boards found not to be in compliance with the class rules from the races of day 1 and 2. The equipment involved is not allowed to be used in competition anymore.

In the meantime, Temavento has published statements on their facebook page as follows:

Temavento Race Engineering: "I wanted to point that no one of our riders and customer were aware about the wrong measurement of bow of the board. No one of them can be involved in a wrong production after # 31. Our factory and myself are the only one to blame. I am deeply sorry for them all."

Temavento Race Engineering: "Starting from Monday july 29 in the shortest possible production time, TemaVento will replace all boards with serial number higher then #31 being found defective in measurements of the bow. All replaced boards will be inspected by an official FIV measurer prior to ship them. Temavento will contact the customers involved in the warranty procedure within August 4. Please contact us at: warranty@temavento.it

However, if during further investigation, the Class, Race Committee and/or jury finds proof that a sailor has knowingly used a class illegal board, further action may be taken, including the possibility of a hearing under rule 69 which may result in suspension of the sailor from future competition.

Also, further action may be taken against the manufacturer after full investigation of the incident. Investigation will commence in the course of this week.

Latawce sprzed 2012:

The IKA technical committee will publish an interpretation and clarification on the compliance with the class rules of kites produced before 2012 as soon as possible with regards to such kites being able to be used at the 2013 kiteracing world championships.

IKA Class Rules B.1.2 states that ""Production boards built before 2011 and production kites build before 2012 will be included on the relevant Production Equipment List."