

AKTYWNOŚĆ RUCHOWA LUDZI W RÓŻNYM WIEKU

NR (28) 4/2015





Z myślą o bezpieczeństwie

Publikację wspiera Grupa PZU SA



Publikację wspiera
Zakład Ubezpieczeń Społecznych



Partnerem publikacji jest IASK

Nr (28) 4/2015

ISSN 2299-744X

ISBN 978-83-64559-04-4

arlrw.univ.szczecin.pl

ADRES REDAKCJI:

Al. Piastów 40b

71-065 Szczecin

Zespół redakcyjny:

Redaktor naczelna i redakcja naukowa: dr hab. prof. nadzw. Danuta Umiastowska

danuta_umiastowska@univ.szczecin.pl

tel. (91) 444 27 60

Sekretarz Redakcji: Milena Schefs

aktywnosc.sekretariat@gmail.com

Współpraca - recenzenci:

prof. dr hab. Wiesław Siwiński

prof. dr hab. Zbigniew Szot

dr hab. Rajmund Tomik prof. AWF

dr hab. Grażyna Kociuba prof. AWF

dr hab. Tadeusz Rynkiewicz, prof. UW-M

Korekta: Agnieszka Malinowska

Redakcja techniczna: Natalia Mirowska

Opracowanie graficzne, DTP: Maciej Umiastowski

Wydawca: Wydawnictwo Promocyjne „Albatros” Szczecin 2015

www.wydawnictwoalbatros91.pl

albatros91@wp.pl

TEORETYCZNE ASPEKTY AKTYWNOŚCI RUCHOWEJ

Marta Kisiel

Możliwości realizowania różnych form rekreacji ruchowej na terenach chronionych województwa lubuskiego..... 5

FIZJOLOGICZNO-ZDROWOTNE PODSTAWY AKTYWNOŚCI RUCHOWEJ

Joanna Kuriańska-Wołoszyn, Arkadiusz Wołoszyn

Wybrane problemy żywieniowe w turystyce aktywnej przedstawione na przykładzie żeglarstwa morskiego 11

AKTYWNOŚĆ RUCHOWA LUDZI DOROSŁYCH

Ryszard Asienkiewicz

Kierunki zmian w rozwoju fizycznym i sprawności motorycznej młodzieży akademickiej (1975–2010) 23

Anna Nowaczyk

Motywacja kobiet do podejmowania treningu judo i jej wpływ na wynik sportowy (doniesienie z badań)..... 33

Maria Alicja Nowak, Leonard Nowak

Społeczne i zdrowotne determinanty aktywności fizycznej kobiet po 50. roku życia..... 43

Danuta Umiastowska

Aktywność fizyczna i psychiczna jako sposób przygotowania się do roli sprawnego seniora 55

Maciej Zawadzki

Aquakineza prowadzona u kobiet w starszym wieku z zespołem bólowym kręgosłupa 63

AKTYWNOŚĆ RUCHOWA DZIECI I MŁODZIEŻY

Katarzyna Kacprzyk

Wpływ prowadzenia zajęć wychowania fizycznego na świeżym powietrzu na poprawę wytrzymałości i szybkości u ucznia szkoły podstawowej (doniesienie z badań)..... 73

Mateusz Rynkiewicz, Piotr Żurek, Tadeusz Rynkiewicz

Symetryzacja ruchów w wybranych ćwiczeniach u kajakarek w zależności od wieku..... 79

AKTYWNOŚĆ RUCHOWA ZAWODNIKÓW

Włodzimierz Starosta

Adaptacja osób leworęcznych do systemu edukacji ruchowej i szkolenia sportowego opracowanego dla praworęcznych 89

Piotr Żurek, Mateusz Rynkiewicz, Tadeusz Rynkiewicz

Związki szybkości biegowej z poziomem sportowym tenisistów wyczynowych 105



Joanna Kuriańska-Wołoszyn, Arkadiusz Wołoszyn

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim

Wybrane problemy żywieniowe w turystyce aktywnej przedstawione na przykładzie żeglarstwa morskiego

Słowa kluczowe: prawidłowe żywienie, turystyka aktywna, żeglarstwo morskie

Wstęp

Wieloletnie, własne doświadczenia w uprawianiu różnych form turystyki aktywnej doprowadziły autorów do przekonania o wyjątkowym znaczeniu prawidłowego sposobu żywienia w osiąganiu planowanych celów podróży. Specyfika żeglarstwa, warunki jego uprawiania, wpłynęła na wybór rejsu morskiego jako formy najlepiej oddającej złożoność badanego problemu. Turystyka żeglarska jest jedną z tych aktywności, w której udział „żywności wygodnej” w codziennej diecie żeglarzy jest bardzo wysoki. Podczas rejsu istnieje znaczne zapotrzebowanie na tego rodzaju żywność, umożliwiającą sprawne przygotowanie posiłku w niewielkiej przestrzeni kuchennej jachtu i przy stale zmieniających się warunkach pogodowych na morzu. W polskim piśmiennictwie termin „żywność wygodna” pochodzi od angielskiego wyrażenia „convenience food” oznaczającego wygodę, udogodnienie, stosowność oraz korzyść. Wspólną cechą tego rodzaju żywności jest ich forma, umożliwiająca szybkie przygotowanie posiłków [1, 2]. Żywność tą określa się jako żywność skoncentrowaną, spreparowaną i przygotowaną do bezpośredniego spożycia lub spożycia po krótkotrwałej obróbce, na przykład rozmrożeniu lub podgrzaniu w kuchence mikrofalowej, w dowolnym czasie i różnorodnych warunkach. Jest to żywność dyspozycyjna, odpowiednio zapakowana, utrwalona, stanowiąca gotowy posiłek lub jeden z jego składników [3]. Przykładami „żywności wygodnej” są między innymi: koncentraty spożywcze,

zupy typu instant, kisiele, budynie, konserwy, mrożonki, żywność chłodzona, wyroby piekarnicze, płatki śniadaniowe.

„Żywność wygodna” szczególnie często wykorzystywana jest w turystyce, przede wszystkim ze względu na trwałość produktów (na przykład produkty suszone, pasteryzowane), łatwość przygotowania posiłku oraz na zastosowanie opakowań zabezpieczających żywność przed ujemnymi wpływami środowiska, a w niektórych przypadkach umożliwiające łatwe jej otwieranie i ponowne zamykanie [4]. Popularność „żywności wygodnej” jest związana ze zmianami demograficznymi, ekonomicznymi, socjologicznymi i kulturowymi, które wpłynęły na zmianę stylu życia współczesnego człowieka [5]. Żywność ta jest coraz częściej stosowana w gospodarstwach domowych jako podstawa całodziennego wyżywienia. Z tego względu konsumenci, którzy są także turystami, powinni mieć świadomość potencjalnych problemów zdrowotnych, spowodowanych nadmiernym spożyciem „żywności wygodnej”. Głównie odnosi się to do procesów produkcji, w których stosowany jest wysoki stopień przetworzenia surowców spożywczych, wpływających na obniżenie wartości odżywczej produktu końcowego. W czasie obróbki traczone są witaminy i sole mineralne, do produktów dodawane są sztuczne barwniki, konserwanty, aromaty, spulchniacze i przeciwutleniacze. Znacznie przekraczane są ilości soli i glutaminianu sodu [6]. Własne doświadczenia wskazują, że podczas rejsów żeglarskich żywienie oparte jest na nadmiernej konsumpcji żywności, głównie wysokoprzetworzonej, charakteryzującej się niewłaściwym zbilansowaniem składników odżywczych, a według ekspertów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) nawet niewielka zmiana sposobu żywienia może skutkować zauważalną poprawą zdrowia [7]. Zasadnym staje się więc potrzeba wskazywania błędów żywieniowych jak i prawidłowych zachowań żywieniowych, możliwych do wykorzystania przez żeglarzy w trakcie rejsu morskiego, co mogłoby podnieść jakość spędzonego czasu wolnego na jachcie.

Metodologia pracy

Przedstawiona wyżej analiza literatury przedmiotu nie dała odpowiedzi na pytania, które zainicjowały działanie badawcze. Nie wiemy zatem:

1. W jaki sposób organizuje się zwyczajowe wyżywienie podczas wypraw (rejsów) turystów – żeglarzy?
2. Jakie produkty spożywcze są wykorzystywane przez aktywnych turystów w trakcie rejsów morskich?
3. Jakie są skutki zwyczajowego sposobu żywienia na jachcie?
4. Czy sposób żywienia na jachcie może być poprawiony (ulepszony)?

Celem pracy było wskazanie odpowiedzi na postawione pytania oraz próba obrony przyjętego założenia badawczego stwierdzającego, że sposób żywie-

nia turystów aktywnych (tutaj żeglarzy morskich) jest w przeważającej większości przypadków niewłaściwy, bowiem wykorzystywana jest głównie „żywność wygodna”, wysoce przetworzona, której nadmierne spożycie może powodować problemy ze strony układu pokarmowego. Wartością użyteczną pracy powinny być wskazania poprawnych sposobów rozwiązania problemów żywieniowych, przed którymi stają turyści-żeglarze. Osiągnięcia celów i sprawdzenia słuszności przyjętego założenia postanowiono dokonać w oparciu o różnorodne metody badawcze. Posłużono się zatem badaniami jakościowymi, głównie obserwacją uczestniczącą jawną, a także analizą piśmiennictwa dotyczącą zasad racjonalnego żywienia oraz badaniami ilościowymi dokonując obliczeń prawidłowych wartości odżywczych jadłospisu dla żeglarzy. Do obliczeń ilościowych wykorzystano licencjonowany program komputerowy *Dietetyk 2012* firmy *Jumar* z Poznania. Program działa w oparciu o bazę danych „Tabele wartości odżywczych produktów spożywczych” opracowanych przez Instytut Żywności i Żywienia oraz normy żywienia dla różnych grup ludności polskiej, znowelizowane w 2012 roku [8]. Celem obserwacji uczestniczącej w niniejszych badaniach była próba określenia zachowań żywieniowych uczestników rejsu. Badania prowadzone metodą obserwacji uczestniczącej, jak każda metoda badań społecznych, były obciążone pewnym ryzykiem błędnej interpretacji oraz słabościami tkwiącymi w samej metodzie. Należą do nich przede wszystkim: nakładanie się roli badacza i uczestnika, zaangażowanie emocjonalne badacza, subiektywizm obserwatora, zniekształcanie sytuacji społecznej poprzez wpływ, jaki wywiera na nią badacz [9]. Aby uniknąć niektórych typowych błędów wynikających ze słabości metody obserwacji uczestniczącej, badania prowadzone były równolegle przez dwójkę badaczy, którzy sporządzali niezależne notatki z każdego dnia obserwacji.

Materiał do badań stanowiły dane zebrane podczas siedmiodniowego rejsu po morzu Bałtyckim (14.08–20.08.2014) na jachcie „Ginni”. W rejsie brało udział siedem osób (3 kobiety, 4 mężczyźni) w wieku od 25 do 47 lat, o masie ciała od 60–95 kg. Sześć osób załogi miało znaczne doświadczenie żeglarskie, jedna osoba była pierwszy raz na rejsie morskim. Kuchnia (kambuz) na jachcie była wyposażona w dwupalnikową kuchenkę gazową na kardanie, jednokomorowy zlew, nie było lodówki. Warunki pogodowe podczas rejsu były łatwe i umiarkowane; określono na podstawie występujących zjawisk atmosferycznych i w oparciu o dane meteorologiczne. Nadrzędną kwestią poruszaną w niniejszym artykule było zidentyfikowanie problemów wynikających ze spontanicznego organizowania żywienia na jachcie oraz wykorzystywania produktów o niskiej wartości odżywczej. Przedstawione problemy żywieniowe wynikały z rzeczywistych trudności natury organizacyjnej, technologicznej i jakościowej jakich na co dzień, przez cały okres trwania obserwacji uczestniczącej jawnej doświadczyła załoga jachtu. Mimo relatywnie krótkiego okresu badań (tydzień), interpretacja zdarzeń oraz wnioski będą miały charakter

ogólny, wynika to z wieloletnich wcześniejszych doświadczeń i obserwacji autorów w tym zakresie, popartych podstawami teoretycznymi.

Wyniki badań

Analiza sposobu żywienia badanej załogi jachtu wykazała nieprawidłowości w stosowanych produktach spożywczych. Ustalono, że wykorzystywano znaczne ilości „żywności wygodnej”, wysoce przetworzonej o niskich walorach jakościowych (zakupiono tanie produkty). Zestawienie ilościowe wszystkich produktów, określanych jako „żywność wygodną” przedstawiono w tabeli 1.

Badani turyści wykorzystywali na co dzień konserwy, głównie mięsne o wysokiej zawartości tłuszczu i soli, stosowano makarony i ryż błyskawiczny, który po zalaniu gorącą wodą i odczekaniu odpowiedniego czasu był gotowy do spożycia. Spożywano zupy „instant” bądź „zupki chińskie”. Konsumowano gotowe wyroby cukiernicze, jak: ciastka i batony czekoladowe, a także chipsy, paluszki, orzeszki słone oraz budynie i kisiele błyskawiczne. Brak lodówki uniemożliwił stosowanie żywności mrożonej, oraz produktów, których przechowywanie wymagało temperatury chłodniczej (4°C). Badana grupa żeglarzy stosowała produkty utrwalone w technologii pasteryzacji, co miało wpływ na skrócenie czasu przygotowywania posiłku obiadowego. Przygotowane wcześniej w tej technologii dania mięsne i warzywne (Tabela 1), były pełnowartościowymi produktami spożywczymi, które wydatnie zwiększyły przyswajalność składników odżywczych. Wśród żywności konsumowanej na jachcie znalazły się również produkty nieprzetworzone takie jak warzywa: ziemniaki, pomidory, cebula, sałata lodowa oraz owoce: jabłka, cytryny. Z napojów wykorzystywano wodę niegazowaną, słodzone napoje owocowe, herbatę czarną, kawę naturalną. Tłuszcz wykorzystywane na jachcie to głównie margaryna, olej rzepakowy oraz smalec (tzw. „swojski”). Z dodatków preferowano ketchup, majonez, musztardę, chrzan.

Analiza jakościowa całodziennych racji pokarmowych uczestników rejsu wykazała, że codzienne spożycie posiłków plasowało się na poziomie od 4 do 6 zmiennie, zamiast zalecanych pięciu posiłków. Wśród posiłków znalazły się przekąski wachtowe (paluszki, chipsy, orzeszki ziemne, kisiele i budynie błyskawiczne) oraz posiłki nieformalne. Te ostatnie spożywane były samodzielnie w czasie wolnym załogi, po zacumowaniu do portu. Konsumowano głównie smażone lub wędzone ryby, lody, gofry, hamburgery oraz pito piwo. Posiłki i napoje nieformalne były uwzględnione w obliczeniach wartości odżywczej jadłospisu. Posiłkami jedzonymi wspólnie były śniadania, obiady, kolacje, a wspomniane przekąski wachtowe przewidziane były dla osób pełniących służbę przy sterze. Pory posiłków ustalano na bieżąco, mając na uwadze zmieniające się warunki pogodowe. Z tego powodu przerwy między posiłkami były różne i mieściły się w zakresie od 3 do 6 godzin. Normy żywieniowe wskazują, że przerwy między posiłkami nie powinny trwać dłużej niż 4 godziny[8].

Tabela 1.

Ilościowe zestawienie produktów „żywności wygodnej” wykorzystywanej podczas rejsu

grupa „żywności wygodnej”		gramatura	ilość
wyroby piekarnicze	chleb krojony pszenny	700 g	5 sztuk (bochenków)
	chleb pełnoziarnisty o przedłużonej przydatności do spożycia	250 g	5 sztuk
płatki śniadaniowe	płatki kukurydziane	500 g	1 opakowanie
	płatki owsiane	500 g	1 opakowanie
	płatki pszenne o smaku czekoladowym	500 g	1 opakowanie
konserwy w puszkach	szynka drobiowa mielona	120 g	5 sztuk
	pasztet	40 g	9 sztuk
	tuńczyk w puszcze	80 g	2 sztuki
	smalec z cebulką	160 g	1 sztuka
	paprykarz szczeciński	300 g	2 sztuki
żywność utrwalona w technologii MAP ¹	ser żółty krojony gouda)	250 g	3 opakowania
	ser salami plastry	300 g	3 opakowania
	serek do smarowania	150g	3 opakowania
	parówki	8 sztuk	2 opakowania
	szynka gotowana w plastrach	180 g	3 opakowania
żywność utrwalona w technologii pasteryzacji	kotlety schabowe drobiowe	7 sztuk	1 słoik
	buraczki zasmażane	1000 g	1 słoik
	bigos	500 g	3 słoiki
	gulasz	500g	3 słoiki
	kotlety mielone	7 sztuk	2 słoiki
koncentraty zbożowe	makaron błyskawiczny	400 g	3 opakowania
	ryż błyskawiczny	4 x 100 g	2 opakowania
	kasza kuskus	500 g	1 opakowanie
koncentraty ciast i deserów, dań obiadowych	budynie błyskawiczne	różne	14 sztuk
	ciastka owsiane	400 g	1opakowanie
	ciastka maślane	500 g	1 opakowanie
	zupy błyskawiczne, tzw. „chińskie”	różne	7 sztuk
	zupy instant	różne	7 sztuk
żywność aseptycznie pakowana	mleko w kartonie	1 litr	3 sztuki
	napoje owocowe w kartonie	1 litr	7 sztuk
	gotowa zupa ogórkowa, grzybowa	750 ml	4 sztuki
produkty oprawiające apetyt w tym przekąski	batony czekoladowe	500 g	1 sztuki
	chipsy	250 g	5 sztuk
	orzeczki ziemne solone	250 g	4 sztuki
	paluszki słone	500 g	5 sztuk

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Janicki 2006

¹ Pakowanie w atmosferze ochronnej (MAP) polega na zastąpieniu powietrza w opakowaniu z produktem spożywczym specjalnym gazem lub mieszaniną gazów posiadających właściwości ochronne. Technologia MAP jest stosowana w celu eliminacji lub ograniczenia psucia produktów i poprawienia ich wyglądu zewnętrznego. [10].

Analiza ilościowa jadłospisu żeglarzy wykazała, że średnia wartość energetyczna posiłków spożywanych na jachcie i poza nim wynosiła dla mężczyzn około 3826,88 kcal, dla kobiet 2454,23 kcal, co odbiegało od norm przewidzianych dla osób dorosłych uprawiających aktywność żeglarską, które wynosiły dla mężczyzn 3000 kcal oraz dla kobiet 2100 kcal. Wielkość wydatkowanej energii w dużym stopniu zależy od warunków pogodowych panujących podczas żeglugi, funkcji jaką pełni żeglarz na jachcie i od klasy (wielkości) jachtu. W zależności od tych czynników żeglarstwo może być obarczone wysoką aktywnością fizyczną w dynamicznie zmieniających się warunkach pogodowych lub też formą aktywności wymagającą odporności psychicznej przy słabym wietrze i słonecznej pogodzie [8, 11].

Tabela 2.

Jakościowe i ilościowe wartości żywienia występujące podczas rejsu wobec norm żywieniowych

zagadnienie	realizowane wartości podczas rejsu	norma żywieniowa [7]
liczba posiłków w ciągu dnia	6 posiłków dziennie śniadanie II śniadanie obiad kolacja przekąska (wachtowa) posiłki nieformalne (frytki, lody, smażona ryba, alkohol)	5 posiłków śniadanie II śniadanie obiad podwieczorek kolacja
średnia wartość energetyczna wszystkich posiłków w ciągu dnia	mężczyźni – 3826,88 kcal, kobiety – 2454,23 kcal	mężczyźni – 3000 kcal kobiety – 2100 kcal
udział składników pokarmowych	białka – 18% tłuszcze – 47% węglowodany – 35% cholesterol – 315 mg/d błonnik – 8,1 g/d	białka – 15% tłuszcze – 30% węglowodany – 55% cholesterol – 200 mg/d błonnik – 25g/d

Źródło: opracowanie własne

Uzyskane wyniki, dotyczące procentowego udziału poszczególnych składników pokarmowych w całodziennym żywnieniu wykazały istotne odchylenia od normy. Udział białek był nieznacznie zawyżony i wynosił 18% w stosunku do normy, która wynosi 15%. Udział tłuszczu w diecie wynosił 47%, co było wynikiem znacznie przekraczającym normę wynoszącą 30%. W stosunku do węglowodanów zauważono ich zaniżoną wartość, wynoszącą 35%, gdy prawidłowa wielkość powinna wynosić 55%. Podaż cholesterolu sięgała ponad 300 mg/d (miligramów na dobę), normy przewidują mniej niż 200 mg/d cholesterolu we krwi. Zbyt duży

pozom cholesterolu spowodowany był głównie posiłkami nieformalnymi konsumowanymi przez żeglarzy w trakcie pobytu na łodzi oraz potrawami mięsnymi w konserwach i przekąskami wachtowymi. Potrawy te zawierały znaczne ilości kwasów tłuszczowych oraz izomery trans nienasyconych kwasów tłuszczowych zwiększające ryzyko choroby niedokrwiennej serca oraz udaru mózgu. Produkty te charakteryzowały się również wysoką zawartością soli, której spożycie nie powinno przekraczać 6 g dziennie [12]. Wyniki dotyczące ilości błonnika w diecie żeglarzy wskazały zbyt małą jego ilość wynosząca 8,1 g/d, gdy normy żywieniowe wskazują na wartość sięgającą 25g/d (Tabela 2). Niedobory błonnika oraz nadwyżki cholesterolu były niepokojące gdyż frakcja rozpuszczalnego błonnika (zawarta w owocach i warzywach) wpływa, między innymi, na obniżenie podwyższonego poziomu cholesterolu we krwi [13].

Zaburzone proporcje pomiędzy, tłuszczami, węglowodanami i białkami były jedną z przyczyn problemów jelitowych załogi (Tabela 3). Podczas rejsu uczestnicy zgłaszali problem dotyczący zmiany rytmu wypróżnień. Odmienny od domowego rytmu dnia, źle zbilansowany jadłospis, wpływał niekorzystnie na pracę układu pokarmowego, co skutkowało zaparciami wśród załogi. Dyskomfort wynikający z trudności w prawidłowym wypróżnianiu miał również związek z problemami w funkcjonowaniu toalety na jachcie (wynikającymi z jej konstrukcji) oraz brakiem aktywności fizycznej, ułatwiającej perystaltykę jelit. Objawami towarzyszącymi zaparciom były wzdęcia brzucha, bóle głowy, brak apetytu i złe samopoczucie, które w istotny sposób zaburzyły wypoczynek.

Tabela 3.

Liczba osób (kobiet i mężczyzn) zgłaszających dolegliwości ze strony układu pokarmowego w trakcie kolejnych dni rejsu

Rodzaj dolegliwości	Płeć	Liczba osób						
		1 dzień	2 dzień	3 dzień	4 dzień	5 dzień	6 dzień	7 dzień
wzdęcia	K (3)					1	1	2
	M (4)			1	1	2	2	2
zaparcia	K (3)			1	2	2	2	2
	M (4)		1		1	2	2	2
zgaga	K (3)						1	
	M (4)			1		1	1	2
choroba morską	K (3)	1	1	1				
	M (4)							

K(3), to oznacza liczbę trzech kobiet w załodze, a M(4), to oznacza liczbę czterech mężczyzn w załodze

Źródło: badania własne

Najwięcej problemów układu pokarmowego mieli mężczyźni, którzy już od trzeciego dnia borykali się ze wzdęciami i zgagą, od piątego dnia z zaparciami. U kobiet dolegliwości ze strony układu pokarmowego nasiliły się w trzech ostatnich dniach, zaś choroba morska pojawiła się na początku rejsu i dotyczyła tylko jednej kobiety. Wyniki wykazały, że pod koniec rejsu u większości kobiet i 50% mężczyzn pojawiły się różne problemy jelitowe.

Obserwacja uczestników rejsu wykazała, że na przygotowanie wyżywienia przed wyprawą nie przeznaczono odpowiedniej ilości czasu. Z racji tego, że uczestnicy pochodzili z całej Polski przygotowanie zapasów żywnościowych przybrało formę spontaniczną, którą realizowano na ostatnią chwilę. Pobieżna lista zakupów spowodowała zakup zbyt dużej ilości produktów „żywności wygodnej” charakteryzującej się niską jakością. Wymienić tu można: konserwy rybne, mięsne, makarony błyskawiczne, ciastka, płatki zbożowe, gotowe zupy oraz chleb. Zakupiono niewielką ilość świeżych warzyw i owoców. Wyjątek stanowiły 4 dania obiadowe, utrwalone poprzez pasteryzację, zrobione samodzielnie w domu przez jedną z uczestniczek rejsu. Istotnym problemem w trakcie rejsu był brak lodówki. Zaistniała więc konieczność prawidłowego przechowywania artykułów spożywczych podczas rejsu. Żywność przechowywano w zamkniętej przestrzeni jachtu (małej bakiście, około 0,3m³), do której wkładano woreczki z lodem kupowane dwukrotnie po zacumowaniu w kolejnych portach. Należy mieć świadomość, iż niezależnie od zastosowanej technologii przetwarzania i utrwalania oraz dobrania metody przechowywania, jakość produktów żywnościowych, w szczególności nabiału, owoców, warzyw, mięsa zawsze ulega zmianom w czasie. To, jak szybko one następują, zależy od wielu czynników i wpływa na to również sposób oraz rodzaj opakowania. Uczestnicy rejsu, używali plastikowych pojemników, w których przechowywano napoczętą żywność. Nieunikniono jednak pojedynczych problemów z pleśnieniem chleba, wysuszeniem sera, czy z nadpsuciem się wędlin.

Dyskusja

Zapotrzebowanie na „żywność wygodną”, bezpieczną, łatwo dostępną i umożliwiającą sprawne przygotowanie posiłku podczas rejsu jest bardzo duże. Obecnie „żywność wygodna” jest reprezentowana przez setki produktów łatwo dostępnych, spełniających bardzo zróżnicowane oczekiwania konsumentów. Analiza wyników wykazała, że problemy żywieniowe wynikały w dużej mierze z braku świadomości żeglarzy turystów w zakresie prawidłowego sposobu odżywiania się oraz racjonalnego wyboru dostępnej „żywności wygodnej”. Warto więc przedstawić najważniejsze zalecenia żywieniowe jakie powinny być realizowane w trakcie rejsu. Normy zalecane w żywieniu żeglarzy – turystów mieszczą się w zakresie diety podstawowej (ukierunkowanej na łatwostrawną), wynoszą: białko 15%, tłuszcze 30%, węglowo-

dany 55%, błonnik 25 g/d, cholesterol 200 mg/d. Dzielne zapotrzebowanie energii (DZE) dla omawianej grupy wiekowej 31–50 lat i aktywności fizycznej na poziomie średnim, wynosi dla: kobiet–2100 kcal, mężczyzn–3000 kcal. Określono 6 posiłków dziennie, uwzględniając w rozkładzie energetycznym dodatkową grupę przewidzianą dla żeglarzy czyli przekąski, spożywane w różnych porach dnia (Tabela 4).

Tabela 4.

Zróźnicowanie kaloryczne posiłków w ciągu dnia dla kobiet i mężczyzn według norm żywieniowych

posiłki w ciągu dnia	mężczyźni	kobiety
I śniadanie	600 kcal	420 kcal
II śniadanie	300 kcal	210 kcal
obiad	1050 kcal	735 kcal
podwieczorek	300 kcal	210 kcal
kolacja	510 kcal	357 kcal
przekąski wachtowe	240 kcal	168 kcal
	3000 kcal	2100 kcal

Źródło: opracowanie własne na podstawie norm żywieniowych [14]

Różnice kaloryczności między mężczyznami a kobietami należy uzyskać zmniejszając objętość poszczególnych posiłków. W jadłospisie należy ograniczyć: pokarmy tłuste, głęboko smażone, długo zalegające, wzdymające, ostro przyprawione, zapierające. Zalecenia dietetyczne odgrywają bardzo istotną rolę w zapobieganiu zaparciom. Regularne pory posiłków mogą być trudne do utrzymania podczas wakacyjnego rejsu, zatem należy zwrócić szczególną uwagę na zwiększenie w diecie masy włókien roślinnych, świeżo fermentowanych produktów mlecznych oraz ograniczenie posiłków tłustych i słodkich. Fermentowane produkty mleczne (kefiry, jogurty) są źródłem kwasu mlekowego, który hamując procesy gnilne sprzyja rozwojowi korzystnej flory bakteryjnej wytwarzającej, między innymi, witaminę K oraz witaminy z grupy B. Zastosowanie diety „bogatoresztkowej” jest istotnym elementem zalecanej osobom cierpiącym na zaparcia. Warzywa są jedną z głównych składników spożywczych zawierających błonnik, zapobiegający zaparciom. Mogą być spożywane na surowo lub po obróbce termicznej, mogą być świeże, konserwowane i suszone, mogą być spożywane w całości, pokrojone lub rozdrobnione. Produkty te są bogate w wiele składników odżywczych, w szczególności w witaminy i składniki mineralne, w tym również przeciwutleniacze, są bardzo nisko kaloryczne [12, 15]. W zapobieganiu zaparciom istotne jest by pamiętać o odpowiednim nawodnieniu. Napoje mogą wpływać także na aktywność motoryczną jelit. Korzystne działanie wywiera woda mineralna, soki owocowe, herbaty

ziołowe. Kawa także może pobudzić perystaltykę jelit, ale nie zaleca się jej nadmiernego spożycia. Mocna herbata, kakao i czerwone wino mają wyraźnie działanie zapierające [14].

Obserwując uczestników rejsu stwierdzono, że podczas wacht żeglarze spożywali przekąski słone, słodkie oraz napoje. Wiązało się to z chęcią ogrzania się, zabicia monotonii żeglugi oraz z niwelowaniem skutków choroby morskiej. Warto aby przy komponowaniu jadłospisu nie zapominać o istotnym wkładzie tej grupy spożywczej w całodniowym bilansie energetycznym jadłospisu. Szukając alternatywy dla przekąsek słonych i słodkich należy wprowadzić owoce i świeże warzywa, suszone owoce (śliwki, jabłka, gruszki, morele) oraz orzechy i inne nasiona. Wartym podkreślenia jest fakt wykorzystania przez żeglarzy „żywności wygodnej” przygotowanej samodzielnie w technologii pasteryzacji. Tak przygotowane dania wykazują większą przyswajalność składników odżywczych, niż zakupione wysoko przetworzone dania gotowe do spożycia. Należałoby więc zachęcać żeglarzy turystów do przygotowywania dań mięsnych i warzywnych, tak zwanych „weków”, omawiając wcześniej sposób wyżywienia na rejsie.

Podsumowując należy podkreślić, że podczas rejsu morskiego korzystanie z „żywności wygodnej” jest w zasadzie koniecznością. Warto mieć jednak świadomość, że wraz z pożywieniem do naszego organizmu trafiają substancje dodatkowe, które kumulując się niekorzystnie wpływają na funkcjonowanie organizmu. Dokonując wyboru „żywności wygodnej” należy wykorzystywać żywność najmniej przetworzoną, a gotowe dania do szybkiego odgrzania przygotowywać samodzielnie. Urozmaicone, przemyślane żywienie na rejsie morskim znacznie wzbogaca doznania kulinarne załogi, integruje ją i ma wpływ na dobre jej samopoczucie.

Wnioski

Analiza wyników przeprowadzonych badań pozwoliła na sformułowanie następujących wniosków i zaleceń żywieniowych:

1. Sposób przygotowania wyżywienia na rejs miał charakter spontaniczny, co skutkowało słabą jakością zakupionych składników oraz produktów spożywczych. W trakcie rejsu wykorzystywano znaczne ilości „żywności wygodnej” w stosunku do norm żywieniowych oraz istniejących możliwości zaopatrzeniowych.
2. Sposób żywienia zastosowany w trakcie rejsu, generował u uczestników problemy ze strony ich układu pokarmowego. Poprawa sposobu żywienia na jachcie powinna być ukierunkowana na urozmaiconą, łatwo strawną dietę wykorzystującą produkty nieprzetworzone, chociażby powszechnie dostępne warzywa sezonowe.
3. Dania obiadowe pasteryzowane, przygotowywane wcześniej, powinny być alternatywą dla „żywności wygodnej” wysoce przetworzonej wykorzystywanej

do szybkiego odgrzania. Zamiennikiem dla przekąsek słonych i słodkich powinny być świeże owoce, warzywa, owoce suszone oraz orzechy i inne nasiona posiadające błonnik zapobiegający zaparciom.

4. Wcześniejsze przygotowanie urozmaiconego jadłospisu na rejs morski, który uwzględnia rozwiązania alternatywne, indywidualne potrzeby (skłonności do dolegliwości trawiennych) oraz duże możliwości zaopatrzenia w produkty o walorach zdrowotnych (na przykład awokado, melon, oliwki itd.) powinno głównie wzbogacić indywidualne doznania kulinarne, ale też wpłynąć na lepsze samopoczucie i integrację całej załogi jachtu.

Piśmiennictwo

1. Krełowska-Kułas M., *Badanie preferencji konsumenckich żywności wygodnej*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie, nr 678/2005, s. 141–148.
2. Świderski F., *Żywność wygodna i żywność funkcjonalna*, WNT, Warszawa 1999, s. 13–20.
3. Janicki A., *Żywność wygodna*, [w:] *Żywność wygodna i żywność funkcjonalna*, Świderski F., (red.), wyd. 3, WNT, Warszawa 2006, s. 30–35.
4. Adamczyk G., *Popularność żywności wygodnej*. „J. Agribusiness and Rural Development” 2010, nr 4 (18), s. 5–13.
5. Grochowicz J., Zawiślak K., Bałdowska A., *Żywność wygodna i jej wykorzystanie w turystyce*, [w:] *Turystyka i Zdrowie*, Wyższa Szkoła Handlu i Finansów Międzynarodowych. Warszawa 2011, Zeszyt 5, s. 183–193.
6. Kunachowicz H., *Co rozumiemy pod pojęciem wartości odżywczej żywności?*, „Bezpieczna żywność” 2001, nr 1, s. 10–14.
7. Cichocka A., *Praktyczny poradnik żywieniowy*, wyd. II, Warszawa 2013, s. 33–34.
8. Kozirok W., Baumgart A., Babicz-Zielińska E., *Postawy i zachowania konsumentów wobec żywności prozdrowotnej*, Bromat. Chem. Toksykol. XLV, 2012/3, s.1030–1034.
9. Jarosz M., *Normy żywienia dla populacji polskiej – nowelizacja*, IŻiŻ, Warszawa 2012, s. 28–29, 32–35, 49, 71, 75–84.
10. Nikodemowska-Wołowik A., *Jakościowe badania marketingowe*, PWN, Warszawa 1999.
11. www.poland.airliquide.com/pl/Pakowanie_w_atmosferze_ochronnej_MAP (data dostępu: 25.08.2015)
12. Nowacki M., *Sportowa, rekreacyjna i turystyczna aktywność żeglarska stan i uwarunkowania*. Maszynopis pracy doktorskiej, Poznań 1999, s. 19–20, 25–26.
13. Dominiak P., *Zasady i organizacja żywienia w turystyce*, Almamer, Warszawa 2011, s. 91–106.
14. Kunachowicz H., Nadolna I., Przygoda B., Sińska B., Turlejska H., *Zasady żywienia, planowanie i ocena*, WSiP, Warszawa 2013, s. 57.
15. Jarosz M., *Praktyczny poradnik dietyki*, IŻiŻ, Warszawa 2010, s. 61,202–203.
16. Mulak A., *Zaparcia-objawy, leczenie farmakologia*, „Świat Medycyny i Farmacji” 2006, nr 6 (71), s. 39–42.

SELECTED NUTRITION PROBLEMS IN ACTIVE TOURISM PRESENTED ON EXAMPLE OF OFFSHORE SAILING

Summary

Keywords: *proper nutrition, active tourism, offshore sailing*

Many years of personal experience in practicing various forms of active tourism led the authors to believe in the exceptional importance of proper nutrition in achieving planned journey destination. The specificity of sailing, the conditions for its practicing, influenced the choice of an offshore sailing trip as a form that best reflects the complexity of a studied problem. The aim of the study was therefore to indicate nutritional deficiencies in the preparation and execution of the seven-day sailing trip on the Baltic Sea and put forward proposals for rational nutrition recommendations. During the trip, observations of nutrition practices (direct observation – overt) were made, and then the consumed meals were studied with the aid of the programme for the food products nutrition values analysis (Dietetyk 2012). The obtained results were compared with the nutrition standards. On this basis, the major nutrition problems were defined, comprising mainly of an excessive use of highly processed convenience food. Utilitarian value of this work is to indicate the proper ways of nutrition.