

Classic Cup 2010

Artur Krystosik

Dziewiętnastego września rozpoczęła się piąta już edycja pełnomorskich regat Classic Cup. Ich unikalny charakter polega na nawigowaniu jedynie przy użyciu technik klasycznej nawigacji, czyli kompasu, namiarów, zliczenia w miejsce GPS-ów i reszty elektroniki. O sukcesie w regatach decydowała więc nie tylko szybkość jachtu, ale również umiejętności nawigacyjne załóg. Trasa wiodąca jak co roku na drugi brzeg Bałtyku dawała sporo możliwości wykazania się posiadaną wiedzą, a pełne emocje oczekiwanie na dostrzeżenie świateł czy charakterystycznych punktów wybrzeża dawało dodatkowy zastrzyk adrenaliny.

Niekorzystny splot okoliczności spowodował że na starcie z siedmiu zgłoszonych jachtów pojawiły się tylko cztery. Były to „Isfuglen” pod moim dowództwem, „Wars” z kpt. Pawłem Łaskawskim, „Freya” z kpt. Michałem Uziakiem i „Syrenka” z kpt. Piotrem Sereżyńskim. Tegoroczna edycja okazała wyjątkowa, gdyż na starcie pojawił się tylko jeden Opal, gdy w poprzednich edycjach był to typ dominujący. Pozostałe jachty to dwie jotki (J-80) i Borghegn OC 45 ze stalowymi kadłubami. Jak co roku przygotowania do startu obejmowały kalibracje logów oraz określenie dewiacji kompasów. W przypadku jachtów stalowych sięgała ona nawet 30 stopni, co biorąc pod uwagę trudną do wyznaczenia dewiację przechyłowa stawiało ich kapitanów przed sporym wyzwaniem. Drewniany Wars był pod tym względem bardziej przyjazny, dewiacja jego kompasu okazała się pomijalna.

Regaty składały się z kilku etapów. Relatywnie krótkie biegi w okolicach Zatoki Gdańskiej pozwalały na posmakowanie bezpośredniej walki między jachtami, natomiast dłuższe, ponad stumilowe przeloty dawały możliwość wykazania się umiejętnościami nawigacyjnymi, a także wytrzymałością. Utrzymanie koncentracji oraz nieprzerwana dwudziestoczworgodzinna obserwacja icków na fokiu naprawdę nie jest łatwym zadaniem.

Start pierwszego etapu na trasie Gdynia-Hel (z paroma dodatkowymi zawijasami na Zatoce) wyznaczono na godzinę szesnastą w niedzielę. Już na linii startu okazało się, że „Isfuglen” ma poważnie uszkodzonego zarówno grota jak i bezana. Załoga klnie poprzedników długo i namiętnie (aż do wyczerpania repertuaru), a ja po raz kolejny przypominam sobie że zaufanie jest dobre, ale kontrola jeszcze lepsza. Rezygnujemy ze startu i kierujemy się najkrótszą drogą na Hel, aby tam naprawić żagle i wziąć udział w następnych etapach. Reszta jachtów startuje do pierwszego wyścigu. Start wygrywa „Wars”, za nim żeglują „Freya”, a następnie „Syrenka”. W takiej też kolejności mijają metę.

Noc w porcie schodzi na naprawie żagli, a rano na naprawie silnika „Syrenki”. Po wszystkim chcemy się wykąpać, ale zmęczeni całonocną pracą nie możemy rozwiązać prostej układanki otwierającej drzwi do prysznic: opłata za port, paragon, karteczka z pieczętką, kaucja, karta elektroniczna, bramka – w tej kolejności czy może na odwrót? Na szczęście przemiła pani z obsługi nie robi żadnych problemów z toaletą. Hel nie jest dobrym miejscem postoju przy wiatrach z południa. Wchodząca fala odbija się niczym w lustrze od betonowych nabrzeży, nie zostawiając praktycznie żadnego spokojnego miejsca. Jachty tracą cumy, pękają odbijacze, trzeba czym prędzej uciekać.

Start do drugiego etapu z metą we Władysławowie wyznaczamy na godzinę dwunastą. Krótko przed startem na „Warsie” bez wyraźnego powodu pęka genua. Wracają do portu ocenić uszkodzenia i możliwości naprawy, a my przekładamy start bo nie sztuką jest wygrać z jachtem

którego nie ma. Na szczęście druga genua staje na sztagu i możemy jechać. Wstyd się przyznać, ale zajęty problemami dewiacji po prostu zapominam o starcie. Dopiero głos sternika z góry przywraca mnie do rzeczywistości, ale jest już za późno. Startujemy fatalnie na trzeciej pozycji. Próbuję nadrobić stracony dystans tnąc jak najbliżej brzegu. Okazuje się to kolejnym błędem, bo zasłonięty brzegiem wiat słabnie i zamiast zyskiwać tracimy dystans. Dalsza część wyścigu to jeden hals wzdłuż półwyspu, na którym kolejność po starcie nie ulega zmianie. Pierwszy na metę wpływa „Wars”, pół godziny później „Freya”, a następnie „Isfuglen” i „Syrenka”.

Linia mety we Władysławowie jest jednocześnie linią startu do najważniejszego etapu regat z metą w Gronhogen na Olandii. Wyścig zapowiada się emocjonująco, gdyż prognozy zapowiadają wiatry o sile do 7B stopniowo skręcające z SW na NW. Kurs wyznaczam bezpiecznie na środek Kalmarsundu, co przy odrobinie szczęścia powinno skompensować ewentualne niedoszacowanie dryfu i wyprowadzić nas wprost na latarnię cyplową. Zapada zmrok, a z nim przychodzi wiatr. Ciężki jacht doskonale radzi sobie na falach. Wkrótce zrzucamy bezana, a zamiast genuy stawiamy pancernego kliwra. Bałtyk huczy wokół burt, wśród załogi pojawiają się pierwsze przypadki choroby morskiej, zakrada się też strach. Inne jachty żeglują w pobliżu ciężko walcząc z falami. Sternicy są stale zalewani bryzgami wody, reflowanie grota zajmujące w porcie 5 do 10 minut teraz rozciąga się do półtorej godziny. W takich warunkach oczami wyobraźni widzę Jarka - pierwszego na „Warsie”, który im więcej kubłów na łeb dostanie tym szerzej się uśmiecha. Tacy to na tym wrześnieowym Bałtyku pływają. Nad ranem wiatr dalej tężeje. Jako że w okolicy nie widać już żadnych jachtów, staję w dryf żeby spokojnie zarefować grota, a potem idę spać. Budzi mnie poruszenie wśród załogi, która przed dziobem dostrzega latarnię na cyplu Olandii. Trafiliśmy niemal idealnie. Parę chwil później nawiązujemy łączność z „Warsem”, którego pozycja wypada znacznie dalej na wschód. Wiatr skręca na NW i musimy odłożyć jeden dodatkowy hals. W załodze pełna mobilizacja, a na masztach maksymalna ilość żagli. Mimo że „Wars” ma stratę praktycznie nie do odrobienia wiemy, że nie zrezygnują i będą walczyć do końca. Linię mety przecinamy po dziewiętnastej, kilka minut po nas przypląwa „Wars”. W załodze ogromna radość i podniecenie. Mimo wolniejszego jachtu i problemów z dewiacją wygraliśmy najważniejszy etap regat, plan minimum został wykonany!

Pozostałe jachty nie ukończyły etapu. „Syrenka” borykająca się z bardzo słabymi żaglami zawróciła do Polski, a „Freya” już z pomocą silnika i GPS wchodzi do Gronhogen wiele godzin po nas.

Spokojna noc w porcie wraca siły. Następnego dnia obserwujemy aresztowanie rosyjskiego jachtu z Bałtyska - przemycał papierosy. Start do drugiego długiego etapu wyznaczaliśmy na godzinę szesnastą. W załodze pełna mobilizacja, gdyby się udało pokonać „Warsa” raz jeszcze ... Tym razem start wygrywamy. Przyciskając „Warsa” do brzegu zmuszamy go do zwrotu i przejścia nam za rufą. Nie na długo to jednak pomaga i stopniowo Opal wysuwa się na prowadzenie. Z kąta pionowego określam bezpieczną linię pozycyjną i znów tnę w bezpośredniej bliskości brzegu. Zysk nie jest duży, ale trzeba wykorzystać wszelkie możliwości. Powoli zapada zmrok. Nasze szanse widzę jedynie w rozprężeniu w załodze „Warsa”, stąd całą noc utrzymujemy pełną mobilizację i stale kontrolujemy trym żagli. Nad ranem horyzont znów jest pusty, co rodzi pewną nadzieję, ale nie mam wielkich złudzeń, zwłaszcza w momencie dostrzeżenia łądu. Trafiamy pomiędzy Rozewie i Stilo. Źle wyznaczona dewiacja wyprowadza nas na manowce, a do tego wiatr odchodzący na SE wydaje się wydłużać drogę w nieskończoność. We Władysławowie czeka na nas „Syrenka”, która robi za stację przekaznikową pomiędzy jachtami. „Wars” przecina linię mety o siedemnastej, a „Isfuglen” o wpół do drugiej w nocy. Ponad siedem godzin różnicy, to po prostu nokaut.

Na wejściu do portu przywitała nas bardzo miła niespodzianka. Załogi „Warsa” i „Syrenki” czekają na główce krzycząc, machając a wreszcie chórem odśpiewując „hej żeglujże żeglarzu całą nockę po morzu”. Mijamy główki, a śpiewające towarzystwo rzuca się biegiem do miejsca postoju jachtów. Strzelają korki szampana, wszyscy się śmieją i witają. Wygląda to tak jakbyśmy wrócili co najmniej z końca świata. Było to coś niesamowitego. Trudno opisać uczucia, które nami wtedy targaly. Z jednej strony ogromne odprężenie i ulga że „Freya” jeszcze na morzu, a z drugiej powitanie ze śpiewami, strzelającym szampanem i ta wspólna radość na kei. Dla takich chwil naprawdę warto żeglować.

Nad ranem odnajduje się „Freya”, która przy pływa dwie i pół godziny po nas. Znowu jesteśmy w komplecie i możemy ruszać dalej. Przed nami dwa dość krótkie etapy, najpierw do Helu, a później do Gdyni. Ich urok polega na ogromnym ciśnieniu na starcie i ciągłym sprężu na trasie. Odległości nie są duże, na błąd nawigacyjny nie można liczyć, więc skupienie musi być maksymalne.

Start wygrywamy z dużą przewagą, mimo to „Wars” dochodzi i mija nas na trasie. Po prostu nie ma na niego sposobu. Wiatr tęższe, przechył i nawietrzność jachtu rośnie. W tych warunkach mija nas również „Freya”. Redukujemy żagle, odrabiamy straty i wyprzedzamy „Freję”. „Wars” jest już poza zasięgiem, „Freya” w bezpiecznej odległości, a „Syrenka” niknie na horyzoncie. Z posiadanym zestawem żagli nie ma żadnych szans, mimo to nie wycofuje się z regat za co należą im się słowa uznania.

Ostatni etap nie może już niczego zmienić w klasyfikacji regat, ale nikt nie odpuszcza. Startujemy o północy, co zawsze jest niezapomnianym przeżyciem. Jachty manewrują w ciemnościach, na niewielkiej przestrzeni rozświetlanej jedynie błyskami latarni Hel. Trzeba bardzo uważać, żeby nie doszło do kolizji. Start znowu wychodzi nam perfekcyjnie i „Isfuglen” uzyskuje sporą przewagę. Dystans do mety nie jest duży, więc jest nadzieja na dowiezienie przewagi do mety. Niestety „Wars” odrabia straty i wchodzi nam na rufę. Kilkanaście minut trwają manewry i bezpośredni sparing między jachtami. Ich dziób mija naszą rufę w absurdalnie małych odległościach. Manewrujemy tak blisko, że spokojnie można przesiadać się pomiędzy jachtami. Obie załogi nakręcone są do granic możliwości. Ostatecznie „Wars” lokuje się kilka metrów za nami na zawietrznej i przez parę minut utrzymuje dystans, po czym nagle przyspiesza i obejmuje prowadzenie, którego nie oddaje już do mety. Napięcie opada i nogi mamy nieco drżące. Przegrywamy, ale walka naprawdę była fantastyczna. Jako trzecia na metę wpływa „Freya”, a za nią „Syrenka”.

To już koniec rywalizacji. Wszyscy się cieszą z udanej imprezy oraz bezpiecznego powrotu do portu. Uczestnicy otrzymują okolicznościowe koszulki ufundowane przez „Studencki Klub Żeglarski Politechniki Warszawskiej”, a zwycięzcy puchary oraz roczną prenumeratę miesięcznika „Jachting” ufundowaną przez wydawcę.

Regaty bezapelacyjnie wygrał „Wars” i to zarówno w klasyfikacji bezwzględnej jak i po przeliczeniu. Jego zasługą jest nie tylko zwycięstwo, ale również stała jazda na maksimum możliwości i nie lekceważenie rywali, mimo że nie miał równorzędnego przeciwnika. Na słowa uznania zasługuje również załoga „Syrenki”, która na jachcie bardziej nadającym się do stoczni remontowej niż na regaty, niezrażona kłopotami technicznymi i wielogodzinnymi różnicami na mecie, ukończyła regaty z uśmiechem na twarzach. Jest to również efektem niesamowitej atmosfery, w której w jakiś magiczny sposób nie pojawia się zawiść, kręactwa i chęć zwycięstwa za wszelką cenę. Może to wrześnieowy Bałtyk dokonuje takiej selekcji, a może po prostu wszyscy czujemy że prawdziwymi przeciwnikami są morze i własne słabości. Szósta edycja Classic Cup odbędzie się w terminie 18-24 września 2011 (zgłoszenia na www.classiccup.pl). Czy znajdą się odważni by podjąć tę rękawicę?