

# Odnaleźć drogę, czyli SKŻ Classic Cup 2008

Artur Krystosik



Fot. Anna Kunkel

**W ostatnim tygodniu września 2008 r. odbyła się czwarta już edycja regat SKŻ Classic Cup. Jako organizator, pomysłodawca formuły regat oraz uczestnik wszystkich dotychczasowych edycji pokuszę się o małe podsumowanie zebranych doświadczeń na tle wydarzeń ostatniej edycji.**

**I**deą regat jest rywalizacja dwumasztowych jachtów na pełnomorskiej trasie, bez wykorzystywania elektronicznych systemów nawigacyjnych, takich jak: GPS, elektroniczny log czy echosonda. Regaty rozgrywane są jesienią, wtedy gdy jest ciemno, zimno i wietrznie. Wyścig jest dość wymagający - 6 dni ciągłego trzymowania żagli, aptekarskiego trzymania kursu i nawigacji, którą dzisiaj znamy głównie z opowieści, stanowi

spore wyzwanie dla amatorskich załóg. Jednakże regaty to nie tylko trud, pot, krew i łzy. To także kilkadziesiąt nieprzypadkowych osób, które wspólnie żeglują i spędzają czas w portach i marinach Bałtyku.

W regatach startują głównie drewniane jachty typu Opal, ale zdarzają się również inne np. J-80. W edycji 2005 startowało 6 jachtów, 2006 - 9, w 2007 - 10, a w 2008 - 7. Organizując regaty pragnęliśmy stworzyć nie tylko nietuzinkową imprezę, ale również promować wiedzę i dać bodziec do doskonalenia w żeglarskim rzemiośle. Staramy się eliminować wszystkie te elementy regulaminu, które prowadzą do równania „w dół”, a uwypuklać te, które zmuszają kapitanów i załogi do uczenia się od lepszych.

## Przedstartowe kłopoty

Na starcie w edycji 2008 stanęło 7 jachtów: „Gwarek”, „Mokotów”, „Politechnika”, „Polski Len”, „Wodnik II”, „Nitron” i „Warszawska Nike”. Tradycyjnie rozpoczęcie regat prze-

widziane jest na niedzielę godz. 1200. Przejmowanie jachtów załogi rozpoczynają na ogół w sobotę około południa, więc czasu na przygotowania nie jest dużo. Podstawową sprawą jest sprawdzenie stanu technicznego jachtów. Niestety polska rzeczywistość jest taka, że sterane całym sezonem Opale przedstawiają dość opłakany widok (przynajmniej niektóre). Na szczęście wspólnymi siłami, pożyczając sobie to i owo (czasem śrubokręt, a czasem genue) udaje się doprowadzić jachty do stanu umożliwiającego żeglugę.

Ponieważ czasu na przygotowania jest mało, wysyłam załoganta na maszt „Wodnika II” dopiero godzinę przed wyjściem. Rutynowa kontrola kończy się fatalną diagnozą - pęknięcie okucia mocującego wanty kolumnowe do masztu. Naderwane jest 75% szerokości okucia od strony lewej burty, a z prawej widoczny jest nadpęknięty spaw. Jacht w tym stanie oczywiście nie nadaje się do drogi. Zimno zrobiło mi się na myśl o tym, co by było gdybym tej kontroli zaniechał.

Więść o naszych kłopotach szybko rozchodzi się po jachtach. Chwilę później przybiega ktoś z Mokotowa pożyczyc ławeczkę bosmańską. Rezultat - wykryty brak zawleczonego zabezpieczającego mocowanie sztagu do topu masztu! Nastroje są podłe. Opale wychodzą na start, a my tkwimy z perspektywą szukania spawacza w niedzielę po południu. Na szczęście armator stanął na wysokości zadania i spawacza zorganizował. Demontaż okuć, spawanie, ponowny montaż i już w trzy godziny po starcie, gdy pierwszy jacht mija właśnie metę, włączamy się do rywalizacji na trasie Gdynia-Hel.

## Wreszcie płyniemy!

Przebieg samego wyścigu był dość typowy. Start wygrał jak zwykle „Gwarek” i jako pierwszy zameldował się na mecie. Jako druga, ku zaskoczeniu uczestników, przypląnęła „Politechnika”, która do tej pory zwykle zamyka-



Fot. KB

### Po przepłynięciu wielu mil, o zwycięstwie często decydowały metry

ła stawkę. Po niej w niedużych odstępach przyplłynęły „Mokotów” i „Polski Len”. „Nitron” mimo dobrego startu, tuż za Gwarkiem, przyplłynął dopiero piąty – widać zawiodła nawigacja, bo „Nitron” na silnych wiatrach jest szybki. „Wodnik II” na zdychającym wietrze doczłapał się do Helu pięć godzin po „Gwarku”, już po ciemku.

Start do etapu Hel-Władysławowo był bardzo emocjonujący. Siedem jachtów kręcących się na niewielkiej przestrzeni, w ciemnościach rozświetlanych jedynie błyskami latarni Hel, przy tężącym wietrze i z załogami naładowanymi po uszy adrenaliną. A adrenalina przydała się, oj przydała, no bo jak tu dokręcić wielką genuę na zepsutych kabestanach? Pojawiły się pierwsze straty w sprzęcie. „Warszawska Nike” straciła któryś ze sztaksli. Zszyją go później podczas postoju we Władysławowie, ale straty czasu na tym etapie nie będą już w stanie odrobić.

Pierwsza edycja regat odbywała się wg zasady „kto pierwszy ten lepszy”. Niestety okazało się, że niektóre Opale są po prostu wolniejsze od innych (choćby ze względu na posiadane żagle), i taka formuła organizacji nie daje im żadnych szans. W drugiej edycji regat wprowadzony został przelicznik oparty na formule wyrównawczej PZZ 2005 (a później PZZ 2007). Przelicznik uwzględnia masę i długość jachtu, a także powierzchnię niesionych żagli.

Czas uzyskany przez jachty na poszczególnych etapach mnożony jest przez współczynnik korygujący jachtu. Uzyskany czas skorygowany wyznacza kolejność na mecie danego etapu. W zeszłorocznej edycji wprowadzili-

śmy zmiany pozwalające deklarować do przelicznika żagle na każdy etap niezależnie. „Warszawska Nike” tracąc żagiel traciła na przeliczniku tylko w jednym etapie, a w kolejnych (gdyby naprawa była niemożliwa) uszkodzony żagiel nie byłby deklarowany i nie wypaczałby wartości regatowej jachtu.

W chwili gdy „Warszawska Nike” traciła sztaksel jachty płynęły wzdłuż półwyspu kursem NE. Wkrótce miał nadejść czas pierwszej ważnej decyzji nawigacyjnej – momentu wykonania zwrotu na kurs NW prowadzący w prostej linii do Władysławowa. Zwrot wykonany zbyt wcześnie mógłby sprowadzić jacht zbyt blisko brzegu, a wykonany zbyt późno spowodowałby nadłożenie drogi.

Uczestnikami regat w większości są ludzie, którzy żeglować po morzu zaczęli już w epoce GPS stąd praktyczna strona nawigacji klasycznej była sporą niewiadomą. Okazało się, że nie taki wilk straszny i we wszystkich edycjach regat doskonale dawano sobie radę (w większości przypadków). Na 100 milowych etapach uzyskiwano dokładność nawigacji rzędu kilku mil, przy czym największy błąd był spowodowany niedokładnością pomiaru prędkości.

Zwrot przy Helu wymagał wzięcia jednego dokładnego namiaru na latarnię Hel. Niestety stale wzmagający się wiatr i rosnąca fala nie ułatwiały zadania. Jak to zwykle bywa, w pogarszających się warunkach zaczęły zawodzić rzeczy, których nikt by nie podejrzewał, że mogą zawieść. Kompas namiarowy na „Wodniku II” okazał się bezużyteczny. Na przechyłach wypadł

z mocowania lądując na dnie skrzynki. Do namiarów pozostała jedynie lornetka z wbudowanym kompasem. Sprzęt bardzo użyteczny, ale niestety obciążony wadą małej stabilności wskazań. Jako pierwszy zwrot wykonuje „Nitron”. Idzie blisko brzegu wybierając najkrótszą trasę i jako pierwszy wpływa na metę.

### Dogonić „Gwarka”

Po uzyskaniu bezpiecznego namiaru i mając „Nitrona” bliżej brzegu (w charakterze bezpiecznika) wykonujemy zwrot. Gdzieś na dystansie powoli dochodzimy i mijamy „Gwarka”. Dla mnie to historyczna chwila, bo dzieje się coś, co kilka razy było bardzo blisko, jednak zawsze pozostawało nieuchwytnym. Powoli wypełnia się plan minimum regat – wygrać etap z „Gwarkiem”. Serce mam w gardle, co chwilę sprawdzam trym żagli i do bólu wypatruję światła pławy „Wła”. Trwa to wieki. Na metę wpływamy na drugiej pozycji, bijemy „Gwarka” również w przeliczeniu (ma nieznacznie lepszy przelicznik).

Napięcie opada, na pokładzie śmiechy, komentarze i krzątanie przy klarowaniu żagli. Ponieważ mamy niezły czas, załogi są wymęczone i odebraliśmy ostrzeżenie przed silnym wiatrem decydujemy się na postój we Władysławowie. Niestety poranne prognozy nie są dobre, a różne źródła podają dramatycznie różne prognozy siły wiatru. Jak zwykle w takich sytuacjach pojawiają się (na ogół wśród załóg, niestety w tym przypadku miało to miejsce wśród kapitanów) „jastrzębie” optujące za wyjściem. Argumen-



Najazd słowiańskich drakkarów na port Wikingów

ty są zazwyczaj te same – „jesteśmy tu żeby pływać”, „nasz jacht ma większe szanse przy silnych wiatrach” itp.

Oczywiście o wyjściu nie było mowy, ani stan jachtów, ani załóg, ani odebrane prognozy nie dawały cienia szansy na podjęcie takiej decyzji. Kwestia bezpieczeństwa zawsze była ważnym aspektem organizacji regat, a zakaz używania urządzeń elektronicznych, co raz to wzbudza sporo kontrowersji. Decydując się na organizację tej imprezy oparliśmy się na następujących zasadach:

- ❑ Udział jest dobrowolny, a klasyczna nawigacja jest abecadłem, które powinno być znane wszystkim kapitanom i oficerom żeglującym po morzu.
- ❑ Żadne decyzje organizatorów nie mogą naruszać zasad dobrej praktyki morskiej, nawet jeśli miałyby to oznaczać nieudaną imprezę.
- ❑ Kapitan ma prawo i obowiązek użyć urządzeń elektronicznych lub napędu mechanicznego w sytuacji, gdy uzna bezpieczeństwo jachtu za zagrożone.

Przykładem skorzystania z tej zasady było postępowanie jachtu „Mokotów”, który w edycji 2007 na 20 minut uruchomił silnik, aby wyjść ze strefy rozgraniczenia ruchu w warunkach braku wiatru i mgły. Jacht otrzymał karę przewidzianą regulaminem, ale postępowanie niewątpliwie należy uznać za rozsądne i odpowiedzialne. Niestety, są również przykłady negatywne. W edycji 2006 na jednym z jachtów pomyłono światło latarni Dueodde (Fl. (3) 10s) znajdującej się na południowym cyplu

Bornholmu z nieświecącą (!) wschodnią boją kardynalną umieszczoną 1,5 Mm od Nekso.

Spektakularnym wydarzeniem w edycji 2006 był udział jachtów w akcji poszukiwawczej wszczętej na skutek zaobserwowania w okolicy Rozewia kilku czerwonych rakiet. Wielogodzinne przeczesywanie morza przez statek SAR „Bryza” przy udziale jachtów startujących w regatach oraz żaglowca „Zawisza Czarny” nie przyniosło żadnych rezultatów.

### Pecha ciąg dalszy...

Postój we Władysławowie trwał do bę. Start do następnego etapu z mełą w Gronhogen zaplanowaliśmy na godz. 1000. Dzięki temu jachty w okolicy południowego cypla Olandii po-

winny znaleźć się jeszcze w nocy. W myśl starego przysłowia „jak się ściemni to się rozjaśni” powinno to znacznie ułatwić nawigację na końcowym etapie trasy.

Podczas startu po raz kolejny daje się we znaki pech „Wodnika II” – pęka stalowy fał grota. Wracamy do Władkowa. Naprawa trwa 6 godzin, z czego najwięcej zajmuje przepuszczenie pilota przez maszt. Szpajls na stalówce to już formalność i czysta przyjemność – stara dobra szkoła procentuje. Niestety, takiego opóźnienia w żaden sposób nie da się nadrobić. Co gorsza nie mamy również szans na zobaczenie jakichkolwiek świateł Olandii, bo na podejściach do Kalmarsundu będziemy w dzień.

Kurs wyznaczam bezpiecznie na środek cieśniny. Pomyłka w którąkolwiek ze stron powinna wyprowadzić nas na jedno lub drugie wybrzeże. Mylimy się o kilka mil na zachód, niestety pozycję udaje się ustalić dopiero po zobaczeniu wiatraków na zachodnim wybrzeżu cieśniny. Do Gronhogen mamy stamtąd kilkanaście mil, niestety już pod wiatr.

Pozostałe jachty przyplłynęły jeszcze w nocy, różnice między nimi nie były duże i wynosiły około godziny. Etap wygrał „Gwarek”, drugi był „Nitron”, a trzeci „Mokotów”. „Wodnik II” przyplłynął 10 godzin po zwycięzcy. Tyle kosztowała nas naprawa oraz konsekwencje braku możliwości wczesnej korekty kursu na podejściu do cieśniny. Po tym etapie, z nie-



Zielona noc na Utklippan

Fot. Anna Kunkel



jasnych dla reszty pobudek wycofał się „Nitron”. Wielka szkoda, bo chłopaki naprawdę dobrze sobie radzili.

### Powrotnym kursem

Start do następnego etapu wyznaczamy na godzinę 2000 tego samego dnia. Wyjście z cieśniny jest bardzo emocjonujące. Mając dokładne namiary decyduję się na przejście blisko mielizn, teraz „Wodnik II” robi za bezpiecznik. Inne jachty wybierają bardziej okrężną trasę i powoli zostają za rufą. Nadszpiegowanie trudnym przeciwnikiem okazała się „Warszawska Nike” uparcie trzymając się rufy, a w końcu wychodząc na prowadzenie. Równie niespodziewanie jak wyskoczyła do przodu, nad ranem zostaje w tyle.

O świcie w zasięgu wzroku znajduje się tylko jeden jacht, i oczywiście jest to „Gwarek”. Jest na tej samej wysokości co my, za to nieco dalej na zachód. O wszystkim zadecyduje wybór kursu. Jeśli nasz jest właściwy, to „Gwarek” będzie musiał nadrobić wysokość. Jeśli „Gwarka”, to my będziemy musieli ją wytracić. Na wysokości Rozewia okazuje się, że trafiliśmy idealnie. „Gwarek” nadrabia i lokuje się za naszą rufą w odległości kilkunastu długości kadłuba.

Do Helu zostało jeszcze parę godzin. Spręż w załodze jest maksymalny, wypompowana słodka woda, ciężary i cała załoga na dziobie. Zęzę pompujemy co pół godziny i ... trzymamy dystans. Powoli zbliżamy się do cypla. Ciąć? Niby dno opada tam bardzo gwałtownie, ale dopie-

ro od pewnego momentu. Jakby tego było mało, na przedłużeniu cypla widać mnóstwo tyczek od sieci rybackich. Decyzję podejmuje „Gwarek”, tnie przy skórze kierując się wprost na skupisko sieci. Powtarzam jego manewr. Brzeg mijamy w absurdalnie małej odległości.

Oba jachty robią wszystko, żeby uzyskać przewagę. Płyniemy na motyla. Geny pracują na wytykach trzymanych przez załogantów stojących jedną nogą na windzie fałowej, a druga na ramieniu kolegi. Wiatr przy brzegu kręci. Z fordewindu robią się na przemian baksztagi obu halsów, załogi na przemian przekładają wytyki.

„Wodnik II” nie oddaje prowadzenia, wchodzi w strefę świeżego wiatru i jako pierwszy mija linię mety. „Gwarek” melduje się na mecie półtorej minuty później. Półtorej minuty różnicy na 130 milach morskich! Wodnik – Gwarek prawie 2:0. Prawie? „Gwarek” nas przeliczył. Żeby wygrać w czasie przeliczeniowym różnica musiałaby wynosić około 20 min. Ale nie to, rachunki z „Gwarkiem” mamy od początku tej imprezy i dopiero zaczynamy je wyrównywać. Jako trzecia na mecie zameldowała się „Warszawska Nike”.

Humory wszystkim dopisywały, bo mimo początkowych opóźnień wszystkie jachty bezpiecznie spotkały się na Helu, a nawet został nam jeszcze jeden dzień na krótki i emocjonujący wyścig na Zatoce. Ostatniego dnia regat mieliśmy piękną słoneczną pogodę z wiatrem o sile 3. Trasa prowadziła z Helu pod Gdańsk, z powrotem pod pławę

„GD” a dalej na linię mety wytyczoną przez falochron portu w Gdyni.

Na starcie jak zwykle było ciasno, mistrz startu „Gwarek” tym razem przekombinował. Dotknął genuą znaku (południowy znak kardynalny nieopodal Helu) przez co nie dość, że otrzymał karę, to jeszcze rozdarł delikatny żagiel na znacznej przestrzeni. Bardzo dobrze wystartowały „Polski Len” i „Politechnika”. Omijając zamieszanie przy boi szerokim łukiem i na dużej prędkości wyskoczyły w kierunku Gdańska. „Wodnik II” wystartował słabo, natomiast kolejny raz okazało się, że dokładność nawigacji gra istotną rolę w tych regatach.

Kursy „Polskiego Lnu” i „Politechniki” wyznaczone były za bardzo na południe. Po mniej więcej połowie dystansu i korekcie okazało się, że muszą płynąć fordewindem, podczas gdy „Wodnik II” stale płynął pełnym baksztagiem. „Gwarek” po prowizorycznej naprawie żagla za pomocą srebrnej taśmy, wybrał rozwiązanie dwóch ostrych baksztagów.

Jako pierwszy na boję zwrotną „NP” przyplął „Wodnik II” nadrabiając straty ze startu. Jako drugi zameldował się „Polski Len” ze stratą jednej długości. „Gwarek” wykorzystując znak do wykonania karnego kółeczka rwie prowizorycznie naprawioną genuę i stawia kliwra. Płyniemy halsując się w kierunku pławy „GD”. Mimo że „Polski Len” jest jedną długość za nami, naszym głównym przeciwnikiem ciągle pozostaje „Gwarek”. Sławek Rudnicki zna swój



Fot. AK

Stare okucia mogą być przyczyną poważnej awarii

jacht i Zatokę jak własną kieszeń. Mimo sporej straty i mniejszego sztakla nie rezygnuje, a znany jest z tego, że potrafi bezlitośnie wykorzystać błędy przeciwników.

Powtarzając manewr „Gwarka” rozjeżdżamy się z „Polskim Lnem” na przeciwne halsy. Niestety nie był to dobry hals i tracimy prowadzenie. Dodatkowo przy zwrocie genua zaczepia o saling, robimy kółeczko aby ją uwolnić co dokłada kolejne metry do straty. Jedyne nadzieje, że „Polski Len” źle wyznaczy kurs na boję i nadłoży drogi.

Ostatnia prosta do znaku. „Wodnik II” przejechał optymalny punkt zwrotu i płynie na znak pełnym bej-dewindem. „Polski Len” na przeciwnym halsie idzie łeb w łeb. Boja rośnie w oczach, i niewiadomo kto pierwszy wejdzie na znak. Pierwszy jest „Polski Len”. „Wodnik II” kręci zwrot dosłownie o metr, dwa za jego rufą. Dużo odrobiliśmy, ale niewystarczająco.

Ostatnia prosta to skutecznie odpierane próby ataku na kursie pełnym. Na metę wpływamy sekundy za „Polskim Lnem”, trzeci przypluwa „Gwarek”. Wiatr powoli cichnie. Ostatnie jachty linię mety przecinają wiosłując sztormdeskami i gretingami.

W remontowanej gdyńskiej marinie trudno o miejsce, ale jakimś cudem wszyscy się mieścimy. Odprężenie, spotkania, wspólne śpiewanie. Klasyfikacja po pięciu biegach jest nastę-



pująca: I miejsce „Gwerek”, II miejsce „Polski Len”, III miejsce „Wodnik II”. Klasyfikacja bezwzględna (bez przeliczników): „Gwerek”, „Wodnik II” i „Polski Len”. Jakże szkoda tych dwóch etapów, z których wyeliminowały nas awarie.

### Podsumowanie

Zwycięzcą czterech dotychczas rozegranych edycji i większości etapów jest jacht „Gwerek” dowodzony przez Sławka Rudnickiego. Jednakże jego przewaga maleje z roku na rok i z etapu na etap. W tym roku na 3 etapach (w tym jednym 100 milowym) „Gwerek” minął metę mając „Wodnika II”

przed sobą. Inne jachty jak „Polski Len” czy „Farurej” potrafiły „Gwarka” przeliczyć. Wyrównywanie się stawki cieszy i jest oznaką, że regaty spełniają pokładane w nich nadzieje. Cieszy również to, że są jachty żeglujące z etapu na etap lepiej oraz to, że o zwycięstwie decyduje nie lepszy sprzęt, ale suma umiejętności kapitana i załogi.

W ostatnich trzech edycjach jacht „Politechnika”, którego armatorem jest SKŻ PW zajął ostatnie klasyfikowane miejsce. W edycji 2008 nagroda „czerwonej latarni” przypadła „Warszawskiej Nike”, ale to z pewnością nie jest jej ostatnie słowo.



Siedem dni, dziesięć jachtów, niemal sto osób