

Żeglarstwo IV Bałtyckie Regaty o Puchar Unity Line i Promu Polonia

Na pokładzie jachtu Sharki



RADOŚĆ PŁYWANIA Przy pełnej prędkości przecinamy linię mety jako zwycięzcy. Jacht Sharki był bezkonkurencyjny. Na zdjęciu w rogu załoga balastuje. W jasnej czapce autor tekstu, fot. WG

Szczecin. Port jachtowy Ligi Obrony Kraju. To tu kotwiczy piękny, 18-metrowy jacht Sharki. Stąd wypływa w rejsy, tu cumuje po powrocie z morza. Tu jest jego dom.

Taszczy my bambetle na keję. Witamy się z Cezarym Wolskim, kapitanem jachtu, oraz resztą załogi.

— No to uształujcie się, chłopaki. Wasze koje są na dziobie — rzuca kapitan. Sharki stoi rufą do nabrzeża. Podchodzimy bliżej. Jacht jest długi i szeroki. Wysoki maszt. Wchodzimy do środka. Dużo miejsca. Dwumetrowy mężczyzna nie sięgnie głową do sufitu. Mesa. Spory stół. Wokół miejsca do siedzenia. Normalna kuchnia! Szafka, lodówka, kuchenka...

Dziesięcioosobowa załoga uwija się przy takielunku. Sprawdzają, czy wszystko na swoim miejscu i czy wszystko działa. Każde niedopatrzenie czy błąd może spowodować kłopoty na morzu. Na regatach wszystko musi chodzić jak w szwaj-

carskim zegarku. Sprzęt i ludzie. Nie ma miejsca na prowizorkę. Sprawdzają po kilka razy — żagle, wanty, fały, szoty, silnik, elektronikę. Każdy zna swój zakres obowiązków. Każdy wie, co do niego należy.

Na zalewie

Do regat startujemy jutro rano ze Świnoujścia. Musimy więc przepłynąć ponad 80 mil przez jezioro Dąbie i Zalew Szczeciński. Zbliża się wieczór. Wiemy już, że będziemy żeglować nocą. Z portu wypływamy na silniku. Kanalikiem na Dąbie.

— Kiedyś tu kwitło żeglarstwo. Jeszcze jak dobrze działały kluby. Kiedy poupadały, to sprzęt zaczął niszczyć. Niemcy powykupywali co lepsze — snuje opowieść Zenek.

Stawiamy żagle. Grota i genuę. Wiatr słaby. Robimy zakłady, czy dopadnie nas szalejąca nad Szczecinem burza. Robi się trochę niesamowicie.

Wchodzimy na zalew. Całkiem ciemno. Różne światełka. To do Szczecina przepychają się statki, promy, barki. Trzeba uważać. Lepiej zawczasu zmykać im z drogi.



POD WIATR Kapitan Cezary w skupieniu obserwuje akwen regat. fot. WG

Przejąłem ster. Akurat przywiało za Trzebieżą. Jakiś 4-5 st. w skali Beauforta. Sharki śmiga po wodzie w lekkim przechyle. Wielka to frajda prowadzić taki duży jacht. Tor wodny wskazują oświetlone boje i nabieżniki. Sielankę przerywa okrzyk Romana, nawigatora.

— Nie oświetlona boja na kursie! Widzę ją na radarze! Jest blisko! Wszyscy na pokład! — komenderuje Roman. Za ciemno, nic nie widać. Dopiero snop światła z reflektora wyszperał przeszkodę. Ruch kołem sterowym i mamy ją za sobą. Takie alarmy co najmniej jeszcze kilkanaście razy. O trzeciej nad ranem w potwornej ulewie cumujemy w basenie północnym portu w Świnoujściu. Jeszcze tylko kropelka rumu na rozgrzewkę w tawernie i łądujemy w kojach. Rano trzeba być w pełni sił. Bałtyk czeka.

Na starcie

8.00 — śniadanie. Kapitan po raz kolejny przypomina, kto za co odpo-

WYNIKI REGAT

Klasa Otwarta (jachty pow. 9 m dł.)

1. Sharki — kpt. Cezary Wolski
2. Hajduk — kpt. Wojciech Drewniak

Klasa Otwarta (jachty o dł. do 9 m)

1. Verano — kpt. Marek Wróblewski
2. Petrel — kpt. Andrzej Szwaba

Zegzdrym

Klasa IMS

1. Hals Team — kpt. Zbigniew Jattołszczuk
2. Tradewinds — kpt. Artur Pomorski
3. Zoltar — kpt. Robert Kępczyński

na pokładzie. Wiemy już, że start się udał. Teraz tylko nie popełnić żadnego błędu. Nawigator Roman melduje o odległości do boi zwrotnej. To jeszcze daleko. Gdzieś na wysokości Dziwnowa.

Na morzu

Od pełnego morza nadbiegają spore fale. Jacht przebija się przez nie w bajdewindzie. Przechył.

— Wszyscy na balast na nawietrzną! — rozkazuje kapitan Czarek. Siedzimy na burcie ze zwisającymi nogami. 11 osób swoje waży, więc przechył jest trochę mniejszy i Sharki płynie jeszcze szybciej. Bezapelacyjnie prowadzimy. Po 2-3 godzinach żeglugi Janek zauważył przez lornetkę boję zwrotną. Robimy zwrot przez sztag. Lewą burtą omijamy boję i półwiatrem zasuwamy do następnej. Po godzinie jesteśmy przy ostatniej boi.

— Przygotować blistera do stawienia! — krzyczy kapitan. Coś nie gra. Żagiel nie chce się rozwinąć. Nadyma się, a za chwilę skręca się i jakoś dziwnie zawija. Tracimy prędkość. Kapitan denerwuje się i popędza dziobowych do znalezienia przyczyny kłopotów. Za chwilę puszcza ster i biegnie w stronę masztu. Ruch ręką i blister staje pięknie wypełniony wiatrem. Linka o coś się zaczepiła i blokowała postawienie żagla. Byle drobiazg może sprawić nie lada kłopoty.

Widzimy już metę. Nie ma możliwości, by ktokolwiek odebrał nam zwycięstwo. Przewaga jest zbyt duża. Drugi jacht ledwo widoczny za rufą. Linię mety przecinamy z gromkim „hurra”!

Śpiewając „Za to, żeś szkołę mi dało twardą, dziękuję tobie morze...” wracamy do portu. Jutro drugi wyścig. Jeszcze nie wiemy, że też go wygramy...

Jarosław Królak PB

i.krolak@pb.pl (22) 334-20-62

SŁOWNIK

keja — nabrzeże do cumowania
sztalować się — rozłokować się na jachcie
koja — miejsce do spania
dziób — przód jachtu
rufa — tył jachtu
mesa — „salon” jachtowy
takielunek — osprzęt na jachcie
wanty — metalowe liny podtrzymujące maszt
fały — liny do stawiania żagli
szoty — liny do naciągania żagli
mila morska — 1852 m
kokpit — miejsce dla załogi na zewnątrz w okolicy steru
grot — główny żagiel

genua — duży żagiel przedni
skala Beauforta — określa siłę wiatru (od 0 do 12 st.)
prawy hals — wiatr wieje z przodu od strony prawej burty
kabestan — „młynek”, na którym owija się szoty
węzeł — prędkość w milach morskich na godzinę
bajdewind — kurs „pod wiatr”
nawietrzna — burta, od strony której wieje wiatr
zwrot przez sztag — przecięcie dziobem linii wiatru
półwiatr — kurs, gdy wiatr wieje prostopadle do burty
blister — wielki przedni żagiel