

## Silverrudder – relacja Władysława Chmielewskiego

**Mówi się, że żeglarstwo regatowe to jest sztuka robienia błędów. Wygrywa ten, który zrobi ich najmniej. Warto więc uczyć się na błędach już popełnionych przez innych żeglarzy. Mając to na uwadze postanowiłem opisać mój start na jachcie „Bindi” w największych pod względem ilości startujących regatach samotnych żeglarzy Silverrudder Challenge of the Sea.**

Po pierwsze należy się wszechstronnie przygotować. Przygotowanie powinno objąć techniczną sprawność jachtu, analizę wymagań regat, analizę trasy i startujących jachtów, prognozy pogody a także przygotowanie psychofizyczne żeglarza.

I tutaj już popełniłem pierwsze błędy. Jacht technicznie był przygotowany dość dobrze.

Problem był z dryfterem (rodzaj lekkiej dużej genuy zwijanej na miękkiej linie) – niestety źle się zwijał i przy silnym wietrze górna część pozostawała rozwiana.

Kolejna sprawa to zaopatrzenie w energię elektryczną. W czasie trwania tego wyścigu jest całkowity zakaz uruchamiania silnika lub agregatów spalinowych, które mogą być pomyłone z silnikiem. Uruchomienie silnika jest równoznaczne z DSQ.

W związku z graniczną ilością zapasu prądu na około 24-godzinny wyścig (134 Nm) zamontowałem baterię słoneczną. Niestety bateria była zamontowana na dachu sprayhooda. Sam sprayhood powoduje duże dodatkowe opory oraz utrudnia pracę przy kabestanach i spowalnia szybkie wyjście na dziób jachtu.

Już w Svendborgu wypakowałem z jachtu około 100 kg „przydasi”, następnym razem wypakuję jeszcze kolejne 100 kg. Przy słabym wietrze każdy kilogram ma znaczenie. Trasa była mi znana dość dobrze, to był mój trzeci start w tym wyścigu. Bardzo dobrze sprawdziło się szczegółowe zaplanowanie trasy na ploterze i uruchomienie jej przed startem – trasa przesuwała się automatycznie do kolejnych waitpointów.

Analiza startujących jachtów w mojej grupie od razu dała mi usprawiedliwienie, że właściwie nie mam szans na pierwszą 20-stkę (na liście startowej były 142 jachty) więc już psychicznie byłem gotowy trochę odpuszczać.

Przygotowanie fizyczne zaniedbałem i to był poważny błąd. Analiza prognozy pogody przeprowadzona była wielokrotnie nawet rano w dzień startu i odpowiednio zaplanowałem żagle na kolejne etapy wyścigu.

Starty kolejnych grup odbywały się w Svendborg Sundzie, a w mojej grupie Keelboats Medium wystartowały 102 jacht. Trasa była tym razem przeciwna do ruchu wskazówek zegara więc startowaliśmy na wschód. W czasie startu był bardzo porywisty wiatr, który w podmuchach dochodził do 38 kts (takie dostałem informacje).

Niestety nie mogłem tego sprawdzić, ponieważ tuż przed startem złamał się wspornik czujnika wiatru, który zawisł na kablu w dół masztu. Ponadto start był pod przeciwny prąd dochodzący do 3 kts. Na szczęście startowaliśmy z wiatrem, a według prognozy siła wiatru miała się zmniejszać już po 2 godzinach od startu.

Niestety nie miałem odpowiednio przygotowanego zegara startowego, który zwykle wyświetlam na ploterze. Musiałem cały czas mieć wyświetloną mapę ze względu na otaczające nas mielizny. Gdybym sprawdził to wcześniej to nie byłoby problemu wyświetlić czasu na zegarze, jednak zrobił się tłok i już nie mogłem puszczać rumpla.

Zgodnie z planem startowałem na pełnym grocie, zrolowanym fokiem i przygotowanym do postawienia na dziobie Drifterze. Zwykle staram się już wcześniej znajdować się w pobliżu linii startu i też tak zrobiłem tym razem. Opłaciło się miałem bardzo dobry start, wg trackingu wystartowałem na 6 miejscu.

Chwilę po starcie, gdy sytuacja trochę się ustabilizowała rozwinąłem fokę. Jazda była niesamowita, 10-cio metrowe jachty płynęły z prędkością 8-9 kts po wodzie, nad dnem było około 6 węzłów ze względu na wsteczny prąd. Jachty niebezpiecznie zbliżały i oddalały się od siebie, robiąc sporą falę. Najmniejszy błąd w sterowaniu mógł spowodować kolizję z innym jachtem znajdującym się w odległości czasami nawet jednego metra.

Trzeba było precyzyjnie wybierać drogę, aby nie płynąć w głównym nurcie prądu, nie wjechać na mieliznę i być na tyle daleko od brzegu, żeby drzewa nie przestoniły wiatru, zmniejszając prędkość jachtu.

Po opuszczeniu Svendborg Sundu, zwrot przez rufę trochę przyprawił mnie o atak serca. Dalej płynęliśmy półwiatrem, często na znacznie wyluzowanym grocie, aby zabezpieczyć się przed wywózką w czasie silnych podmuchów. Zgodnie z prognozą wiatr zmniejszał siłę i jacht rozwijały Code 0. Ja rozwinąłem przygotowanego na dziobie Driftera. Niestety okazało się, że źle był przypięty i straciłem około 5 minut na rozwinięcie żagla.

Zacząłem odrabiać straty do konkurentów. Trzeba było rozważnie wybierać trasę. Zbyt blisko brzegu wiatr zwalniał, a zbyt blisko głównego nurtu był przeciwny prąd około 1,7 – 2,2 kts. Jachty płynęły w stronę mostu. Należało precyzyjnie wybrać przęsło, pod którym zmieści się maszt. Im dalsze przęsło tym szansa na bezpieczną żeglugę zwiększała się, ale równocześnie zwiększała się droga, którą trzeba było przepłynąć.

Nagle w czasie gwałtownego, silnego podmuchu wywiozło mnie. Popełniłem błąd, bo mogłem mocniej odpaść, przetrwać szkwał i postarać się wrócić na poprzedni kurs. Jednak bałem się zbyt wcześnie odpaść i znaleźć się w głównym nurcie przeciwnego prądu.

Pozwoliłem, żeby jacht wywiozło i zacząłem walczyć z Drifterem. Zamiast spróbować go zwinąć, to puściłem fał i hals, fał się w połowie zablokował i Drifter zapracował na długim fale za rufą jachtu.

Jednocześnie poluzowany hals wyłamał dwa bloczki relingowe. Rozpoczęła się mozolna praca wciągnięcia z wody na pokład 50-cio metrowego żagla, przy prędkości jachtu około 6 kts. Na tej operacji straciłem około mili względem konkurentów oraz strasznie się zmęczyłem, byłem mokry od potu.

Skierowałem jacht w stronę wybranego przęsła i posprzątałem bałagan na pokładzie. Przy moście okazało się, że jest niższy poziom wody i mogłem przepłynąć bezpiecznie jedno albo dwa przęsła wcześniej, jednak już było za późno.

Za mostem wiatr zaczął wyostrzać i słabnąć. Podobnie jak większość jachtów halsowałem się pod słabszy wiatr i pod prąd około 1,8 kts pomiędzy wyspą Fyn i Romso. Jachty, które wybrały drogę po wschodniej stronie Romso, miały dłuższą drogę, podobny prąd, ale za to silniejszy wiatr.

Przebrałem się w suche ciepłe ubranie, przygotowując się na noc z temperatura 10 °C. Na kilka mil przed północno-wschodnim cyplem Fyn zrobiłem kolejny zwrot w stronę brzegu i niestety wiatr odkręcił z północnego na północno-zachodni. Jachty które były już około 2 mile za mną po kolejnym przecięciu spotkały się ze mną.

Następnie żegluga na zachód i tutaj kolejny błąd. Zamiast utrzymywać wysokość, trochę odpadłem, żeby zwiększyć prędkość. Niestety wiatr znowu odkręcił na zachodni i żeby ominąć półwysep Aebelo musiałem wykonać dodatkowy hals na północ około 5 mil.

Ciemno już było bardzo i nie zorientowałem się, dlaczego spadała mi prędkość o 1 węzeł. Okazało się, że achtersztag zablokował głowicę grota i to bardzo spowolniło jacht.

Po ominięciu Aeblo dalej popłynąłem już bez zwrotów do Małego Bełtu, gdzie dotarłem po pierwszej w nocy. Przeciwny wiatr i bardzo silny prąd zgodny z moim kursem powodował

zwariowaną prędkość nad dnem SOG do 8 kts. Należało uważnie sterować, aby maksymalnie wykorzystywać prąd, jednocześnie żeglując możliwie najkrótszą drogą.

Przetasowanie z jednym z goniących mnie jachtów było znaczące. Na jednym zwrocie musiałem mu ustąpić po kolejnych dwóch już był pół mili za mną.

Po opuszczeniu Małego Bełtu wiał silny wiatr myślę, że dochodzący do 20 kts. Żegluga była baksztagiem do fordewindu. Powinienem postawić małego genakera A5, ale byłem zbyt zmęczony. Gdybym to zrobił pewnie dogoniłby czołówkę stawki, jednak włączyłem autopilot i przysypiałem aż do świtu.

Nad ranem wiatr osłab do kilkunastu kts. Specjalnie na tą okazję miałem przygotowany ogromny 106-metrowy genaker A2, jednak irracjonalnie się zaparłem tłumacząc sobie, że jestem zmęczony, boli mnie bark i pewnie niewiele mi to pomoże. Nie postawiłem, inne jachty mnie wyprzedzały.

Znowu jesteśmy w Svendborg Sundzie kierując się do mety i tutaj wiatr maleje niemal do zera, przeciwny prąd nasila się w głównym nurcie do 2,1 kts. Płynę nad kolejnymi mieliznami, żeby zminimalizować wpływ prądu.

Doganiają mnie kolejne grupy jachtów płynących na spinakerach i też się zatrzymują. Nagle prąd się wzmacnia i dwa jachty koło mnie rzucają kotwice. Zaczyna padać deszcz i przychodzi odrobina wiatru, włączam autopilot i chowam się pod sprayhoodem.

Płynę w stronę mostu, gdzie jest przewężenie i prąd się wzmacnia. Znajduję się dokładnie przy moście i nie mogę przepłynąć dalej. Prędkość jachtu jest równa prędkości przeciwnego prądu. Jachty na spinakerach omijają mnie a ja stoję jak zamurowany. Przerzucam fokę na motyla i powoli odpływam od mostu.

Dochodzi południe, wychodzi słońce i robi się bardzo ciepło. Muszę dodatkowo walczyć z zasypianiem. Jachty na spinakerach płyną po wschodniej stronie toru wodnego. Ja podpatrzyłem inny jacht bez spinakera i płynę po zachodniej stronie.

Walka z prądem, przy braku wiatru, jest trudna. W pewnym momencie prąd odrywa mnie i zabiera w główny nurt. Tracę kilkadziesiąt metrów i zaczynam od początku mozolne zdobywanie kolejnych metrów. Wreszcie przychodzi kilkuwęzłowy wiatr i dopływam do wyczekanej mety.

37 miejsce na 79 którzy ukończyli, niespecjalnie napawa mnie radością, chociaż wielu znajomych gratuluje mi wyniku. Jeżeli nie popełniłbym tych błędów to, w mojej ocenie, miałem dużą szansę na pierwszą dziesiątkę.