

# Regaty

## małych statków

Bartosz Obracaj

Głębokości na sondzie spadają z 10 do 5, 3, 2 metrów. Nie ma wątpliwości, że z prędkością 7 węzłów i postawionym spinakerem idziemy prosto w mieliznę. Zmieniamy kurs ostro w lewo, bez zmiany żagli. Sytuacja jeszcze się pogarsza – w krytycznym momencie pod kilem mamy tylko 40 centymetrów.



Wczesną wiosną dowiadujemy się, że nasz jacht jest zbyt mały, byśmy mogli wziąć udział w rozpoczynających się w Gdyni regatach Cutty Sark – Tall Ships Race. W zamian organizatorzy proponują rywalizację w Small Ships' Race, siostrzanej imprezie przeznaczonej dla mniejszych jednostek. Tylko, że start jest odrobinę dalej. W Anglii...

Regaty ruszają na początku lipca z Ipswich na wschodnim wybrzeżu Wielkiej Brytanii. Finisz ponad dwustumilowej trasy planowany jest w holenderskim Delfzyl i ma się zbiec w czasie z „Festiwałem siedmiu mórz – DelfSail”, największym w tym roku na Morzu Północnym zlotem wielkich żaglowców.

Zdajemy sobie sprawę z trudności – konkretny termin naszego dopłynięcia na odległy start, nielata trasa oraz bardzo rygorystyczne wymagania dotyczące wyposażenia jachtu w środki bezpieczeństwa. Do dyspozycji mamy tylko jeden atut – szybki i dzielny jacht. Wspólnie z Darkiem Zielskim – armatorem *BÜFFELA* – podejmujemy decyzję: płyniemy!

Od tej chwili przygotowania do rejsu idą już pełną parą. Kompletujemy wymagany przez organizatorów sprzęt: radiopławę, UKF-kę, osobiste środki ratunkowe... Dopiero kilka dni przed planowanym wypłynięciem jesteśmy w 100% gotowi. Jeszcze kosmetyka jachtu w Górkach i następnego dnia rano możemy wychodzić. Prognoza jest jednak bezlitosna: rusza zachodni sztorm. Musimy poczekać aż odpuszcą.

#### Jak nie w ciszy, to pod wiatr...

Wychodzimy z Górek w środę, 25 czerwca. Start do regat odbędzie się 7 lipca, jednak zgodnie z regulaminem imprezy, na miejscu musimy być najpóźniej dzień wcześniej. Mamy więc 11 dni na dotarcie do Anglii. Przy sprzyjającej pogodzie i bez awarii wszystko powinno się udać. Oznacza to jednak, że dla nas regaty zaczynają się już teraz.

Do Bornholmu szczęście nam dopisuje. Początkowo przeciwny wiatr na Zatoce korzystnie odkręca i bez problemów „połykamy” kolejne mile. W pobliżu wyspy stawiamy spinakera – to jest pierwsza próba opanowania tego żagla

przez nową załogę. „Zapala” bez problemów, prędkość jachtu rośnie. Kilka chwil później, dla równowagi, prędkość wiatru spada do zera. Po godzinie słabe podmuchy pozwalają nam przesunąć się o dalszych kilka mil. Niestety, po kilku godzinach wiatr zamiera zupełnie. Liczyliśmy się raczej ze sztormowymi wiatrami, a tutaj „cisza absolutna”.

Nie mając innego wyjścia Kilonię osiągamy na silniku. Dotarcie tutaj zajmuje nam trzy i pół doby – mieścimy się „na styk” w założonym harmonogramie.

Konieczność zakupu niedostępnych w Polsce map zmusza nas do dłuższego postoju. Spokojna z reguły marina w Holtenau tym razem o mały włos nie staje się ostatnim portem naszej wyprawy. Po południu, wychodząca ze śluz na pełnej szybkości (II) policyjna motorówka wywołuje olbrzymie zafalowanie. Szczęśliwie jesteśmy akurat na jachcie i własnymi rękami chronimy *BÜFFELA* przed rozbitciem o betonowe słupy nabrzeża. Drewniany jacht obok nie ma tyle szczęścia; jego uszkodzenia są dużo poważniejsze niż nasze. Robi się awan-

tura, ktoś wzywa policję. Po godzinie mamy na pokładzie policyjnego eksperta. Przeprasza, robi zdjęcia i wystawia zaświadczenie dla polskiego ubezpieczyciela – to ich wina i w związku z tym pokrywają kwoty przyszłego odszkodowania. Wolimy sobie nie wyobrażać jak wyglądałaby podobna operacja u nas w kraju.

Z powodu późnego śluzowania Kanał Kiloński pokonujemy na raty, z postojem na spokojnym kotwiczowisku Flemhuder. We wtorek 1 lipca wychodzimy z wysoką wodą na Łabę. Do startu pozostaje 6 dni.

#### Zdążymy na start czy nie?

Po minięciu Cuxhaven kończy się wiatr. Lawirując między statkami, z nadzieją na silniejsze podmuchy, odchodzimy dalej w morze. I rzeczywiście jest „mocna” szóstka, tyle że z zachodu! Dobę później nie wieje już wcale i na martwej fali kotyszemy się bezsilnie. Płynięcie na silniku tym razem nie wchodzi w rachubę – paliwa musi nam wystarczyć przynajmniej na część drogi powrotnej. Po kilku godzinach wiatr znowu wieje, tym razem „prawie w pysek”, bo z NW. Darek proponuje wejście do Den Helder w Holandii. Odbierzemy tam dwie załogantki – Karolinę i Monikę, które pierwotnie miały dojechać autobusem do Anglii. Kierunek wiatru sprzyja, więc się decydujemy. W czwartek wieczorem z falą i silnym, korzystnym prądem docieramy do portu. Po godzinie załoga w „wersji regatowej” jest już w komplecie.

Czasu na relaks nie mamy jednak wiele – dzisiaj czwartek; pierwsze jachty floty Small Ships' Race spodziewane są w Ipswich już jutro, a my mamy do pokonania jeszcze prawie 150 Mm. Kontaktuję się z szefem regat Ronem Dadswellem i przekazuję informacje o naszej aktualnej sytuacji. Ron – od początku bardzo zaangażowany w przedsięwzięcie – wie tylko, że wypłynęliśmy z Polski. Teraz zna szczegóły, ale wyczuwam, że nie podziela naszej wiary w dotarcie na czas. I chyba ma rację, bo z optymistycznych wyliczeń wynika, że dotrzemy do Ipswich najwcześniej 24 godziny przed startem. Oczywiście pod warunkiem, że nic niespodziewanego się nie przydarzy.

A to „niespodziewane” przychodzi już następnego dnia. Wychodzimy z Den Helder z prognozą 4-5°B z NW. Jednak za główkami wiemy, że twórcy tych danych nie przyłożyli się zbytnio – mimo ostoiętego akwenu, na trzecim refie grota i potówce zrolowanej genui jacht ciężko pracuje i mocno kładzie się na burtę. Schronić się w oddalonym o ponad 20 Mm Ijmuiden i zrezy-

nować z regat? Postanawiamy płynąć. W nocy z soboty na niedzielę nikt nie pamięta już kłopotów spod Den Helder. Na horyzoncie majaczą niewyraźne światła – Anglia! O świcie, w gęstej mżawce, mijamy nabrzeża Felixstowe i Harwich, kierując się w górę rzeki Orwell do Ipswich. Jeszcze kilka mil i jesteśmy u celu. A więc jednak udało się, dotarliśmy! Dzień przed startem.

Cumujemy do burty nowoczesnego brytyjskiego słuca *DISCOVERY*, jako jedenasty i ostatni jacht floty Small Ships' Race. *BÜFFEL* okazuje się najmniejszym uczestnikiem regat i jedynym reprezentantem krajów bałtyckich. Większość załóg patrzy na nas z sympatycznym zaciekawieniem, dla innych (o czym dowiadujemy się dopiero na mecie) jesteśmy przypadkowymi turystami, którzy z regatami nie mają nic wspólnego. Przecież pokonanie tylu mil, by 24 godziny później ruszyć z powrotem, nie ma sensu. Najserdeczniej, w imieniu organizatorów, wita nas Ron. Mówi, że są pod wrażeniem...

#### O kilka kabli...

Pierwsza część naszego planu jest już za nami, teraz trzeba się przyzwocić zaprezentować na regatach. Przyglądając się jachtom rywali zaczynamy wierzyć, że jest szansa na dobry wynik. Po cichu liczymy, że tradycja naszego rejsu się utrzyma i po starcie będziemy mieli przeciwny wiatr. *BÜFFEL* z pewnością jest w stanie iść o wiele ostrzej od tych kilkunastometrowych kolosów. Prognozy pogody otrzymane na odprawie kapitańskiej pozbawiają nas tych nadziei. Na najbliższe dni SW, 4-5°B. A więc wiatr dokładnie w plecy!

Po zakończeniu wszelkich formalności związanych ze startem, mamy parę godzin na poznanie Ipswich. Dobrze, że tylko tyle – brudno, błędnie i smutno. Podobno jeszcze kilka lat temu było tu zupełnie inaczej, jednak kryzys w przemyśle zebrał swoje żniwo.

W poniedziałek rano ruszamy z powrotem. Linia startu wyznaczona została na pełnym morzu, w pobliżu Harwich. Silny wiatr wieje rzeczywiście z SW. Stawia nas to w trudnym położeniu, ciężko będzie wywalczyć dobre miejsce.

O 13.00 naszego czasu ruszamy – nietypowo – z wiatrem. Płyniemy 6 węzłów w kierunku Texel. Zgodnie z przewidywaniami kierunek i siła wiatru faworyzują rywali. Jesteśmy na 5 miejscu – nasze marne sto kilkanaście metrów żagla nie może się równać z kilkoma setkami na masztach rywali przed nami. Wkrótce pierwsza trójka znika za horyzontem.

Po południu pojawia się cień nadziei na poprawę wyniku. Wiatr nie zmieniając kierunku słabnie, powierzchnia morza wygładza się. Prędkość *BÜFFELA* stale rośnie: 6, 7, po chwili 8 węzłów; zaczyna się robić interesująco. Gdy jachty za nami znikają za horyzontem, przed nami z wieczornej mgły wylania się czołówka. Dla nas aktualne warunki są doskonałe, możemy „wycisnąć” z jachtu jego maksymalną prędkość. Tymczasem dla rywali to prawdziwa katastrofa – wiemy, że muszą stać prawie w miejscu. W nocy bez problemów zostawiamy za rufą żeglujący w drugiej klasie kecz *MORNING STAR* i rywala z naszej grupy *JAMESA COOKA*. Jesteśmy więc na trzecim miejscu! O świcie, gdy będąca na drugiej pozycji *RONA II* jest zaledwie 1-2 Mm z przodu, wiatr znowu tężeje i kręci. Musimy zrzucić spinakera. Po chwili, bezsilni oglądamy, jak charakterystyczny kadłub kecza po raz drugi w tych regatach znika nam przed dziobem.

Mijamy Texel, do mety pozostaje około 100 Mm. Wiatr nie zamierza po raz drugi odpuszczać, sylwetka goniącego nas *JAMESA COOKA* rośnie w oczach. Ponieważ Anglicy żeglują w naszej klasie, porażka z nimi oznacza utratę miejsca na podium. Znowu w górę idzie spinaker. Prędkość rośnie, ale przewaga ciągle topnieje. Zaczynamy być zmęczeni. Na *COOKU* żeglują dwa razy więcej załogi niż u nas; mogą robić zmiany wacht, które u nas są niemożliwe.

Wybieramy ryzykowną strategię. Mając o wiele mniejsze zanurzenie, decydujemy się płynąć bliżej brzegu. W całym pomysłu jest „tylko” jeden mały szkopuł – nie mamy wszystkich dokładnych map holenderskiego wybrzeża, co na wodach pływowych jest poważnym problemem. Trudno, raz się żyje.

Początkowo wszystko idzie zgodnie z planem. Nienimy strefę przybrzeżną zyskując cenne metry. Jednak w pobliżu wyspy Ameland (ok. 25 Mm przed metą), dotąd często spotykane jachty i statki rybackie nagle znikają. Na nieprecyzyjnej mapie widać jedynie małą zieloną plamkę. Musi być płytko, ale na pewno zobaczymy „kardynała”. Rzeczywiście jest, ale daleko po lewej! Po chwili głębokości na sondzie spadają z 10 do 5, 3, 2 metrów. Nie ma już wątpliwości, że z prędkością 7 węzłów i postawionym spinakerem idziemy prosto w mieliznę. Zmieniamy kurs ostro w lewo, bez zmiany żagli.

Początkowo sytuacja jeszcze się pogarsza – w krytycznym momencie pod kilem mamy tylko 40 cm – ale po kilku długich minutach głębokości wracają do normy. Niebezpieczeństwo mija, kilka mil dalej wchodzimy już na dokładne



Po regatach. Marina w Delfzyl



Piękniejsza część załogi BÜFFELA z marynarzami z MIRA

mapy. Jeszcze długo skóra cierpieć mi na myśl, co stałoby się przy choćby minimalnym otarciu kilem o dno. Bravura została nam na szczęście wybaczona. Teraz wiemy już jednak, że JAMES COOK nas nie dogoni. Jego załoga walczy do końca, ale gdy późno w nocy przy pławie „Westerems” przekraczamy linię mety, Anglicy są kilka kabli w tyle. Jesteśmy na trzecim miej-

scu; oczy same zamykają się ze zmęczenia...

**Well done, BÜFFEL, well done!**

Gratulacje od kapitana OCEAN VENTURE, którego jacht jako pierwszy przeciął linię mety, dają nam sporą porcję satysfakcji. Wiemy już, że nasz wynik został zauważony; teraz czekamy tylko na przybycie pozostałych jachtów.

Tymczasem w Delfzijl atmosfera wielkiego festynu – właśnie dzisiaj rozpoczyna się festiwal morski połączony ze zlotem największych żaglowców świata. Nasze regaty stanowią część tej imprezy, więc jako załoga możemy korzystać ze wszystkich atrakcji festiwalu.

Wkrótce Ron przedstawia nam oficjalne rezultaty tegorocznych Small Ships' Race. Zgodnie z przewidywaniami jesteśmy na trzecim miejscu w swojej klasie. W generalnej klasyfikacji, po przeliczeniach, zajmujemy piąte miejsce. Trochę żałujemy, że nie udało się wywalczyć przynajmniej „dwóch trójek”, ale może za rok?

Na wieczornej uroczystości rozdania nagród spora niespodzianka. Otrzymujemy aż trzy nagrody: za trzecie miejsce w klasie, za największy wysiłek, by stanąć na starcie regat, oraz nagrodę specjalną ufundowaną przez holenderski bank dla jachtu, który pokonał najdłuższą drogę na start.

Zwycięzcą naszej klasy zostaje OCEAN VENTURE. W generalnej klasyfikacji triumfuje MORNING STAR. Drugiego dnia przychodzi czas na „odebranie” naszej specjalnej nagrody. Okazuje się, że wygraliśmy dwa miejsca załogowe w zaimprovizowanych regatach jachtów klasy MaxFun 35. Organizatorem jest firma Roya Heintera, najlep-

szego obecnie holenderskiego żeglarza oceanicznego. Podczas gdy z Patrycją walczyliśmy w nich do „ostatniej krwi”, Darek z Karoliną reprezentują naszą załogę na kapitańskim obiedzie. Wracają zaprzyjaźnieni z kapitanem i pierwszym oficerem NADIEŻDY (bliźniaczy żaglowiec DARU MŁODZIEŻY). Rosjanie zapraszają całą naszą załogę na swój pokład.

Szczegółowa wizytacja żaglowca kończy się w kapitańskiej kajucie. Tego wieczoru królują: lodowata rosyjska wódka zagryzana stoniną, muzyka z magnetofonu zamykanego w starej szafie i opowieści długo w noc o „braciach Słowianach”, trudnej historii i planach na przyszłość. Jesteśmy zafascynowani ich gościnnością i życzliwością – tak serdecznego przyjęcia nikt nam tutaj nie zgotował. O rodakach z polskich żaglowców cumujących nieopodal nie wspomnę.

#### Pętla zostaje zamknięta

Opuszczamy Delfzijl ponownie w czteroosobowym składzie.

Płyniemy znów pod wiatr, ale zawsze trochę do przodu. Nie udaje nam się dotrzeć do Gdyni. Z braku wody, jedzenia i paliwa musimy zawinąć do Kołobrzegu. Ponowne



Zlot żaglowców w Delfzijl

spotkanie z poznanymi na naszych regatach załogami nie dojdzie więc do skutku. Kilka dni później, dokładnie po miesiącu od wypłynięcia, docieramy do Górek. Biała rakieta idzie w niebo; pętla wyprawy zostaje zamknięta. □

#### ZALOGA S/Y BÜFFEL

DARIUSZ ZIELSKI – ARMATOR, SKIPPER;  
BARTOSZ OBRACAJ – CO-SKIPPER, NAWIGATOR;  
PATRYCJA KWAS; WOJCIECH OBRACAJ; KAROLINA ŚWISTAK (DEN HELDER – IPSWICH – DELFZIJL);  
MONIKA STACHURA (DEN HELDER – IPSWICH – DELFZIJL); ADAM GARDECKI (GÓRKI – HOLTENAU).



Nagrodą specjalną był start w lokalnych regatach przedstawicieli załogi BÜFFELA na pokładzie jachtu WHO CARES