

„NASI” KAPITANOWIE W BITWIE O GOTLAND”

UWAGA: Klikając w # po prawej na dole powiększysz obraz na całą stronę. „+” lub „-” zmieni jego wielkość.

„BITWA O GOTLAND” to bardzo wymagające żeglarskie regaty samotników rozgrywane na jeziennym, burzliwym wtedy BAŁTYKU, porównywalne niekiedy, pod względem trudności ze słynnymi regatami OSTAR, FASNET czy nawet SYDNEY – HOBART.

„Nasi”, Kujawsko Pomorscy, kapitanowie PAWEŁ BIAŁY i KRZYSZTOF FOJUCIK z sukcesami, od kilku już lat, uczestniczą w tych regatach.

Zanim przybliżymy sylwetki wyżej wymienionych kapitanów, kilka informacji o „BITWIE O GOTLAND”. Pierwsze te regaty odbyły się w roku 2012 i startowały wtedy 2 jachty. Obecnie regularnie ściga się około 20 jachtów, których kapitanowie stanowią elitarne grono żeglarzy.

Dlaczego „BITWA” jest tak wyjątkowa i trudna?. BAŁTYK we wrześniu to niżej niż za niżej, z wiatrem nierzadko do 50 węzłów, czyli nieraz 10 w skali Beauforta. Pogodową skalę trudności obrazują fakty takie, że w 2019 roku do mety dotarły tylko 3 jachty na 19 startujących, a w roku 2017 na 22 jachty startujące do mety dotarł tylko 1 jacht. Do przepłynięcia jest około 500 mil morskich, co zajmuje 3 do 5 dni żeglugi solo i non-stop na akwenie o bardzo dużym ruchu wszelkiego rodzaju statków. Do tego dochodzi sportowa walka z innymi uczestnikami, bo to przecież regaty, a nawet BITWA....

Kapitan PAWEŁ BIAŁY to żeglarz z zamiłowania, instruktor żeglarstwa, harcmistrz, Z-ca Komendanta Chorągwi Kujawsko-Pomorskiej ZHP, członek Kujawsko-Pomorskiego Kolegium Kapitanów Jachtowych, członek Zarządu K-P.O.Z.Ż w Bydgoszczy.

W regatach „BITWA O GOTLAND” startuje po raz trzeci. W bieżącym 2019 roku zajął doskonałe 3 miejsce i jednocześnie zdobył nagrodę Edwarda Zająca dla ostatniego jachtu na mecie tych regat. Ten paradoks wynika z tego, że startowało 19 jachtów a regaty ukończyły tylko 3 jachty. Paweł startuje na jachtach, które udostępniają mu różne organizacje lub osoby prywatne, ceniące jego talent. W 2019 roku żeglował na jachcie DELPHIA 40,3 udostępnionym przez CWM ZHP. Jacht ten jest dobrze przygotowany do żeglugi samotnej także w trudnych warunkach (na tym jachcie redaktor Kuba Strzeczkowski przepłynął Atlantyk dla uczczenia 50-lecia radiowej TRÓJKI).





Fot. Kuba Majajski

Kapitan KRZYSZTOF FOJUCIK żeglowanie rozpoczął na Zalewie Koronowskim koło Bydgoszczy, a potem już na własnym jachcie s/y OFO żegluje na Bałtyku samotnie, z przyjaciółmi lub z rodziną. W „BITWIE O GOTLAND” startował kilkakrotnie, zdobywając w 2016 roku 3 miejsce a w roku 2015 wygrał te regaty z rewelacyjnym czasem 80:09 godzin (wygrał jednocześnie klasę OPEN). Jego jacht s/y OFO to Dufor 405 przystosowany do żeglugi turystycznej, ale także do żeglugi samotnej.

Kapitan Krzysztof Fojucik jest członkiem Kujawsko-Pomorskiego Kolegium Kapitanów Jachtowych. W roku 2016 otrzymał Nagrodę Prezesa K.-P. O.Z.Ż za wybitne osiągnięcia na morzu.



Zdjęcia udostępnione przez Krzysztofa z jego startów w BITWIE O GOTLAND w latach 2015 - 2016.

Opracował: Bolesław Krystowczyk, dnia 4.11.2019 roku.

Wywiad z kapitanem Pawłem Białym, uczestnikiem „Bitwy o Gotland” - przeprowadzony przez Komendanta CENTRUM WYCHOWANIA MORSKIEGO ZHP w Gdyni Rafała Klepacza.

Rafał Klepacz: Paweł. Zaczniemy od początku, jest niedziela, 15 września, godzina 0800. O 1200 startuje Bitwa o Gotland. Uważa się, że to jedno z najtrudniejszych regat samotników w Polsce. Pijesz poranna kawę patrzysz w prognozy, a tam sztorm. Co wtedy myślałeś?

Paweł Biały: Nie było lekko. Wiedzieliśmy, że będzie wiało, w porywach nawet do 50 kn. Ale wiedzieliśmy też, że będzie to trwało maksymalnie 12 – 14 godzin. Czyli zadanie wydawało się jasne. Przetrwać te 12-14 godzin, jak najszybciej dopłynąć pod Gotlandię, żeby móc się schować, albo, w przypadku jakiejś awarii, żeby mieć porty schronienia i wtedy regaty mogłyby się zacząć od początku. Przewidywaliśmy, że po opuszczeniu strefy silnych wiatrów, po tym, jak ten sztorm przejdzie, będziemy mogli się ścigać, a nie walczyć z pogodą. W niedzielę każdy podejmował decyzję jak się refuje. Ja zarefowałem się po uszy, drugi ref na grocie i ¼ fok. Założyłem, że będę się rozrefowywał, jak zobaczę jaka jest sytuacja na wodzie, a nie dorefowywał.

RK: Najgorsze było pierwsze 12 godzin?

PB: Najgorsze było drugie 12 godzin. Pierwsze sześć godzin to żegluga przez zatokę. Była bardzo przyjemna, wiatr w sam raz do 20 kn. Zaczęło mocniej wiać za Helem. I około 2200 zaczęła się kumulacja, która trwała do około 0600 rano. O 0600 już poczułem, że wiatr słabnie. Jak wstało słońce, to temperatura zaczęła rosnąć, ciśnienie wzrastać i zaczęło słabnąć. Wtedy można było zobaczyć gdzie się jest w stawce i ocenić sytuację. Plan miałem taki, żeby jechać pod Gotlandię, schować się z nią, poczekać, żeby rozfalowanie się zmniejszyło o wtedy podejmować decyzję o halsowaniu się na zachód.

Noc była ciężka. Bezsenna. Wszystko w zasadzie szło dobrze, sprzęt nie zawodził, jedyne co się wydarzyło to pęknięcie szkentli drugiego refu grota. Żagiel zrzuciłem i postanowiłem poczekać z jakimiś decyzjami i oceną strat do rana, jak się trochę morze uspokoi. Więc tak od około godziny 0330 jechałem na samym fok, co nie pozwalało iść, ostro, ale było stabilnie i bezpiecznie.

RK: Jak wygląda życie na jachcie w czasie samotnych regat?

PB: Staram się, żeby było normalnie. W Bitwie są 3 strefy, gdzie można drzemać. Drzemać, bo o spaniu nie ma mowy. Można sobie w tych trzech strefach uciąć 15 – 20 minutową drzemkę. Pierwsza taka możliwość to jest za Helem, gdzieś do platformy Petrobaltica. To taki moment, że warto się zdrzemnąć, nawet jak się nie chce spać. Druga strefa znajduje się po minięciu platformy, bo potem zaczyna się routa TTS pod Gotlandią, i tam mamy duży ruch statków i nie powinno się nawet drzemać. Później jest doba dookoła Gotlandii, płynie się blisko brzegu, żeby przejść jak najkrótszą trasą, jest sporo wyzwań nawigacyjnych, więc nie da się spać. I potem trzecia strefa za pławą Salvorev, przy korzystnym wietrze można się odłożyć na południe i można sobie złapać drzemkę, a czasem nawet trochę więcej odespać.



RK: A co jadłeś w czasie regat?

BP: Pierwszej doby niewiele. Bo apetytu nie było i czasu. Dużo suchych rzeczy i dużo ciepłych napojów. Temperatury były niskie i organizm się szybko wychładzał. Szczególnie, że trzeba było siedzieć cały czas w kokpicie. Później już jadłem normalnie. Dania obiadowe, raczej gotowe. Nie jadłem liofilizatów, raczej wybrałem takie dania, które łatwo i szybko przyrządzić. Ważne są trzy rzeczy. Ma być sycące, dużo protein i ciepłe. Życie jest, wbrew pozorom, dość monotonne. Zmian kursu nie ma wiele, więc jedyne co się robi, to kontrola kursu, nawigacja, czytanie książek i – jak pogoda pozwoli – to odsypanie. Wiem, że niektórzy zabierają laptopy i oglądają seriale. Osobne zagadnienie to praca przy żaglach – trymowanie. W końcu są to regaty i staram się z jachtu wycisnąć ile się da, żeby jednak płynął szybko.

RK: Miałeś jakieś chwile słabości? Miałeś jakiś moment, że pomyślałeś o powrocie?

PB: No pierwsza doba była trudna. W zasadzie pierwsza noc. Nie myślałem o powrocie. Wiedziałem, że jeśli zdecyduję się wracać, to będę wracał w trudniejszych warunkach. Chciałem jak najszybciej przepłynąć do Gotlandii. Wiedziałem, że ten sztorm kiedyś się skończy, wiedziałem, że w końcu przestanie wiać tak mocno. Byłem zaskoczony dzielnością jachtu. Delphie są znane w Bitwie o Gotland, w końcu nawet rekord trasy należy do Delphii 40. Koledzy, którzy znają te typy jachtów podpowiedzieli, żeby nie przeżaglowywać Delphii, bo więcej żagla wcale nie wpływa na prędkość, a jedynie na większy przechył. Ponieważ w przeszłości Delphie czasem traciły maszty w regatach, to to było moje zmartwienie. Najbardziej bałem się właśnie utraty masztu i dlatego płynąłem od razu zarefowany. Więc odpowiadając na pytanie – miałem obawy, ale nie miałem momentu zawahania ani chęci powrotu.

RK: To jedno z ostatnich pytań o zaskoczenia. Coś Cię zaskoczyło?

PB: Zaskoczyła mnie dzielność Delphii III. Spodziewałem się, że będzie gorzej. Tego typu konstrukcje charakteryzują się tym, że często tłuczą na fali. Ja nie lubię tego odgłosu, bo od razu mam wizję, że zerwie się balast, albo stracę płetwę sterową. Okazało się, że ten jacht nie tłucze. Delphia III trzyma się dobrze wody, byłem nią pozytywnie zaskoczony. Drugie zaskoczenie to prędkość. Wystartowałem w miarę dobrze, byłem gdzieś z przodu. Potem dwa ścigacze odjechały, co było do przewidzenia, ale też okazało się, że jadę w czołówce. Jachty, które z racji na ożaglowanie czy konstrukcję powinny jechać gdzieś z przodu płynęły obok, nawiązałem z nimi walkę. Prędkości 8 – 9 na wiatr to naprawdę dobrze. Więc zaskoczyła mnie łódka. Nie tylko zresztą mnie. Wiele osób zakładało, że Delphia III nie ukończy Bitwy. Nie byliśmy faworytami. Dla wielu ukończenie regat przez Delphię III to zaskoczenie.

RK: Jak się czujesz, jako jeden z trzech tych co dopłynęli. Z 20 jachtów startujących do bitwy, tylko trzy dopłynęły. Jakie to uczucie?

PB: Czuję się bardzo dobrze. Uczucie jest przyjemne, jestem zadowolony. W ostatnich regatach byłem outsiderem, sprzęt nie pozwalał na nawiązanie walki, w zasadzie chodziło tylko o to, żeby przeżyć. Tym razem było fajnie, bo poczułem już trochę rywalizacji, można było powalczyć.

RK: Jakie plany za rok?

PB: Na pewno wystartuję w Bitwie. Organizatorzy też mam nadzieję że nie wyobrażają sobie żeby było inaczej. Środowisko Bitwy jest hermetyczne, wszyscy się znają lub bardzo szybko poznają, nie ma wśród startujących osób przypadkowych. To ważne, w kontekście bezpieczeństwa regat. W Bitwie starują ludzie w odpowiednim momencie swojego rozwoju żeglarskiego i skipperskiego. To i tak jest weryfikowane przez kontrolę techniczną, przez kontrolę doświadczenia. Nie ma tam przypadkowych osób więc mam nadzieję, że w przyszłym roku ponownie wystartuję.