

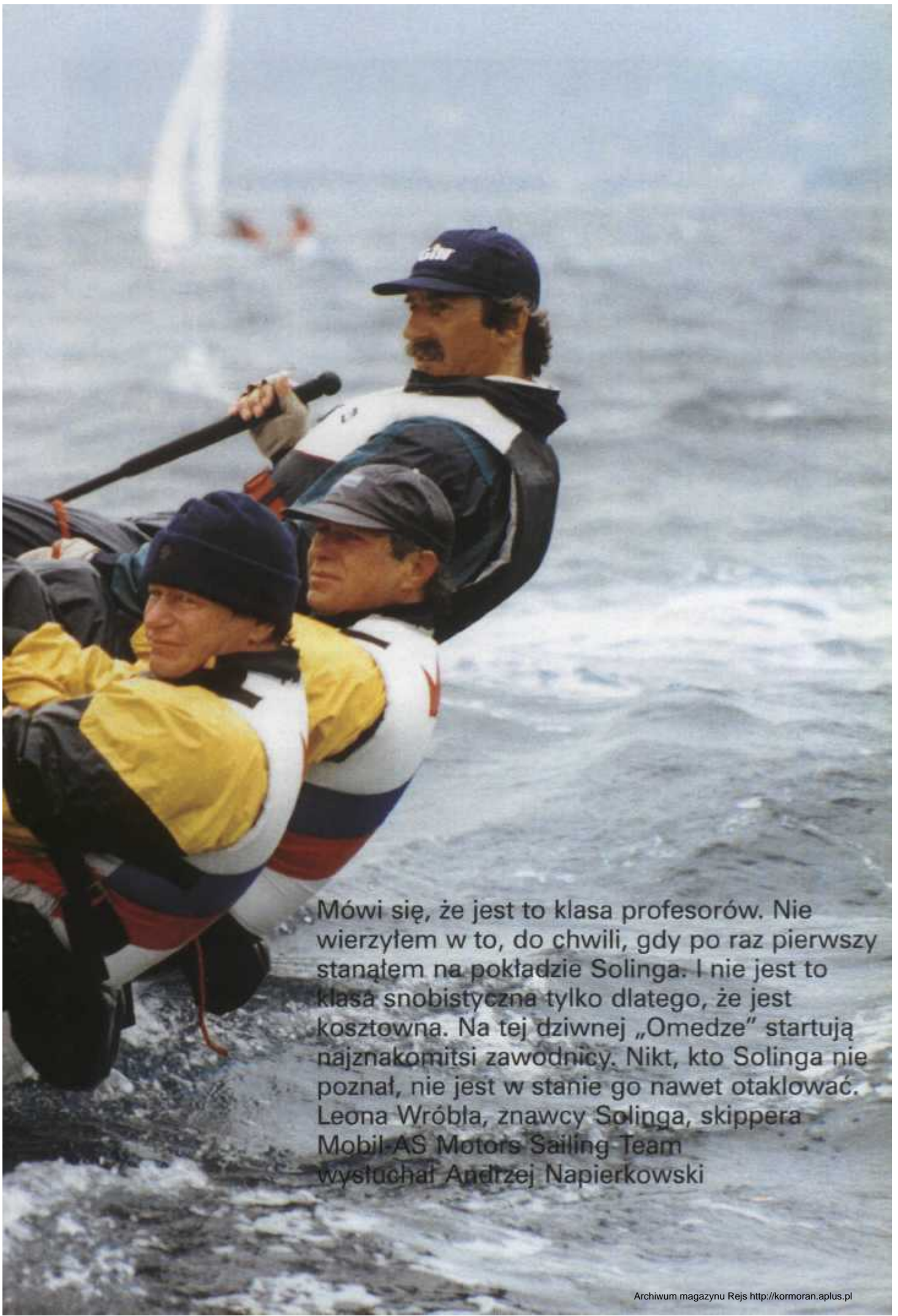
Klasy olimpijskie...

SOLING CHODZI OSTRO

RUCH

Fot. Andrzej Napierkowski

Leon Wróbel (za sterem), Tomasz Stocki i Krzysztof Szymczak podczas regat przedolimpijskich w Hyeres 1996 r.



Mówi się, że jest to klasa profesorów. Nie wierzyłem w to, do chwili, gdy po raz pierwszy stanąłem na pokładzie Solinga. I nie jest to klasa snobistyczna tylko dlatego, że jest kosztowna. Na tej dziwnej „Omedze” startują najznakomitsi zawodnicy. Nikt, kto Solinga nie poznał, nie jest w stanie go nawet otaklować. Leona Wróbla, znawcy Solinga, skippera Mobil AS Motors Sailing Team wysłuchał Andrzej Napierkowski



Soling to piękny kształt, a także perfekcyjne zrównoważenie środka boczno oporu i środka ożaglowania

Taktyka

Jest bardzo prosta. Jeżeli przegra się start, przegrało się wyścig. Odrobienie początkowych strat jest praktycznie niemożliwe. W innych klasach łódki się rozjeżdżają - w poszukiwaniu korzystniejszego wiatru jeden jedzie na prawym, inny na lewym halsie... Tu się tak nie dzieje, ostatni bowiem nie jest gorszym żeglarzem od pierwszego. Poziom jest bardzo wyrównany. Dlatego też kolejność na górnej boi decyduje o kolejności na mecie. Strata długości łodzi jest w przypadku Solinga ostateczną przegraną. Zdarzają się przypadki, przy bardzo silnym wietrze na kursach spinakerowych, że zawodnicy popełniają minimalne błędy i zostają z tyłu - nigdy jednak nie jest to zasługą rywali.

Towarzystwo

Solingowcy to pod każdym względem elita. Dostać się do grona mistrzów jest bardzo trudno - trudno jest także z nimi rywalizować. Wszyscy znają się jak tyse ko-

nie - wspierają się, gdy jest to potrzebne - tak, że wygranie protestu z każdym z nich dla „obcego” nie jest możliwe. Kiedy po raz pierwszy wystartowaliśmy wraz z Tomkiem Stockim i Krzyśkiem Szymczakiem w poważnych regatach, przez większość byliśmy traktowani jak ludzie innej, gorszej rasy. Zarzucono nam nieznaną przepisy, brak podstawowych umiejętności żeglarskich. Trzeba przyznać, że w przypadku tej specyficznej klasy o zasadność takich zarzutów nie trudno. Na szczęście znalazłem wsparcie ze strony zawodników, z którymi się wcześniej ścigałem w innych klasach. Jochen Schumann i Georgij Szajduko bardzo mi pomogli. Bez ich udziału, mimo niezłych wyników, bardzo trudno byłoby nam wypracować godziwe miejsce w gronie wielkich.

Załoga

Załoga liczy trzy osoby - ich łączny ciężar powinien się mieścić pomiędzy dwieście osiemdziesiąt a trzysta dwadzieścia kilogramów.

I tak jest na najlepszych łódkach. Rosjanie, Niemcy, Duńczycy - to chłopcy po sto dziewięćdziesiąt centymetrów, często nawet dwumetrowcy.

Jeden załogant - pierwszy od dziobu - nie musi być zbyt sprawny. Może to być godziwej postury zapaśnik lub zawodnik uprawiający sumo. Podczas mistrzostw świata, w roku 1996, jeden z zawodników reprezentujący barwy Włoch mierzył wprawdzie tylko sto siedemdziesiąt centymetrów wzrostu, ale ważył... sto czterdzieści kilogramów. Widok niezapomniany. Tacy panowie pracują na Solingu w charakterze balastu i... falochronu. Drugi załogant musi być doświadczonym żeglarzem.

Pierwszy tylko wpina szoty, natomiast ten siedzący bliżej sternika prowadzi spinakera. Zrzucaniem „balona” zajmują się wspólnie. Osobnik żeglujący w środku przez cały czas jest wpięty w „kajdany” - na stałe przywiązuje się do łódki, niczym pies biegający wzdłuż drutu. Ruchy ma bardzo ograniczone, uprząż zamocowana do nóg pozwala mu bowiem jedynie wyjść na balast.

W przypadku wywrotki najważniejsze jest więc, by uwolnić nie-szczęśnika z tej pułapki. Przy silnych wiatrach, wysokiej fali i długich wyścigach w podobny sposób mocuje się także drugi załogant. Jednak przed górną boją wypina się z „potrzasku” - musi obsłużyć spinakerbom. „Kajdany” pozwalają wykonać zwrot w znacznie krótszym czasie niż na innych łódkach. Załogant po prostu rzuca się z burty na burtę, ufając, że linka zamocowana pośrodku kadłuba go utrzyma.

Manewry

Soling jest łódką, na której zwroty wykonuje się najszybciej. Trymu dostosowanego do jednego halsu się nie zmienia. Zarówno szoty grota, jak i foka są ustawione na stałe na prowadnicach. Żadnego z żagli się nie luzuje ani nie wybiera. Podczas zwrotu żagle przemieszczają się z „automatu”, a załoga błyskawicznie przeskakuje na nawietrzną. Oczywiście, na morzu zdarza się, że kierunek wiatru nie jest zgodny z kierunkiem fali i wówczas trzeba jacht nieco przetrzymać. Zmiany jednak są minimalne.

Regulacje

Pozwalają na wszystko. Dostownie. Nie spotkałem jeszcze drugiego jachtu, na którym w czasie żeglugi można regulować napięcie i położenie want-długich i krótkich. Wanty wędrują po pokładzie na wózkach, po prowadnicach o długości trzydziestu centymetrów. Takie rozwiązanie pozwala na dotrymowanie jachtu do warunków wiatrowych i do halsu. Po minięciu górnej boi, przy przejściu na pełny kurs, maszt pochylamy ku dziobowi - do trzydziestu stopni - im słabszy wiatr, tym większe pochylenie. Achtersztąg trzeba wówczas wydłużyć nawet o sto dwadzieścia centymetrów. Trzeba pamiętać, że zanim poluzujemy achtersztąg, należy wyluzować wanty. W przeciwnym wypadku żegnamy się z masztem... Cała ta operacja dokonywana jest ze względu na dużą wyporność sekcji



Foto: Marek Słodownik

Dobry, czy nie? Kil Solinga musi w każdym miejscu odpowiadać normom monotypu



Na pełnych kursach Solingi żeglują z masztami przechylonymi do przodu o 30°



Na dolnej boi

dziobowej jachtu. Odciążona rufa nie ciągnie wówczas za sobą wody.

Pod pokładem Solinga znajduje się pajęczyna złożona z około dwustu linek - stalowych, kewlarowych... Dzięki licznym przełożeniom, sternik ma dostęp do wszystkich; do większości zaś - także załoganci. Każdy osobno. Poszcze-

gólne linki wychodzą spod pokładu na burty, tak, że w każdej chwili znajdują się pod ręką zainteresowanego. Na przestrzeni kilkunastu centymetrów mamy regulacje want, lików, położenia wózków... Wszystko skonstruowane tak, że dowolną operację można wykonać dwoma palcami.

Na dolnej boi

Tu się zaczyna się prawdziwa żeglarska zabawa. W jednej chwili trzeba zrzucić spinaker i przetrzymać cały jacht. „Balon” spada w ostatniej chwili - w momencie, gdy dziób znajduje się na wysokości znaku. Zbiera go pierwszy załogant. W tym samym czasie sternik wybiera achtersztąg, a drugi załogant wanty. Wszystkie czynności muszą być wykonane w kilka sekund. Jeżeli zdarzyłoby się, że wejdziemy na ostry kurs z pochylonym masztem do przodu, natura by nam nie darowała - wiatr zrobiłby porządek nad pokładem. Nie spotkałem jeszcze żeglarza, któremu przydarzyła się taka przygoda, ale nie spotkałem, ponieważ - jak się rzekło - Soling jest klasą profesorów. Tu nie ma miejsca na najdrobniejsze błędy. Ani czasu na ich popełnianie.

Ostro

Ba, najostrzej. Nie znam jachtu, który mógłby żeglować tak ostro do wiatru jak Soling. Przy średniej sile

wiatru większość łódek potrafi zeglować bardzo efektywnie. Przy silnych wiatrach przewaga Solinga dochodzi nawet do piętnastu stopni. Dlatego też, jako nowicjusz, miałem bardzo duże problemy z oceną odległości do górnej boi. Robiłem zwroty, by wejść na znak, po czym okazało się, że myliłem się nawet o dwieście metrów.

Dodatkowy kłopot sprawia fakt, że w przypadku Solinga i wyrównanego poziomu żeglarzy, do górnej boi flotylla dociera w formie wachlarza. Każda łódka jest w kryciu. Nie ma mowy o złapaniu przeciwnika na błędzie „prawy-lewy”. Po prostu nie ma możliwości wykonania zwrotu. Podobnie jest na starcie. Jeżeli wyrusza się na trasę wyścigu z pozycji skrajnej - spod boi lub spod statku komisji - jest szansa na uzyskanie pewnej swobody. Jednak w przypadku, gdy startujemy spod komisji i przełożymy się na lewy hals, nasz jacht jest całkowicie zamknięty przez grupę przeciwników - i musimy żeglować tak długo, jak pozostali. Wyjątkiem jest przypadek, gdy uda się wyprzedzić rywala o długość łódki - wówczas można wybrać stronę.

Soling broni się sam. Nawet przy najsilniejszych wiatrach i przy najostrzejszych kursach. Jest tak zrównoważony, że pracy sterem w ogóle się nie czuje. Jeżeli zaś sternik miałby zamiar przewrócić jacht, on mu na to nie pozwoli - nie bacząc na poczynania załogi, szybko i stanowczo Soling wyostry do wiatru.



Fot. Marek Stodownik



Fot. Marek Stodownik

Regulacja naciągu want - z prawej strony górnego zdjęcia. Reszta to także żeglarski kosmos

O Solingu mówią:

Jochen Schumann, Niemcy

Dla mnie Soling to królewska klasa. Żeglowałem na Finnie, zdobyłem na nim złoty medal na Igrzyskach olimpijskich, ale zawsze uważałem, że ukoronowaniem kariery jest właśnie Soling. Ta łódka nie wybacza błędów, wymaga ogromnej sprawności fizycznej, a przy tym jak chyba żadna inna wymusza wręcz perfekcyjne zgranie załogi. Żeglowałem wiele na innych jachtach, ale na Solingu zawsze najchętniej. Jest to jacht szybki, uniwersalny i piękny, wymagający dużego kunsztu żeglarskiego i dużego doświadczenia.

Roy Heiner, Holandia

Soling ma w sobie coś niepowtarzalnego, to niezwykła łódka i bardzo chętnie na niej pływam. Oczywiście, motywują mnie sukcesy w tej klasie, ale z pewnością ma ona także dużo wewnętrznego piękna. Myślę, że będzie ona powoli ewoluować w kierunku konkurencji match-racingowej. Jako konstrukcja trzyosobowa nie ma w tej chwili konkurencji wśród regatowych klas na tym poziomie.



Fot. Marek Stodownik



Fot. Marek Stodownik

SOLING

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Długość po pokładzie | 8,19 m |
| Szerokość całkowita | 1,90 m |
| Zanurzenie | 1,25 m |
| Wolna burta | 0,51 m |
| Ciężar kadłuba | 377 kg |
| Długość linii wodnej | 6,33 m |
| Szerokość linii wodnej | 1,62 m |
| Zanurzenie z mieczem | 1,30 m |
| Wysokość całkowita | 10,70 m |
| Ciężar całkowity | 571 kg |
| Wyporność | 1400 kg |
| Pow. ożagl. (grot i fok) | 23,3 m ² |
| Pow. spinakera | 13,3 m ² |