

STAR. W WYŚCIGU OD DZIEWIĘĆDZIESIĘCIU LAT

Jest największym ewenementem spośród wszystkich klas olimpijskich. Łódka została skonstruowana w roku 1911, a więc niemal dziewięćdziesiąt lat temu. Charakteryzuje się piękną, klasyczną linią, a przy tym przez cały czas istnienia dorównuje efektywnością rozwiązań nowocześniejszym konkurentkom.

Andrzej Napierkowski

Po latach - kłopoty...

Mimo że z jej szkoły wywodzi się wielu najznakomitszych żeglarzy, osiągających sukcesy nie tylko w innych klasach olimpijskich, ale także w tak wielkich regatach jak Puchar Ameryki, w ostatnich latach „Wielkiej Gwieździe” nie wiodło się najlepiej. Po ostatnich igrzyskach olimpijskich, rozgrywanych u wybrzeży Savannah, władze IYRU (ISAF) podjęły decyzję o rezygnacji z dalszych występów klasy Star. Podstawowe argumenty były takie: klasa jest bardzo droga, więc na zakup łódek nie stać wielu narodowych federacji, a tym bardziej indywidualnych zawodników, itd.; łódka jest mocno przestarzała (!!!), więc w jej miejsce trzeba wprowadzić jednostkę nowocześniejszą (w tym przypadku 49-er); wreszcie – na świecie jest bar-

dzo małe grono specjalistów trudniących się żeglowaniem na tak wymagającym jachcie. Wydawało się, że kłamka zapadła. Po dziesięcioleciach świetności, przyszło się olimpijczykom ze Starem rozstać.

...i szczęśliwe ocalenie

Okazało się jednak, że rozłąka nie trwała długo. Niespełna dwa lata po ogłoszeniu „wyroku skazującego”, na skutek apelacji, klasa została przywrócona do task Olimpiu. Trzeba przyznać, że sprawa nie była prosta, bo o dalsze losy łódki starły się MKOI z jednej strony, ISAF z drugiej, a sympatycy „staruszki” z trzeciej strony. Ostatecznie zwyciężyła ostatnia frakcja. I proszę nie myśleć, że o przewadze „starowców” zdecydowało zrozumienie rywali dla tradycji i sentymentów. Wokół tak eli-



tarnej klasy, jaką jest nasza bohaterka, zawsze występowały rozliczne osoby - z kręgów politycznych, arystokratycznych, finansowych - i właśnie, głównie dzięki ich wpływom, udało się wspierać łódkę reanimować.

Konstrukcja

Tu kolejny paradoks. Okazuje się, że przy zachowaniu tradycyjnego kształtu (1911 r.), w drodze ewolucji doszło do tego, że obec-



Kadłub wywodzi się z rodziny rybackich łodzi z dnem typu „V”

nie Star jest, pod względem konstrukcyjnym, najnowocześniejszą łódką olimpijską. Kadłub jest zbudowany systemem przekładkowym (sandwich), wewnątrz posiada przeróżne wstawki z materiału honey-comp, także metalowe. Niedopuszczalne jest natomiast stosowanie włókien węglowych.

Carbon nie jest stosowany także w produkcji masztów. Oczywiście nie wyklucza się tu wprowadzenia „węgla”, jednak, jak dotąd, nikt nie umiał zaprojektować konstrukcji

wykonanej z innego surowca, która spełniałaby wymogi klasy. Maszt jest bardzo cienki, aluminiowy.

Obecnie stosuje się tylko dwa rodzaje masztów: pierwsze produkowane w Seattle (USA), drugie we Włoszech. Mimo drobnych różnic, są do siebie bardzo podobne. Wprawdzie Amerykanie używają lepszej jakości stopu aluminium, jednak rywalom udało się opracować bardziej optymalny kształt. Dlatego świat ocenia konstrukcje jako porównywalne.

„Tuning” masztu

Jak twierdzi sto procent fachowców (w praktyce jest ich na świecie kilkunastu) - między innymi nasz mistrz trymingu, Andy Zawieja - Star spełnia w żeglarskim świecie rolę „Stradivariusa”. Stanowi swoisty raj dla mistrzów precyzji i cierpliwości. Podobnie jak najznakomitsze skrzypce, takielunek pięknej łódki trzeba przed każdym wyścigiem - jak przed każdym koncertem - nastroić. Długo ogląda się profile ze wszystkich



łączypokład z masztem na wysokości salingu; drugi – kończy swój bieg pod topem.

Do tego dochodzi możliwość regulacji naciągusztagu, przesuwanie pięty masztu...

Ogromne znaczenie podczas żeglugi ma ugięcie masztu. Wstępne napięcie górnych want decyduje o tym, w jakim stopniu maszt będzie ugięty. Od tego, jaki uzyskamy łuk, zależy głębokość żagla.

Do pozostałych regulacji sterujących żaglem, tradycyjnie należą: cunningharn, obciążacz bomu, naciąg liku wolnego i oba po bomie.

Załoga i technika żeglowania

Dwuosobowa załoga musi ważyć w granicach 210-215 kg. Ostatnio wprowadzono współczynnik wagowy, który umożliwia elastyczniejsze kojarzenie załóg, z tym, że konieczne może się okazać dociążenie łódki. Podstawowym plusem jest pozyskanie dla Stara nowych żeglarzy. Często zdarzało się bowiem, że młody, szczupły zawodnik niekoniecznie chciał żeglować na jednej łódce z kolegą przypominającym z wyglądu zapaśnika sumo.

Jeżeli chodzi o sprawność fizyczną, najwięcej wymaga się od załoganta. Musi być duży, ciężki, wytrzymały i zwinny. Mimo braku spinakera, na Starze wymagania są nawet większe niż w przypadku klasy Soling. Podczas halsówki załogant korzysta z niewielkiego trapeziku, ale i tak praca jest niezwykle ciężka. Najtrudniejsze zadanie jednak przychodzi na kursach pełnych. Załogant nieustannie musi śledzić ustawienie masztu. Na pełnym, za pomocą górnego baksztagu kontroluje się pompowanie na każdej fali; bez przerwy zmienia się ustawienie foką; nieustannej regulacji wymaga obciążacz bomu. Dodatkowo załogant musi nieustannie przebywać w ruchu, żeby kontrolować balast łódki we wszystkich płaszczyznach.

Wracając do kursów pełnych, warto nieco dokładniej opisać pracę jachtu w takich właśnie warunkach.

...załogant musi być duży, ciężki, wytrzymały i zwinny

stron, dokonuje się poprawek rzędu pół lub nawet ćwierć obrotu wanty. Regulacje masztu są praktycznie nieograniczone, ale w przypadku tej łódki - najważniejsze. Co chwila zmieniają się naciągi, przesuwają się zaciski, wszystko się nieustannie zmienia. Tu żaden zawodnik nie może powiedzieć: „wczoraj wszystko było w porządku, a dziś łódka nie jedzie”. Konieczna jest ciągła bardzo uważna praca, i dlatego Star jest łódką bardzo ciekawą dla ludzi, którzy starają się myśleć, bez przerwy

dążyć do - jak wiadomo nieosiągalnego - ideału.

Górna - długa - wanta idzie od pokładu, poprzez saling, niemal do topu masztu. Wanty krótkie wędrują od pokładu pod saling. Kolejne to tak zwane „intermedie” - łączące końce salingu z punktem położonym w połowie odległości pomiędzy salingiem a topem. Jest to chyba najbardziej precyzyjna regulacja. Jej ustawienie oscyluje pomiędzy 4,0 a 5,5 mm (!!!).

Na tym nie koniec, Występują dwa rodzaje baksztagów. Pierwszy

kach - na fali. Nie jest tajemnicą, że podczas żeglugi „w dół” należy maszt pochylić nieco do przodu. Czyni się to luzując baksztagi. Filozofia jednak polega na tym – o ile poluzować w danych warunkach, których przecież przewidzieć nie sposób. I tu powodzenie operacji zależy wyłącznie od doświadczenia i wyczucia załoganta. Odpowiednio pochylony maszt na wyluzowanych baksztagach będzie pompował sam, jak automat - do przodu, do tytu itd. Nie daj Boże jednak, by odpuścić za dużo. Maszt wówczas może „nie wrócić”, a nawet się złamać. Przebrane baksztagi spowodują zaś, że nie będzie pracował w ogóle. A wówczas o sukcesie w wyścigu możemy zapomnieć. O wszystkim decydują centymetry, nad którymi panuje żywy komputer pokładowy - załogant.

Taktyka

Star, w odróżnieniu od większości łódek, żegluguje bardzo ostro do wiatru. Zwykle kąt wynosi 45°, w przypadku „Gwiazdy” jest to 30-33°. W związku z tym bardzo trudno jest precyzyjnie określić takie elementy jak: którym halslem wejdziesz się na boję lub czy podczas krzyżowania kursów uda się przejść przed dziobem rywala, czy nie.

Dzięki wyrównanemu poziomowi sprzętowemu oraz zbliżonym umiejętnościom zawodników, różnice prędkości są bardzo małe. Powoduje to, że łódki wchodzą na znak tłu nie - nawet przy bardzo długiej trasie. Dlatego trzeba mieć wieloletnie bardzo staranne przygotowanie, nie tylko żeglarskie. Potrzebne jest ogromne doświadczenie i odporność psychiczna. W łoku trzeba spokojnie znieść wszelkie sytuacje: zakładki, minięcia...

Star w Polsce

Niestety nie mamy w kraju ani jednego egzemplarza. Są wprawdzie żeglarze o ogromnym doświadczeniu i potencjale regatowym, ale na tym się kończy. Łódka droga, władze - jak zwykle - nie mają pieniędzy



Podwozie nie zmieniło się od 1911 roku...



...natomiast takielunek przeszedł liczne metamorfozy - od gaflowego słupa przez guari aż do smukłego ożaglowania bermudzkiego. No i te regulacje...

dzy, a nawet jeżeli ktoś zdobyłby samemu sponsora i sprzęt, stworzyłby dodatkowy kłopot. Niemniej jednak na mapie Stara Polska istnieje. Oczywiście za sprawą znakomitego, wspomnianego już powyżej Andy'ego Zawiei.

Niegdyś zawodnik, od lat jeden z najbardziej cenionych szkoleniowców i specjalistów od trymingu na świecie, od lat wspiera swą wiedzą znakomitości żeglarskie całego globu. Był zatrudniony przez Hiszpanów i przyczynił się do ich sukcesów w Barcelonie. Później otrzymał propozycję od Amerykanów. Zamieszkał

na Florydzie, prowadził konsultacje wszystkich klas; dokładnie też przestudiował Stara. Efekty nie kazały długo na siebie czekać. Notabene Andy bardzo też pomógł Mateuszowi Kusznerewiczowi w zdobyciu olimpijskiego złota.

Obecnie polski szkoleniowiec jest trenerem kadry Niemiec w klasie Star. Dostał pod opiekę znakomitych zawodników i flotylę łódek. Podczas prywatnej rozmowy zaferował, że mógłby także wspomóc szkoleniowo Stara w ojczyźnie. Pośmialiśmy się trochę, i tyle...

Fot. Marek Słodownik