



Klasy olimpijskie...

49-er. ŻEGLARSKIE RODEO

Andrzej Napierkowski

Tylko szaleniec mógł wpaść na pomysł, żeby wąskie czółno, o długości niespełna pięciu metrów, uzbroić w sześćdziesiąt metrów kwadratowych żagla.

„Czterdziestkadziewiątka” wykuła się w ojczyźnie skiffów - Australii. Długo walczyła z konkurentkami o prawo dostąpienia zaszczytu wspięcia się pod Olimp. Jednak ostatecznie dopięła swego i w Sydney, po raz pierwszy, będzie zachwycać swą oryginalnością miliony fanów żeglarstwa ekstremalnego.

Śmiała poczwara

Klasę 49-er zaprojektowała australijski żeglarz i konstruktor, Julien Bethwaite. Geniusz i szaleniec w jednej osobie. Bo przecież tylko szaleniec mógł wpaść na pomysł, by wąskie czółno, o długości niespełna pięciu

metrów, uzbroić w sześćdziesiąt metrów kwadratowych żagla.

Po igrzyskach w Atlancie władze IYRU (obecnie ISAF) postanowiły wprowadzić na olimpijską arenę nową dwuosobową klasę, która urozmaiciłaby regaty. Do konkursu stanęło wielu konstruktorów, prezentujących najrozmaitsze rozwiązania. Jedną z pierwszych, na przykład, była włoska Nautivela, prezentowana już w roku 1996, podczas regat pucharowych w Hyeres. Rok później, późną jesienią, przeprowadzono we Włoszech obserwacyjne testy proponowanych konstrukcji i padło na... wytwór wyobraźni Juliana.

Bolesne początki

Oczywiście zawodnicy, kluby, związki narodowe, natychmiast zaczęły zamawiać nowiuteńkie łódki i próbować je ujarzmić. Szybko wyszło na jaw, że zadanie jest niezwykle trudne. Pierwsze poważniejsze regaty w klasie 49-er rozegrano w kwietniu 1997 roku, na Majorce. Większość prób wyjścia na wodę kończyła się kąpielą załogi, i oczywiście łódki, już w basenie portowym. Wielojęzycznym przekleństwem z jednej, a radości z drugiej, łódce, strony nie było końca.

Później przyszła kolej na regaty pucharowe w Hyeres. Zaraz po przy-

jeździe do francuskiego portu doznałem wrażenia, że znalazłem się nie tam, gdzie powinienem. Sanatorium, szpital? Idąc słonecznym nabrzeżnym bulwarem, ze zdziwieniem przyglądałem się mijającym mnie zawodnikom - często mistrzom znanym mi z poprzednich lat z klasy 470. Obraz nędzy i rozpacz. Jedni o kulach, inni z rękami na temblakach. Bandaże i plastry były na porządku dziennym. W pewnym momencie spotkałem jednego z trenerów. - Co to? - spytałem. - 49-er - odparł ponuro i oddalił się w swoją stronę.

Dość dodać, że podczas tych regat, pierwsze wyścigi, przy wietrze 4-5^B, w ogóle się nie odbyły. Z prozaicznego powodu. Dziewięćdziesiąt procent zgłoszonych załóg nie zdołało dotrzeć na start!

Tak, podczas pierwszych miesięcy skrzydlata poczwara zebrała straszne żniwo. Nie tylko zdrowotne, ale także finansowe. Klasa jest nie tylko bardzo trudna, o czym za chwilę, ale także niezwykle droga. Węglowe maszty, żagle z tkanin, a właściwie tworzyw najnowszej generacji - wszystko to kosztuje majątek. No, a jeżeli jeszcze przed pierwszym wyścigiem dwóch gości wbija się głowami w grota, maszt skraca się o połowę, a genaker wciągnięty pod łódkę drze się na strzępy, to puszczają także nerwy sponsorów i armatorów.

Z czasem jednak, powoli, coraz więcej załóg zaczęło opanowywać trudną sztukę żeglowania na wynalazku Juliana Bethwaitego. Doszło do tego, że już w pierwszym roku zawodnicy z Europy zaczęli wygrywać z kolegami z Antypodów - także z konstruktorem.

Wady i zalety

O podstawowych wadach właściwie już wspomniałem. Wysokie koszty i „kontuzjogenność”. To jednak nie koniec. 49-er budzi wiele kontrowersji, ponieważ nie potrafi żeglować na każdym akwenie. Przy krótkiej, dość wysokiej, ciętej fali wbija się w nią i z wielką ochotą przewraca przez dziób.



Wioska Nautivela - konkurentka 49-er do miana klasy olimpijskiej



Nie ma chwili wytchnienia - przez cały czas trwania wyścigu zawodnicy żeglują na stojąco



„Kieszon” żagla zasłania „siłownik” wypierający do dołu bom, który spełnia rolę obciążacza bomu. Szybrowa płetwa steru mocowana jest w opływowym, kompozytowym jarzmie

Ta ostatnia cecha uznawana jest jednak także za zaletę z widowiskowego-czytaj marketingowego punktu widzenia. Niebywale wielkie genakery łódek żeglujących flotą także robią na odbiorcach duże wrażenie. Tym bardziej że jachty są bardzo szybkie i najczęściej poruszają się w efektownym ślizgu. W celu uatrakcyjnienia regat olimpijskich, organizatorzy postanowili każdej ekipie narodowej uszyć w prezencie jeden genaker w barwach narodowych. Drugi już trzeba będzie kupić, ale mimo to gest miły, a efekt wizualny będzie z pewnością fantastyczny. Wszystkie wzo-ry były już prezentowane i wszyscy zawodnicy są zachwyceni.

Żeglowanie

Tu można napisać powieść, ale ograniczę się do kilku podstawowych punktów. Po pierwsze łódka wymaga od zawodników naprawdę węższej zwinności, szybkości, wytrzymałości i siły. Żeglarze całą trasę wyścigu przebywają w pozycji stojącej - na ogół na trapkach. Tak sternik, jak i załogant. Balastowanie wymaga więc ogromnego

wyczucia i szybkości reakcji. Przy zwrotach nie można się spóźnić nawet o ułamek sekundy, bo każdy błąd natychmiast prowadzi do wywrotki. Podobnie jest przy stawianiu, a tym bardziej zrzućciu genakera, gdy operację należy wykonać błyskawicznie, często będąc otoczonym tłumem rywali. Genaker w wodzie, a nie daj Boże pod łódką, oznacza przegrany wyścig.

Trasa dla 49-er to „góra-dół”, z bramką w jej środkowej części. Bramkę instaluje się także zamiast pojedynczego dolnego znaku, by zawodnicy mieli wybór: czy okrążyć w lewo, czy w prawo. Ma to także znaczenie dla bezpieczeństwa żegluga.

Obecnie wprowadzono przepis, że wyścigi eliminacyjne rozgrywane są w równo podzielonych grupach lub całą flotą, lecz do finału zawsze wchodzi tylko 25 załóg.

Żagle

Obecnie wszystkie żagle szyte są w wytwórni Northa. Okazuje się, że mimo to poszczególne egzemplarze różnią się od siebie, nawet

o dziesięć centymetrów. Ponadto mogą się różnić kształtem, głębokością itd. Jest już propozycja, by po igrzyskach w Sydney, na następne zlecić wykonywanie ich firmie Neilpryde-tej samej, która słynie z produkcji pędników windsurfingowych. Mają być tańsze, mocniejsze i jednokowe. Jak będzie - zobaczymy.

Regulacje

Podstawową regulacją żagla głównego jest obciążacz liku przedniego, czyli cunningham, następnie obciążacz bomu i wybieranie liku dolnego.

Poza tym kształt żagla i właściwości nautyczne tódkę można regulować poprzez zmianę kształtu masztu. W przypadku 49-er możliwości są bardzo duże. Maszt ma dwa salingi, trzy wanty (z każdej strony) i sztag. Pierwsza wanta to wanta topowa, która wędruje od topu przez topowy saling do podwiesi wantowej. Główna wanta przechodzi przez dolny saling, trzecia natomiast-wanta krótka - trzyma kolumnę masztu.

Za pomocą tego olinowania można uzyskać kształt masztu zgo-

dny z wymaganiem załogi. Niektórzy próbują dokonywać tych zmian nawet na wodzie. Jest to wykonalne, ale bardzo trudne - zwłaszcza że pięć minut przed rozpoczęciem wyścigu nie wolno dokonywać żadnych zmian. Niejedna załoga bawiąca się „śrubkami” musiała zrezygnować z udziału w wyścigu.

Generalnie dla wiatrów słabych maszt prostujemy. Przy silnych, wszystko wybieramy na blachę - i tu ugięcie masztu i wypieszczenie żagla można uzyskać nie tylko regulując wanty, ale także poprzez bardzo silne wybranie cunninghamu.

Miecz i ster

Zarówno miecz, jak i ster są szybrowe. Nie ma możliwości przesuwania ich w osi łódki. Ster jest podczas wyścigu umocowany na stałe. Miecz natomiast przy bardzo silnych wiatrach wyjmujemy około 5-10 cm, by zmniejszyć boczny opór.

Wingi

Czyli skrzydła, na których stoją żeglarze balastując, mają regulowany rozstaw - w zależności od ciężaru załogi, który jest badany przed regatami tylko raz. Występują trzy przedziały wagowe. Przy wadze do 148 kg skrzydła mogą być wysunięte maksymalnie, co daje maksymalne ramię. Załoga mieszcząca się w przedziale 148-160 kg musi skrzydło wsunąć do łódki o 5 cm, a powyżej 160 kg - o 10 cm. Te parametry bada komisja, znakuje skrzydła, więc nie ma możliwości przestawienia ich położenia na wodzie.

Ponadto, jeżeli załoga waży do 148 kg, musi w tylnej części łódki zainstalować korektory ołowiane o wadze 5 kg. Dla kolejnej grupy jest to 2,5 kg, a pozostała korektorów nie musi stosować.

Z wingami ostrożnie

Na koniec krótki przykład. Otóż dopuszczalne jest stosowanie na skrzydłach uchwytów na stopy - takich odpowiedników windsurfingowych footstrapów. Niedawno, pod-

czas silnowiatrowych regat, zdarzyło się, że 49-er francuskiej załogi, należącej do czotówki, przekoziołkowała przez dziób, a żeglarze zostali wyrzuceni jak z katapulty. Noga jednego z nich jednak uwięzła w footstrapie. Skończyło się otwartym złamaniem. Szczęśliwie zawodnik powrócił już na trasy. Żeglarze to twardy naród.

Z trapezami też

Podczas ubiegłorocznych mistrzostw Europy bardzo nietypowa, ale i niebezpieczna przygoda przytrafiła się jednej z fińskich załóg. Otóż po groźnej wywrotce przez dziób, łódka postawiła „grzyba”. Chwilę wcześniej linka od trapezu załoganta, który został katapultowany, zaplątała się o górny saling i żeglarz powędrował wraz z masztem cztery metry pod wodę. Nie miał możliwości wydostania się, a sterniczka nie była w stanie postawić samodzielnie łódki - tym bardziej że rmaszt był obciążony przez partnera. Nie widząc innego rozwiązania, trzydziestodwuletnia żeglarka posta-

nowiła ratować kolegę sposobem bardzo trudnym, ale w tej sytuacji jedynym. Nabierała powietrza w płuca, następnie nurkowała i metodą usta-usta dotleniała nieszczęśnika. Operacja trwała około piętnastu minut - do momentu przybycia ekipy ratowniczej. Łódkę postawiono, a nieprzytomnego żeglarza odwieziono do szpitala. Przeżył tylko dzięki opanowaniu i doświadczeniu koleżanki. Dziś oboje nadal wspólnie startują.

Fot. Andrzej Napierkowski



49-er

długość	4,99 m
szerokość	2,90 m
pow. ożagl. (grot + foki)	21,2 m ²
(genakeri)	38 m ⁷
masa	70 kg



Ramę skrzydeł reguluje się w zależności od ciężaru załogi