10.09.2018

Bitwa o Gotland – Delphia Challenge 2018

500 mil non-stop

Już w najbliższą niedzielę, w samo południe, rozpoczną się regaty Bitwa o Gotland, najdłuższe i najtrudniejsze regaty samotników na Bałtyku. 500-milowa trasa, którą trzeba pokonać non-stop, stanowi poważne wyzwanie, a rekord wciąż pozostaje niepobity.

Pięćset mil to dla samotnego żeglarza około trzech-czterech dni żeglugi, w zależności od wielkości jachtu oraz warunków pogodowych, przede wszystkim siły wiatru i fali. To oznacza trzy-cztery dni z minimalną ilością snu oraz koniecznością utrzymywania zwiększonej koncentracji.

Rekord regat wynosi 62 godziny 15 minut, został ustanowiony w roku 2013 i należy do Krystiana Szypki, pomysłodawcy regat i uczestnika pierwszych trzech edycji, a dzisiaj ich dyrektora.

Na mapie trasa wygląda prosto – należy okrążyć wyspę Gotlandia prawą burtą i powrócić do portu startu, którym jest Marina Przełom w Górkach Zachodnich.

Najpierw zawodnicy wypływają na Zatokę Gdańską. Muszą przeciąć ruchliwy tor podejściowy dla statków płynących do Gdańska i Gdyni. Po wyjściu za Hel wciąż muszą zachowywać „czujność” ze względu na wciąż intensywny ruch statków, promów i kutrów rybackich oraz uważać na sieci.

Około 70 mil od startu, po obraniu kursu między Olandię a Gotlandię, trzeba w bezpiecznej odległości minąć platformę wiertniczą Petro Baltic. W tym miejscu, dzięki sygnałowi z platformy, zawodnicy mogą skorzystać z telefonów komórkowych. Dalej konieczne jest zwiększenie koncentracji, bo zarówno przed Olandią jak i przed Gotlandią znajdują się strefy TSS (Traffic Separation Scheme) czyli tory wodne o bardzo intensywnym ruchu statków. Liczne statki i promy można też spotkać w pobliżu Visby.

Kiedy zawodnicy miną już Visby, zostawiając je po prawej stronie, będą mogli chwilę odpocząć od nieustannego monitorowania ruchu statków. Jednak w tym miejscu, pomiędzy wyspą a stałym lądem, najczęściej występuje wyższa niż gdzie indziej fala, spowodowana efektem dyszy pomiędzy wyspą a stałym lądem. Kolejnym istotnym punktem dla startujących w Bitwie o Gotland jest wyspa Farö, na „górnym”, czyli północno-wschodnim krańcu Gotlandii. Ją również trzeba minąć prawą burtą, pamiętając o znajdującej się w pobliżu mieliźnie. Dalej, tak samo prawą burtą, minąć należy znak kardynalny Salvorev, omijając niebezpieczne i płytkie wody między znakiem a wyspą.

Po drugiej stronie Gotlandii rozpoczyna się powrót do mety. W tym miejscu, po wschodniej stronie wyspy, znajdującej się wciąż po prawej burcie, nie ma intensywnego ruchu statków, więc znów pojawia się szansa na odpoczynek i posiłek. Jest to właściwie jedyny moment trasy dający taką możliwość. Wyjście poza osłonę Gotlandii oznacza już konieczność ponownego przejścia ruchliwego toru statków. Dalej już kurs na Hel i powrót do Górek Zachodnich.

Aleksandra Emche, jedna z dwóch kobiet w tegorocznej Bitwie, weteranka regat startująca już po raz czwarty, tak opisuje kluczowe momenty trasy oraz strategię związaną ze snem i regeneracją z perspektywy zawodnika:

*„Dla mnie najważniejsze są przede wszystkim: czas od linii startu do platformy Petro Baltic, przejścia TSS pod Gotlandią, zachodnie wybrzeże blisko Visby oraz punkt zwrotny na północ od Gotlandii.*

*Startowy stres działa pobudzająco, ale kilka godzin po starcie adrenalina zaczyna odpuszczać, a za tym przychodzi zmęczenie, którego nie da się odwlec, przeciągnąć do granic możliwości. Staram się zamknąć oko w każdym dogodnym momencie, nawet gdyby ten moment miał trwać pięć minut – każda regeneracja się liczy, a nawet tak krótka chwila odpoczynku potrafi dodać sił.*

*Pierwszym momentem snu, a raczej drzemki jest zbliżenie się do platformy. Jeżeli tylko warunki na to pozwalają, tutaj staram się zamknąć oczy na dłuższy moment. Dalej bywa różnie – ale kiedy spodziewane są gorsze warunki meteo, większy ruch w pobliżu lądu lub TSS, warto postarać się wcześniej zjeść i odpocząć. Tak samo przed newralgicznymi punktami na trasie lub większym wysiłkiem związanym z nadrabianiem wysokości.*

*Zawsze staram się mieć przy sobie coś do jedzenia: krówka, czekolada, słoik powideł śliwkowych. Kiedy jest więcej czasu - gorące flaki, domowy gulasz. Te smaki dodają mi sił i przynoszą odprężenie. Bo w tych krótkich morskich momentach spokoju trzeba sobie dogadzać, żeby odprężyć ciało i umysł.”*

Tomasz Ładyko, również doświadczony uczestnik bitewnych zmagań (to jego czwarty start), tak samo stara się dbać o sen i jedzenie oraz ma swoje punkty krytyczne na trasie:

*„Oprócz samej żeglugi i kwestii z nią związanych bardzo ważne jest kontrolowanie bilansu energetycznego – nie chodzi mi tylko o amperogodziny pożerane przez autopilota, ale o własne zmęczenie i kalorie. Generalnie, kiedy nic się nie dzieje i jest bezpiecznie, śpimy ile się da (w 20-30 minutowych drzemkach). Przed rejsem warto przygotować jak najwięcej gotowego jedzenia i mieć pod ręką – kanapki, ciasteczka i inne frykasy, bo nie ma co marnować czasu na przygotowywanie posiłków, przynajmniej na początku – lepiej spać.*

*Dla mnie pierwszy newralgiczny moment to przechodzenie strefy rozgraniczenia przy południowym cyplu Gotlandii. Daje się we znaki zmęczenie pierwszych dwóch dób, a statków dookoła jest naprawdę sporo.*

*Dwa lata temu stanąłem na godzinę w strefie rozgraniczenia ruchu, bo wiatr ucichł zupełnie. Wciąż obserwowałem światła statków, to z jednej strony to z drugiej. Nie było łatwo. Drugi moim zdaniem niebezpieczny moment to sama końcówka, od wysokości Rozewia.*

*Zmęczenie jest już duże i nadchodzi rozprężenie, bo „to już prawie końcówka”. Tymczasem do „przeorania” jest jeszcze cała Zatoka Gdańska, a na niej zmienne wiatry oraz ruch statków, kutrów i żaglówek - spać już się nie da.”*

Konieczność ciągłej koncentracji, brak snu, oraz jak najszybsza żegluga po możliwie najkrótszej trasie to nie lada wyzwanie. Przydaje się doświadczenie regatowe i umiejętność analizy map synoptycznych. Precyzyjne prognozowanie pogody w tym rejonie Bałtyku jest bardzo trudne, ze względu na duży wpływ lądu na faktyczne warunki na morzu i związane z tym lokalne różnice w pogodzie. Dlatego, pomimo regularnie otrzymywanych prognoz, zawodnicy muszą sami przewidywać warunki i wykorzystywać wszelkie zmiany wiatru do tego, by żeglować jak najszybciej.

Sponsorem strategicznym Bitwy o Gotland – Delphia Challenge 2018 – jest firma Delphia Yachts. Pozostali sponsorzy to: Teknos-Oliva, Kompas, Raymarine, Ocean Team, Maristo.pl.

Milka Jung

Dodatkowych informacji udziela Krystian Szypka, tel. 501 664 314

<http://bitwaogotland.pl/>

<https://www.facebook.com/pages/Bitwa-o-Gotland/142665052544461>