

**BURINĖS JACHTOS „LIETUVA“ DALYVAVIMAS
JUBILIEJINĖJE „TALL SHIPS' RACES 2006“ REGATOJE:**

arba

„69 dienos ir 4500 jūrmylių po burėmis“



2007 m.

Klaipėda

VIETOJ ĮŽANGOS ...

Kapitonas Osvaldas Kudzevičius

Jau trečiais metais iš eilės gyvenu prisiminimais apie šią nuostabią regatą Tall Ships' Races. Ir kaip ir kiekvieną ankstesnį kartą nežinau nuo ko pradėti – gal tiesiog nuo pradžios, kuri visuomet sunkiausia. Kaip ir sunkiausia pradėti darbus, kad numatytas plaukimas įvyktų.

Viskas prasideda nuo įgulos, nuo jos surinkimo. Įgula suburiama ne vien tik tam, kad sudalyvauti šioje regatoje bet ir tam, kad kuo daugiau jaunų žmonių, kurie svajoja apie jūrą, galėtų pamatyti jos žavesį. Į skelbimus apie renkamą įgulą atsišaukė nemažai norinčių. Kaip visuomet, dalis nori tik plaukti, gali net už kelionę iki pasikeitimo uosto susimokėti, bet savo darbu parengiant laivą prisidėti nenori. Varyt lauk nė vieno nevarėm. Patys suprato ne į tas roges norintys įsėsti.

Galiausiai susibūrė nemaža, net 26 žmonių grupė, kurioje net šešios merginos. Jos nesikratė jokių, net ir sunkiausių darbų, kurių buvo ištis daug, juk kelionė iki starto ir varžybos – ne malonus turistinis pasiplaukiojimas ramiuose vandenyse.

Pinigai... turbūt sunkiausia ir opiausia problema rengiantis tokiam žygiui. Ir jei ne geranoriška rėmėjų pagalba - šio aprašymo nebūtų.

Birželio pradžia. Laivas ant vandens. Bet ne visos detales laiku gautos – vėlavo ir liukas. Senasis išluptas, o naujo - nėra. Teko improvizuoti liuko tuštumą užkalant „bakelitinę“ fanerą, nes jaunai nepatyrusiai įgulai reikia treniruotis. „Lietuvai“ kaip studentui, kuriam pritrūksta vienos nakties, trūksta vienos dienos. Gelbsti įgulos pasiryžimas ir ištvermė – išplaukimo išvakarėse atvežtas liukas buvo sumontuotas per naktį, tuo pat metu kraunant proviziją. Įgula padarė daugiau negu buvo galima tikėtis. Nežinau ar tai būtų pavykę, jei ne „starpomas“ Vygantas ir neįkainojama patirtis. Tad laivas paruostas, i kelione.

Po gražių išlydėtuvių patraukiame uosto vartų link. Iki pat molo mus išlydi artimieji ir draugai, atsidėkodami apsukam „garbės ratą“. Tradiciškai sustojam ir paminim „tuos kuriu nera tarp mūsų“... keliam bures. Kursas i Kyli.

xxx

Po ilgų svarstymų nusprendėme pateikti b/f Lietuvos įgulos išpūdžius tokius, kokie jie buvo nuo pat pradžios – kupini emocijų, išgyvenimų, svajonių ir atradimų. Juk geriausiai šį plaukimą atspindi ne techninės detalės ar rezultatų lentelė, o patirtis – tokia, kokią kiekvienas įgijo šioje kelionėje.

TALL SHIPS RACES - 50 METŲ ISTORIJA

Mokomųjų burinių laivų lenktynės ir festivaliai prasidėjo 1950-ųjų viduryje. Tuo metu vyravo nuomonė, jog burinių laivų istorija, ir naudojimas kadetų praktikai, eina į pabaigą. Simbolišku šios pabaigos paminėjimu turėjo tapti regata iš Torbay (D.Britanija) į Lisaboną (Portugalija) surengta 1956 m. liepą.

Bet šios pirmosios mokomųjų burlaivių lenktynės - Tall Ships Races, turėjusios žymėti „burių epochos“ pabaigą, išpranašavo naują laikmetį burlaiviams ir buriavimo mokymui.

Nuo to laiko buvo pastatyta daug naujų mokomųjų burlaivių – didelių ir mažų, nemažai senų laivų buvo perstatyti į burlaivius ir pritaikyti buriavimo mokymui. Tall Ships Races laivynas išaugo nuo 20 laivų 1956-aisiais iki daugiau nei 100 dalyvių pastaraisiais metais.

Tall Ships Races padarė didelę įtaką dviem tendencijoms: nacionalinių buriavimo mokymo asociacijų įkūrimui visame pasaulyje ir daugybės kitų regatų, švenčių ir festivalių susijusių su buriniais laivais atsiradimui. Skaičiuojama, jog šiuo metu Europoje kasmet vyksta daugiau nei 20 marinistinių festivalių, kurių pagrindiniu akcentu yra tradiciniai buriniai laivai.

Marinistinio festivalio rengimas ir burinių laivų pritraukimas tampa labai svarbia miestų įvaizdžio ir jūrinių tradicijų puoselėjimo dalimi. Bet iki šių dienų žymiausių iš tokių renginių išlieka Tall Ships Races.

Daugiau nei 30 metų Sail Training Association rengiamos varžybos ir festivaliai buvo žinomi „Cutty Sark“ regatų vardu (istorinis anglų kliperio pavadinimas ir buvusio regatos rėmėjo - škotiško viskio prekinis ženklas). Nuo 2002 m. nauja organizacija, „Sail Training International“ (STI), pratęsė regatų organizavimo ir jaunimo ugdymo veiklą ir apjungia daugiau nei 20 nacionalinių organizacijų tokiose šalyse kaip Australija, Belgija, Kanada, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Airija, Italija, Latvija, Olandija, Norvegija, Lenkija, Portugalija, Rusija, Ispanija, Švedija, JAV, D.Britanija ir kt.

Nacionalinės STI organizacijos vykdo panašią labdaringą misiją ir suteikia jaunimui praktinių buriavimo įgūdžių, supratimą apie burių valdymą, navigaciją, įgulos darbus plaukiojimų metu, saugumą jūroje, laivo priežiūrą. Bet pagrindinis tikslas – buriuojant ugdyti skirtingų tautybių, religijų ar socialinių sluoksnių jaunus žmones, suteikti jiems naują patirtį ir galimybę dirbant komandoje įveikti jūrų pateikiamus fizinius ir emocinius iššūkius.

Ilgametės Sail Training International pastangos buvo aukštai įvertintos šių metų balandžio mėn., organizacija nominuota Nobelio Taikos Premijai.

Per penkiasdešimt metų didžiųjų burlaivių regatos Tall Ships Races įgijo pastovią sistemą ir tradicijas. Kasmet regatos rengiamos vis kitose jūrose, tačiau visur jos vyksta trimis etapais tarp keturių skirtingų valstybių uostų.

Esminė sąlyga dalyvaujantiems laivams – ne mažiau nei pusę įgulos turi sudaryti jaunimas nuo 15 iki 25 metų amžiaus, nesvarbu jų jūrinė, buriavimo patirtis ar ateities ketinimai. Dalyvauti gali bet kokio tipo ir amžiaus buriniai laivai (didesni nei 9,14 m.), kurie skirstomi į kelias klases: A KLASĖ – visi laivai skersinėmis burėmis, didesni nei 40 metrų (pvz. barkentintos, brigai, brigantinos ir kt.); B

KLASĖ – tradicinio apiburinio laivai, mažesni nei 40 m. (paprastai su gafelinėmis burėmis); C KLASĖ – modernaus (bermudinio) burių tipo laivai, mažesni nei 40 m. ir nenaudojantys spinakerių; D KLASĖ – modernaus apiburinio laivai, naudojantys spinakerius.

Tradiciškai pirmasis Tall Ships' Races regatos etapas – lenktynės tarp dviejų uostų, antrasis – laisvas perplaukimas į kitą uostą, kurio metu laivai nelenktyniauja, keičiasi įgulų nariais ir trečiasis – vėl varžybos į paskutinį uostą. Kiekviename iš lenktynės priimančių uostų 4 dienas vyksta šventė – susitikimai, priėmimai, koncertai, dalyvių paradas, sporto varžybos ir kiti renginiai. Priimančio miesto festivalio kulminacija tampa uostą paliekančių ir į jūrą išplaukiančių burlaivių paradas. Pasigėrėti tokiais reginiais į uostamiesčių krantines ir jūros pakrantes atvyksta šimtai tūkstančių žmonių.



Mokomasis burinis laivas MIR – nuolatinis Tall Ships' Races dalyvis

TALL SHIPS' RACES 2006

50-osios, jubiliejinės Tall Ships' Races 2006

Saint Malo, Prancūzija
Liepos 6 - 9 d.

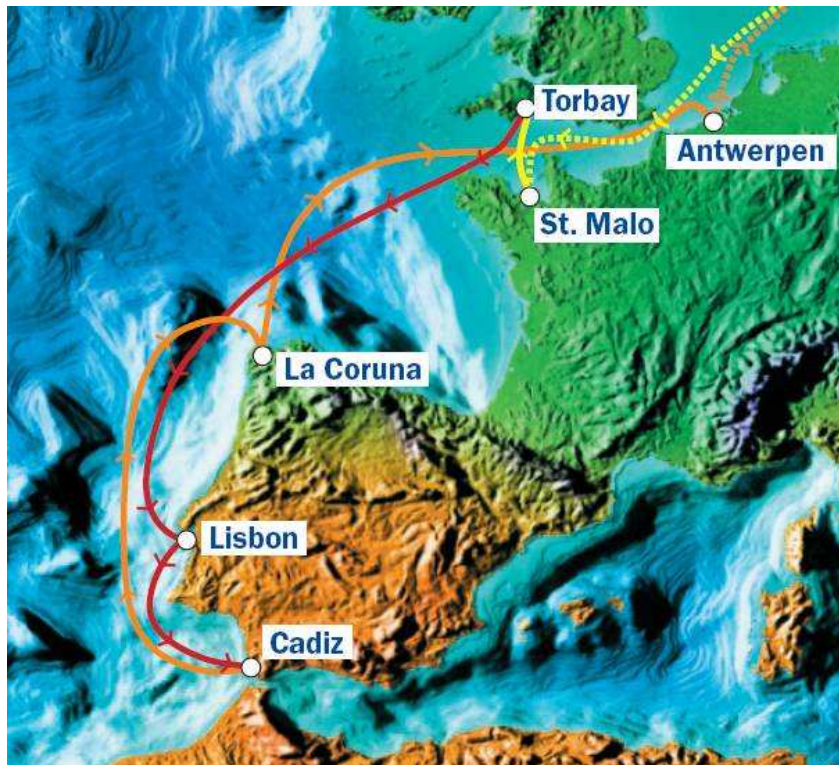
Lenktynių startas - Torbay

Lisabona, Portugalija
Liepos 20 - 23 d.

Cadizas, Ispanija
Liepos 26 - 29 d.

La Coruña, Ispanija
Rugpjūčio 7 - 10 d.

Antverpenas, Belgija
Rugpjūčio 19 - 22 d.



Tall Ships' Races regatoje dalyvavo:

- 85 Buriniai laivai iš 21 šalies;
- 4 laivai dalyvavę pirmosiose lenktynėse 1956 m.;
- 23 A klasės laivai, 13 - B Klasės, 24 - klasės, 25 - D klasės;
- 6,237 įgulų nariai iš 49 šalių, iš jų apie 4000 jaunesnių nei 26 metai;
- 4 milijonai žmonių apsilankė regatą priimančių uostų šventėse.

JACHTA „LIETUVA“



2006 m. b/j "Lietuvai" suko 30 metų. Tai - solidus amžius laivui ir norint jį parengti varžyboms tenka įdėti daug darbo. Praėjusiais metais nebepavyko įsigyti naujo stiebo, bet įgulos ir rėmėjų dėka laivas po truputį atnaujinamas - pakeisti įrengimai, gelbėjimosi ir saugumo priemonės, kurių reikalavimai "Tall Ships' Races" dalyviams labai griežti.

Klasė Tall Ships' Races regatoje:	D
Vėliava:	Lietuvos
Registracijos uostas:	Klaipėda
Pastatyta:	1976, Gdynia (Lenkija)
Ilgis:	16.37 m
Plotis:	4,75 m
Grimzlė:	2,85 m
Stiebo aukštis:	22,2 m
Burių plotas:	140 kv. m (max. 280 kv.m)
Vandentalpa:	16,5 t
Miegamų vietų skaičius:	12
Kapitonas:	Osvaldas Kudzevičius

ĮGULA

2006 m. „Lietuvos“ įgula atjaunėjo ir tapo kaip niekad gausi - net 26. Ilgame žygyje neišvengiamai reikia įgulos keitimų. Renkant įgulą siekta sujungti jaunų buriuotojų entuziazmą ir kiek vyresnės kartos patirtį. Įgulos amžiaus vidurkis - apie 27 m. O jaunimo dalyvavimas pabrėžiamas ir regatos "Tall Ships Races" nuostatuose - ne mažiau nei pusę įgulos turi sudaryti jaunimas nuo 16 iki 25 metų.

PASIRENGIMAS

Burinės jachtos sezonas prasideda ne nuo varžybų, o nuo parengiamųjų darbų prie laivo. 2006 m. prie laivo parengimo prisidėjo daug entuziastingų jaunų žmonių, darbams vadovavo vyr. kapitono padėjėjas Vygantas Kantrimas.

Romualdas Adomavičius

(21 m., studentas)

Parengti jachtą ankstyvą pavasarį susirinko nemažai „žaliukų“ - naujokų. Mes stengėmės mokytis iš labiau patyrusių, o pastarieji negailėjo mums patarimų. Pagrindiniam „starpomui“ Vygantui eilinės darbo dienos pabaigoje jau, tikriausiai, skaudėdavo ausis nuo iš visų pusių sklindančio jo vardo skambesio ir begalės klausimų. Bet ko nepadarysi dėl galimybės įkelti koją į Afriką? Čia truputi juokauju... Pagrindinis mūsų tikslas buvo sėkmingai išplaukti ir sėkmingai sugrįžti. Jachta buvo tvirtinama, dažoma, valoma, trinama ir šiaip glostoma (juk reikia



Jachtos parengimo darbų rutina



„... Gediminai – nupjauti reikia čia... !”

„senutę“ švelniai paglostyti – šį nelengvą darbą su malonumu atlikinėjau). Taip, ganėtinai linksmi, vyko procesas. Ir iki birželio vidurio laivelis buvo paruoštas.

IŠPLAUKIMAS



Į regatą išlydėjo rėmėjai ir Klaipėdos miesto meras

KLAIPĖDA – KYLIS (VOKIETIJA) - SAINT MALO (PRANCŪZIJA)

Klaipėda – Kyli (Vokietija) – Saint Malo (Prancūzija): plaukimas iki pirmojo regatos Tall Ships' Races 2006 uosto - 1060 jūrmylių.

Įgula: kap. Osvaldas Kudzevičius, vyr. kapitono padėjėjas Vygantas Kantrimas, Saulius Jakas, Antanas Golubovskis, Gintautas Burnickas, Augustinas Dirmantas, Martina Butkutė, Inga Pipinytė, Vilija Bogūnaitė, Džiugas Juodkasis, Ana Tirišonok.

Džiugas Juodkasis

BITIS

Pirmasis įspūdis, kuomet susirinko visa įgula su savo asmeniniais daiktais - jachtos viduje labai ankšta. Šalia mano gulio kabo rūkytos dešros, kurios laivui siūbuojant tėviškai plekšnoja man per peti, jau nekalbant apie jų sklaidžiamą aromatą. Jos vis primena Krekenavos vokelių skandalą. Apskritai, jachtos vidus primena povandeninį laivą, kuriame laikui bėgant kiekvienas daiktas suranda savo vietą.

Trijų parų kelionė iki Kylio (420 jūrmylių) praėjo sklandžiai ir, sakyčiau, greitai. Gal todėl, kad visi buities darbai laive vyksta žymiai lėčiau negu krante. Galite pabandyti apsitvarkyti namuose ar tiesiog pagaminti pietus atsistoję ant ... futbolo kamuolio. Štai, pavyzdžiui, namuose kavai užsipilti reikia 10 sekundžių, o laivui siūbuojant jūroje - tai trunka beveik minutę, jau nekalbant apie visus kitus reikalus. Taip atsitiko kai dieną prieš atvykstant į Kylių dvi minutes lipau iš savo gulto, dariau tai labai atsargiai, nes ten kur norėdavau statyti koją, atsirasdavo koks nors daiktas ar tiesiog laivo siena. Ir dar tos dešros porą kartų trenkė per veidą. Visai ne tėviškai.

Vyr. kapitono padėjėjas Vygantas perspėjo, kad rengčiausi rimčiau, nes jūroje bangos iki trijų metrų, o vėjas siekia 18 m/s ir vanduo smarkiai pila denį. Jis nemelavo. Tą dieną labai pravertė liemenės ir saugos diržai. Ant denio daugiau oro ir romantikos, todėl ir supimą čia pergyveni lengviau.



Pirmasis rimtesnis išbandymas Baltijos jūroje

Iš karto supratau – teks priprasti prie pasikeitusių gyvenimo sąlygų. Laive ankšta, kaip troleibuse. Sunku prasilenkti. Susimaišę asmeniniai daiktai. Jūrai banguojant, sunku judėti, tvanku. Ilgainiui išmokau judėti laive tamsoje ir susirasti šviesos jungiklį tik galutiniame taške – prie savo gulto. Reikia nuolat laikytis rankomis. Ten kur planavai statyti koją – atsiranda koks daiktas, o ir sienos nestovi vietoje. Viskas pasimiršta denyje, kur burės, vėjas ir beribiai toliai. Tada supranti, - kodėl tu esi čia.

LAIKAS

Laikas buriuojant bėga labai greitai. Gal todėl, kad visi darbai laive trunka žymiai ilgiau, negu krante. Puodukui kavos užpilti prireikia ne 10 sek., kaip krante, o visas 50 sek. Pirmiausia turi taip įsispirti, kad nenugriūtum, nes vienoje rankoje arbatinis, kitoje puodukas. Pilu vandenį tik tada kai puoduko ir arbatinio siūbavimas sutampa. Ką jau kalbėti apie karšto maisto gamybą. Paskubėsi – prapils viską pro šalį ir tuomet šis paprastas darbas užtruks dar ilgiau. Laikas laive skaičiuojamas jūrmylėmis ir atstumu iki uosto. Greičiau plauki, tada ir laikas bėga greičiau. Jeigu laivas vos juda - visi supranta - mums laikas sustojo. Gal todėl buriuojant labai sunku ką nors planuoti. Dienos atsekamos ne kalendoriaus pagalba, bet įsimintiniais įvykiais: tada kai kažkas apsipylė sriuba ar tada kai vos nesusidūrėme su žvejybiniu laivu. Vienintele išimtis – įgulos budėjimo grafikas, kuris veikia laivo laiku ir yra privalomas visiems įgulos nariams.



Kantrusis laivo kirpyklos klientas

xxx

Vilija Bogūnaitė

(16 m., moksleivė)

Kokios mintys sukasi galvoje kai esi jūroje? Gal tokios pat kaip ir visada. Vieniems gražios, kitiems - ne. Čia tik laikas bėga kitaip. Mintys tos pačios, bet laikas kitas. Tylus, ramus, lyg koks senučiukas niekur neskuba. Net kartais diena susimaišo su rytu, o vakaras su naktim. Čia nėra kur bėgti ir kur skubėti. Tik gaudai vėją ir plauki. Ir to užtenka...

Didelį įspūdį paliko du balandžiai. Nežinia iš kur ir kaip atsiradę jachtoj vidury jūros. Gal nusprendė pailsėti? Žiūrėdama į juos ilgai mąščiau kokia ilga turėjo būti ta kelionė per jūrą. Ir kiek reikėjo kantrybės nepasiduoti, nenuleisti sparnų. Kiekvienas tame balandyje (kuris liko, nes kitas išskrido) matė kažką savo. Pavyzdžiui, Ana man nuolat kalbėjo,



Mūsų laivo nelegalas

kaip tas balandis panašus į jos vaikiną. Jį net pavadino jo vardu... O Antanas lepino balandį. Mirksėjo akim ir vadino gražiais žodeliais. Ir fotosesiją jam surengė. Antros dienos pavakare jis išskrido. Matyt pasiilsėjo pakankamai.

Kelionės metu oras buvo geras. Šiltas. Saulė švietė ir vos ne vos pūsteldavo vėjelis. Dienos slinko nei lėtai, nei greitai. Viskas buvo laiku ir vietoj. Sėdėdavom kartu šnekėdavom, juokaudavom. Kai atsibosdavo nueidavau į jachtoj priekį, atsiguldavau ir rašydavau. Kartą užmigau pasidėjus galvą ant sąsiuvinio ir rankoje laikydama tušinuką. Pabudus apsižvalgiau ir mintyse džiaugiaus jog niekas nematė. Nes miegas tikrai buvo saldus ... pasirodo Gintas matė ir nufotografavo...

Naktys buvo kitokios. Dažniausiai budėdavome penkiese. Vygantas mus mokė navigacinių šviesų. Skaičiuodavau laivus ir stebėdavau žvaigždes. Jūroje žvaigždes kitokios. Jos didesnės ir ryškesnės.. O planktonas primena tolesnes ir mažesnes žvaigždes šviečiančias ne danguje, o jūroje. Arba puodelyje, kai naktį nueini į kambuzą išipili užbortinio vandens ir išsijungi šviesą. Tik paskutinės naktys buvo neramesnės. Matėm žaibus. Po kiekvieno blykstelėjimo skaičiuodavau sekundes iki griaustinio ir akimis ieškodavau bojos. Džiugas stovėdamas laivo priekyje karts nuo karto sušukdavo kairė ar dešinė, raudona ar žalia...



„ ... Kur tie nekrikštai?!“

Kai esi jūroje, dideliame pasaulyje, pamatai, kad tikrasis pasaulis yra ne aplink, o viduje. Mažoje jachtoje. Kad problemos svarbios tik tos kurios yra čia ir dabar, svarbios tam, kad sėkmingai praeitų ši diena. Ir visai nesvarbu ką palikai tenai..krante...

Kažkurį sekmadienį kapitono balsas garsiai šaukė „Avral“ „Avral“ visi skubom paskubom nėrė į denį, kuriame mūsų laukė „dėdė Neptūnas“ su draugu. Pasveikino mus kirtus nulinį dienovidį. Kadangi daugelis plaukė pirmąkart tai įvyko savotiškos jų krikštynos. Turėjome ragauti jūros gėrybes ant šokoladinio sausainio ir gurkštelėti gan įdomų „kalmarai & co“ gėrimą, vadinome priežastis kodėl atsiradome šitam laive. Mano priežastis – jūreivis, „future man“. Buvo linksma...

Kai pasiekėme uostą miegojau ir tik prabudusi pamačiau, kad aplink - daugybė laivų laivelių kurie it mašinos pralenkinėja vienas kitą ir laukia kol galės įplaukt į šliuzą. Septintoje klasėje fizikos pamokoje kai kalbėjome apie šliuzus įsivaizdavau juos tarsi didelę dėžutę. Su sienom ir lubom... O čia, pasirodo jie labai paprasti....su sienom...be lubų.. Jau tada pirmąkart pajutau kaip labai nenoriu namo, o už kelių dienų atvyks keičianti įgula ir šis didelis nuotykis pasibaigs..

Ilgai negalėjau atitraukti akių nuo didelių senovinių burlaivių. Jie atrodė tarsi iš filmų ar knygų išlipę paveikslukai. Trūko tik piratų... Nors jei būčiau labai labai norėjęs ir jų būčiau atradusi - Sant Malo priminė piratų miestą. Didelės gynybinės sienos, siauros gatvės, gražūs namai ir ... futbolo rugtynės. Prancūzai prieš portugalus. Atrodė, jog visas miestas, nuo didžiausio iki mažiausio tą vakarą buvo susirinkę baruose ar aikštėse prie ekranų ir sirgo už savo komandą. Tik mes, keli lietuviai palaikėme portugalus... Prancūzai laimėjo.

Per tas keletą dienų susipažinau su labai daug žmonių: su portugalais, anglais, lenkais, rusais, prancūzais... Laiką leidome įvairiai, dalyvavome įgulų varžybose - futbolo varžybose, kurias laimėjome. Buvo labai šaunu. Gavome apdovanojimus - atminimo medalius.

Kelios dienos uoste prabėgo labai greit. Ir atėjo laikas vykti namo...nors ir labai nenorėjau. Išvykome naktį prieš „Lietuvos“ išplaukimą į startą. Palinkėjome gero vėjo...ir didžiausios sėkmės....

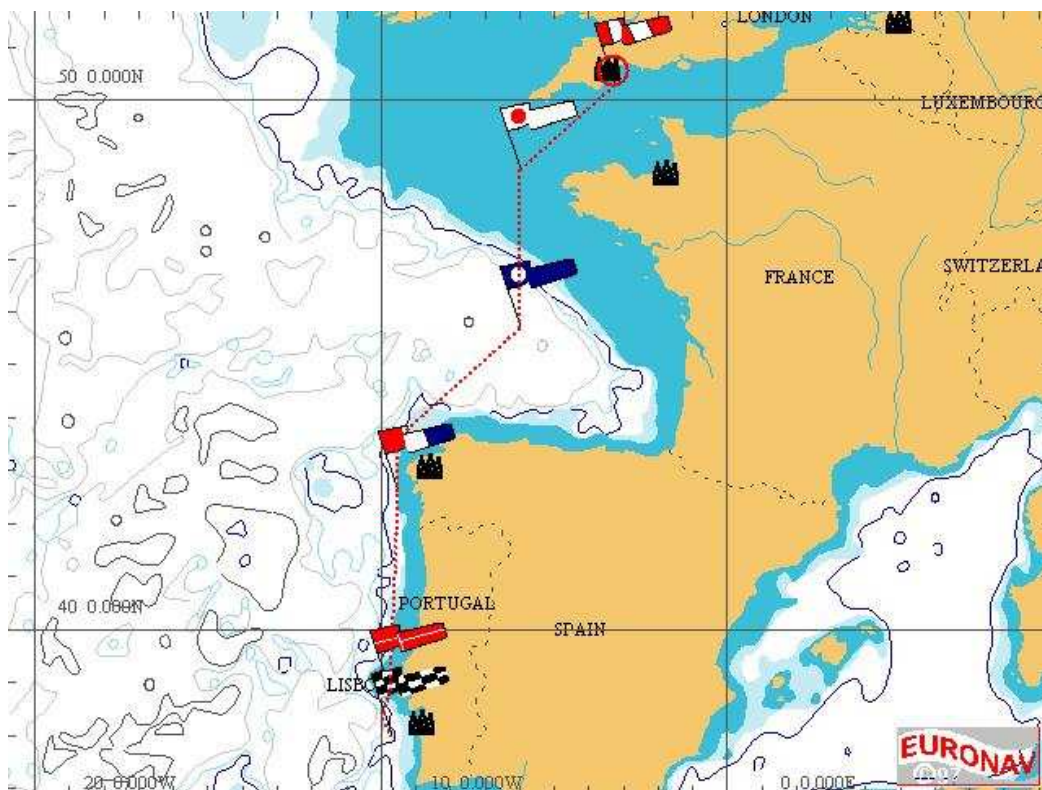
Grįžusi namo sekiau naujienas laikraščiuos. Kiekvieną straipsnį iškirpdavau ir dėdavau į aplankalą, kurį kartais pavartau.. gera prisiminti tą ypatingą nuotykį. Nors ir neilgą, bet įspūdingą. To, kas įvyko, ką jaučiau neįmanoma papasakoti, parašyti. Nes kiekvienąkart prisiminęs atrandi kažką naujo. Tos kelios savaitės.. Nėra žodžių kurie pasakytų kaip jaučias žmogus kai aplink nematyti kranto, kai girdi vėją, jūrą... Norint suprasti reikia pačiam patirti...

Išmokau išgirsti vėją, mylėti ir suprasti jūrą. Išmokau pažinti kitą, kantrybės darant kažką. Ta kelionė pakeitė mano gyvenimą, nes nebegaliu įsivaizduoti vasaros be jachtos, jūros. Laukiu pavasario, kada prasidės darbai, kada prasidės laukimas ir pasiruošimas kitai kelionei, kuri – žinau - ir vėl paliksi gražius atsiminimus ir geras pamokas...



Kas sakė, kad lietuviai nemoka žaisti futbolo?

SAINT MALO- TORBAY (ANGLIJA)-LISABONA (PORTUGALIJA) PIRMASIS TALL SHIPS' RACES ETAPAS



Saint Malo (Prancūzija) – Startas / Torbay (D. Britanija) – Finišas / Lisabona (Portugalija).
Pirmasis regatos Tall Ships' Races etapas – 920 jūrmų.

Įgula: kapitonas Osvaldas Kudzevičius, vyr. kapitono padėjėjas Vygantas Kantrimas, Saulius Jakas, Antanas Golubovskis, Augustinas Dirmantas, Džiugas Juodkasis, Ana Tirišonok, Robertas Kudzevičius, Romualdas Adomavičius, Aida Milvydaitė, Mindaugas Petronis.

Džiugas Juodkasis

Vos tik atvykome į Saint Malo jachtos "Lietuva" kapitonas Osvaldas Kudzevičius tyliai dairosi krantinėje, stebėdamas mūsų priešininkų jachtas. Iš viso regatos D klasėje, kurioje staruos ir "Lietuva" - 21 burinė jachta iš Čekijos, Belgijos, Latvijos, Ispanijos, Prancūzijos, Lenkijos ir kitų šalių.

ĮGULA

Kokia draugiška įgula bebūtų, svarbiausias asmuo joje yra kapitonas. Jis sprendžia ginčus, reguliuoja komandos darbą, organizuoja laivo priežiūros ir dar daugybę darbų. Atsižvelgiant į tai, kad įgulos nariai įvairaus amžiaus (nuo 15 iki 45 metų), išsilavinimo, buriavimo patirtimi - vadovauti laivui nėra lengvas uždavinys. Laivas jūroje - tai ne politinė partija, ilgai pyktis negali, durimis netrenksi, pas kitus neišeisi.

STARTAS

Visi "Tall Ships Races" dalyviai išplaukė iš svetingo ir jaukaus Sant Malo uosto liepos 9 d. 4:00 val. ryte. Regatos startas, paminint ir atkartojant prieš 50 metų vykusias pirmasias didžiųjų burlaivių lenktynes buvo duotas liepos 10 d. prie Torbėjaus (Anglija) krantų, 18:00 val.

Dėl variklio gedimo vos nepavėlavome į startą, nes negalėjome pasiekti reikiamo greičio. Taigi startavome pavėlavę 5 min., bet starto liniją kirtome ne patys paskutiniai - po mūsų dar rikiavosi nemažai laivų.

Po starto pasirinkome dešinę distancijos pusę į pirmąją regatos ženklą. Biskajos įlanka mus pasitiko be vėjo, akinančia saule ir, deja, labai silpnu vėju. Esant tokioms oro sąlygoms, mūsų varžovai su naujesniais ir lengvesniais laivais pradėjo vyti "Lietuvą" (jachta sveria 20 tonų, be įgulos ir provizijos).

VARŽYBOS

Nusprendėme keisti pasirinktą taktiką - pasukome arčiau Ispanijos krantų. Ir neapsirikome, bet aplenkti naujai pastatytų jachtų nepavyko. Po pirmojo ženklo iškėlėme spinakerį (didelė, spalvota burė, keliama pavėjiniais kursais). Antrąjį ženklą viduryje Biskajos įlankos pasiekėme be didelių nuotykių. Po ženklo kursas pasikeitė - 40 laipsnių ir tuo pat metu pasikeitė vėjas - mums į naudą - pavėjui.

NENUSPĖJAMA BISKAJOS ĮLANKA

Pirmą kartą buvau Atlanto vandenyne. Pirmą kartą startavau regatoje, ten kur reikia ne šiaip sau buriuoti, kad galėtum pasiekti krantą, bet būtina "spausti" tam, kad būtum pirmas. Mes "spaudėm". Trečiąją lenktynių dieną patyrėme garsiuosius nenuspėjamus Biskajos vėjus. Per porą valandų vėjas sustiprėjo nuo 5 iki 20 m/s. Labai greitai bangos pakilo iki 5 metrų aukščio. Aplenkus privaloma ženklą Biskajos įlankoje (46 00 N 06 00 W), vėjas tiesiog pašėlo. Sustiprėjo vietomis iki 25 m/s. Virvės, trosai, burės, stiebas, o ir pats laivo korpusas - viskas įtemta iki begalybės. Viskas dejuoja, o gal ir dainuoja. Tokiais momentais laive nepriimta daug kalbėti ar pokštauti. Ir tik tada gali išgirsti kaip tyliai, palyginus su aplinkiniu triukšmu, plyšta storiausios virvės ir kaip beviltiškai į didžiules vandenyno bangas krenta bures.



O banga – 6 baliukai!

Prasidėjo neretai atsirandantys rūpesčiai audros metu: kelis kartus trūko spinakerio brasai (virvės, kuriomis valdomas spinkėris), trūko spinakerfalas (virvė, kuria pakeliamas spinakeris). Spinakeris apsvyniojo apie top-štagą.

Vyгантui Kantrimui, Antanui Golubovskiui ir Augustinui Dirmantui paeiliui teko lipti į stiebo viršūnę (22 metrai virš vandens lygio) ir atpalaiduoti apsvyniojusią burę. Esant tokiam bangavimui labai sunku išsilaikyti stiebo viršūnėje ilgiau nei 15 min., dėl labai didelės svyravimo amplitudės - labai greitai prarandama koordinacija. "Lietuvos" jaunimo ir vyr. kapitono padėjėjo V. Kantrimo pastangų dėka po valandos burę pavyko nuleisti.

Bet džiaugtis ar ilsėtis teko neilgai - subyrėjo spinaker-falo blokas stiebo viršūnėje. Spinakeris tiesiog nukrito, todėl teko pakelti Genują-1 (trikampę priekinę burę). Greičio nepraradome, nes vėjas sustiprėjo ir iki trečiojo ženklų atsikovojo prarastą poziciją.

Pietinėje Biskajos įlankos dalyje vėjas susilpnėjo, o vėliau ir visai nurimo. Plaukėme labai lėtai iki pat finišo linijos.



Džiovykla

REZULTATAI

Po galutinio rezultatų perskaičiavimo burinė jachta „Lietuva“ pirmajame Tall Ships' Races 2006 regatos etape D klasėje užėmė penktąją vietą. Tai – oficialus pasiekimas. Žinant tai, kad šiame etape, D klasėje startavo 23 jachtos, o finišą pasiekė tik 16 – tai daug sakantis rezultatas. Belgijos 2005 m. pastatyta jachta „Argo“ liko 16 vietoje, 2000 m. pastatyta britų jachta „St Barbara“ liko 9 vietoje.

Romualdas Adomavičius

Aš, ir jau patyrę buriuotojai: Aida, Robertu ir „Petka“, prie įgulos prisijungėm Saint Malo uoste Prancūzijoje. Priešaky laukė lenktynių etapas iki Lisabonos, parodomasis plaukimas iki Kadizo, paskui La Koruna, iš ten lenktynės iki Antverpeno ir kelionė namo. Kaip vos ne pirmą kartą atsidūrusiam ant jachtos denio, šis dvejų mėnesių plaukimas kėlė nežinomybės jausmą, nemažais nerimo ir adrenalino. Visa tai patyriau, bet pažinimo džiaugsmo niekas neatsvėrė.

Mojuodami iš kairės Prancūzijai, o iš dešinės – Anglijai, skrodėme Lamanšo sąsiaurio vandenį ir nūrėm į Biskajos įlankos bangas. Senis Neptūnas nepašyktėjo mums palankaus vėjo ir, lėkdami pavėjiniu kursu, išvystydavome iki 15 mazgų greitį. Mus lydėjo gražuoliai delfinai, žaisdami ties laivo priekiu. Atrodė, kad Europos kontinentinė kaimynė Afrika lyg magnetas traukia nuglostytą „senutę“. Ne nuostabu, kad tokiu tempu plaukdami, Lisaboną pasiekėme vieni iš pirmųjų.



Spinaakerinis kursas Biskajos įlankoje

xxx

LISABONA – CADIZ (ISPANIJA) – SEUTA (AFRIKA) – LA CORUNA (ISPANIJA)

Lisabona (Portugalija) – Cadiz (Ispanija) – Seuta (Afrika) – La Coruna (Ispanija) „nevaržybiniai„
Tall Ships’ Races plaukimai (Cruise in company) – 950 jūrmylių.

Igula: kapitonas Osvaldas Kudzevičius, vyr. kapitono padėjėjas Vygantas Kantrimas, Džiugas Juodkazis, Robertas Kudzevičius, Romualdas Adomavičius, Aida Milvydaitė, Mindaugas Petronis, Ričardas Čapas, Germantas Putrius, Darius Kubilius, Trofim Teriochin. (Ana Tirišonok, Augustinas Dirmantas, Jonas Limantas – išvyko Cadize).

Džiugas Juodkazis

PROBLEMOS

Baigėsi pirmasis lenktynių etapas, kurio metu įveikta 800 jūrmylių. Tik dabar keliaujant organizatorių nustatytu maršrutu Lisabona - Kadizas, pajutome pirmąsias rimtesnes lenktynių pasekmes. Įtarimą sukėlė vairo mechanizmas. Sulaukęs ramesnio vandens, kapitonas Osvaldas Kudzevičius liepė nerti ir buvo nustatytas gedimas – smarkiai įskilusi vairo plunksna (vairo mechanizmo dalis esanti po vandeniu). Visiems tapo aišku - artimiausiame uoste reikia iškelti laivą ir sutvirtinti detalę. Nieko nera beviltiškesnio kaip nevairuojamas laivas Atlanto vandenyne. Tyla laive ir pirmasis, per mėnesį blaškymosi po Baltijos ir Šiaurės jūras, po Atlanto vandenyną pagalbos šauksmas. Skambutis i „Limarko laivininkystės kompaniją“. Tai jų pasiūta burė padėjo sėkmingai įveikti visus keliautojus bauginančią Biskajos įlanką. Tai jų žadėta pagalba bet kuriame Europos uoste priminė namus ir tikrą jūreivišką solidarumą. Ir „Limarko“ atsiliepė. Atsiliepė ir iš karto suprato visą problemos rimtumą.

Tyla laive baigėsi. Prasidėjo svarstymai, - kodėl ir kur galėjome likti nevaldomi. Nėrėme ir apžiūrėjome laivo apačią lygiai valandą prieš lenktynių startą. Gedimų nebuvo.

REMONTAS

Kapitono O. Kudzevičiaus manymu, - būtent pirmojo lenktynių etapo metu patirti didžiuliai krūviai ir stiebo vibracija, persiduodanti i laivo korpusą, bei jachtos “gulejimas ant vairo” ir lėmė vairo mechanizmo gedimą. Būdami nedideliame Kadizo jachtklube, sužinojome, kad „Limarko“ kompanija apmokės ir organizuos jachtos iškėlimą į krantą. Tai didžiulė pagalba toliau tęsiant mūsų žygį. Liko tik patiems suremontuoti išilgai perskilusią laivo vairo plunksną.

Vyganto Kantrimo meistriškumo dėka pavyko sutvarkyti vairo mechanizmą. Iš pirmo žvilgsnio atrodantys išsiblaškę ispanu uosto darbininkai jachtą iškėlė ir pastatė ant kranto per penkiolika minučių. Visą laiką kol vyko laivo remontas jie vaikščiojo aplink ir stebėjo. Čia Ispanijoje nėra įprasta remontuoti jachtą įgulos jėgomis. Paprastai tokius darbus atlieka samdyti meistrai. Gal lietuviai pagarsės čia ne tik dirbdami apelsinu plantacijose?



Senutė grįžta atgal į vandenį



Su rėmėjų "Limarko" pagalba greičiau, kaip per 24 valandas sutvarkėme gedimą ir grįžome i Tall Ships' Races

LAIVAS

Tik dabar, vandenyne, galiu suprasti kapitono reiklumą ruošiant jachtą kelionei. Kiekviena pražiūrėta smulkmena krante, čia gali virsti tragedija. Tur būt dėka visų, buvusių ir dabartinio, kapitonų jachta „Lietuva“ vis dar lenktyniauja pasaulio vandenyse. Per trisdešimt metų laivui vadovauja jau trečia kapitonų karta, o buriuoja jame jau ketvirta, dar aštuoniolikos neturinti karta. O. Kudzevičius sako, kad laivas turi būti gyvas, turėti istorija ir ateitį. Negyvas laivas, kaip žmogus - skęsta arba lieka trūnyti krante.

JŪRLIGĖ

Dažnas norinčių keliauti jūra siaubas – jūrligė. Stipriausiai ji pasireiškia laivo viduje, uždaroje erdvėje ir žymiai susilpnėja ant denio. Jūrligė, kaip ir baimė išveda žmogų iš rikiuotės. Jeigu prabudęs ilgai kuitiesi besirengdamas – tikrai išgirsi tylius jūrligės žingsnius. Tuomet yra du keliai: į galjuną (tualetą) vėmti arba į denį dirbti. Dirbti, buriuoti yra pagrindinis vaistas. Po kurio laiko pradėjau tapatintis su banga, su laivu ir tada šaltas prakaitas, silpnumas bei kiti jūrligės požymiai pranyko savaime iki pat kelionės pabaigos.

IZOLIACIJA

Žmogus įpranta kasdien gauti gausybę įvairios informacijos, sutikti pažįstamus, planuoti rytojų ar tiesiog bendrauti. Čia, laive jis yra visiškai atkirstas nuo informacinės erdvės ir yra priklausomas nuo tų akimirka jį supančių aplinkybių - lietaus, saulės, vėjo, bangos ir, žinoma, nuo laivo. Kelionė jūra slenka lėtai, bet čia keičiasi svarbiausios vertybės. Kuo daugiau laiko praleidi jūroje, tuo mažiau ima rūpėti dirbtinai sureikšmintos smulkmenos. Čia esantiems visai nerūpi ant kurio šono ir su kuo miega seimo narys, ką šiandien pasakė svarbus politikas ar kuo vėl nusikalto savimi patenkintas banditas. Už viską svarbiau jūroje - komandos draugo nuotaika ar sveikata.

VERTYBĖS

Po mėnesio praleisto kelionėje išmokau nepastebėti erzinančių smulkmenų ir buitinių nepatogumų. Gal pripratau. Tik dabar pilnai atsivėrė visas gamtos grožis ir buriavimo malonumas. Parą praleidęs uoste, jau pasiilgstu burių, vėjo ir bangos. Tai jau, kitos ligos – „krantligės“ požymiai.

xxx

Romualdas Adomavičius

AFRIKA

Varžybinis etapas baigėsi. Portugalijos sostinėje turėjome savaitę poilsio. Tiesą sakant, buvome pradėję nuobodžiauti ir labai džiaugėmės, kai, atsisveikinę su nuostabiu miestu, patraukėme toliau į pietus. Netrukus pasiekėme vieną seniausių Vakarų Europos miestų Kadizą. Čia, mieste-tvirtovėje, iš kur Kristupas Kolumbas pradėjo 2 iš 4 savo kelionių į Ameriką, praleidome porą dienų. Atėjo laikas spręsti dilemą: plaukiam ar neplaukiam į Afriką? Buvo nedidelė rizika nespėti į II-o etapo startą La Korunoje (Š.Ispanija). Vis dėl to, noras, pamatyti už keliasdešimt jūrmylių stūksantį juodąjį žemyną, nugalėjo.



Už kairiojo borto - Afrika

Taigi, liepos 30 d. prieš mūsų akis atsivėrė garsusis Gibraltaras. Nuolatinis keltų ir krovininių laivų judėjimas žymėjo, jog tai vienas iš svarbiausių laivų kelių. Pro Heraklio stulpus įsispraudę į Viduržemio jūrą, apie 17 val. išsilaipinome Seutoje (Ispanijos kolonijos Maroke relikvija). Čia jachta su Lietuvos vėliava nėra dažnas reiškinys. Robertas, Osvaldas, Petka, Darius, Vyga, Germis, Aida, Ričardas, Trofimas, Džiugas ir aš pajautėme kito žemyno orą. Na štai ... - pabraidėm ispaniškoje Afrikoje kelias valandas, pasigrožėjome palmėmis, užsipirkome svogūnų ir išplaukėme. Turėjome tokį romantišką tikslą – išsilaipinti kitame žemyne. Išsilaipinome. Bet asmeniškai aš didžiausią malonumą pajutau išplaukus iš Afrikos. Pajutau tokį gerą jausmą, nes žinojau, kad jau kiekviena nuplaukta jūrmylė mus artins link Klaipėdos. Pakili nuotaika sklandė mūsų visų tarpe. Supratau: kad ir kur beišplauksi – svarbiausia, grįžti atgal į namus.

AUDRA

Keliaudami į šiaurės Ispanijos uostą La Coruną, II-ojo etapo starto vietą, gavome gerą aktyvaus ir kartais varginančio plaukimo dozę. Turėjome išlaikyti gerą tempą, nes nenorėjome vėluoti į lenktynių startą. Įsiminė plaukimas Gibraltaro sąsiauriu, kai sutemus turėjome galimybę stebėti vaizdingą, ryškiai šviečiančią Europos pakrantę ir mistiškai tamsią (tik su retomis šviesomis) Maroko žemę. Tuo metu kovojome su labai stipria srove iš Atlanto. Atrodė, kad judame į priekį, o, iš tikrųjų, beveik stovėjome vietoje. Kai pagaliau pavyko pabėgti iš srovių spąstų, pakliuvome į audrą. Didžiausia per 2006 m. „Lietuvos“ navigacinį sezoną audra nebuvo štormas su milžiniškomis bangomis, tačiau iki 35 ir daugiau mazgų vėjas (~8 balai) privertė nuleisti pagrindinę burę (grotą) ir suptis bangose, vos judant į priekį. Apie parą užtrukusi audra atėmė nemažai laiko ir dabar pro vakarinę Portugalijos pakrantę jau turėjome lėkte lėkti.



Keičiant grotą teko išlieti nemažai prakaito

La Coruna – tai nedidelis uostas, apsuptas kalvotos ir miškingos pakrantės. Šis Šiaurės Ispanijos miestas mena įdomius praeities laikus, kai čia buvo vienas romėnų, o vėliau ir jūros piratų centrų. Įspūdingą istoriją simbolizuoja ties įplaukimu į uostą stovintis didingas romėnų laikų švyturys. Iškilęs I amžiuje, bokštas vis dar atlieka savo funkciją ir yra vadinamas Heraklio švyturiu. Tačiau mums dar reikėjo iki jo nusigauti. O tai nebuvo labai lengva. Žinoma, plaukti įdomu – grožiesi pakrante ir pavienėmis salomis. Dieną mus lydi saulė, o naktį mėnulis („naktinė lempa“). Yra ir kita pusė. Po savaitės plaukimo tu vis dažniau pagalvoji apie gėlo vandens dušą, nes sūraus jūros vandens dušas ne tokia jau ir maloni procedūra (nors ir egzotiška). Dar prisideda ir nepalankus kursas vėjo atžvilgiu: vis skaičiuoji kiek vendų užteks iki tikslo ir vis jų per mažai. Plaukimo savaitei einant į pabaigą, noras kuo greičiau pasiekti tą „piratų“ uostą tapo nenusakomu troškimu.

Pamenu, kai baigėsi mano „vachta“, nuėjau miegoti. Dar buvo likęs nedidelis kelio gabalas iki La Corunos. Atrodo tik užsimerkiau akis ir vėl jas atmerčiau, tačiau kažkas ne taip. Kažkaip ramu. Išsikrapštau iš gulto, iškišu galvą pro liuką ir... Mes jau stovim, tvarkingai prisišvartavę naktiniame uoste. Atplaukėm!!! Nuostabus jausmas. Tik dėl jo ir verta sėsti į jachtą bei skrosti jūros platybes. O akys jau pastebėjo netoliese stovinčias dušo kabinas.

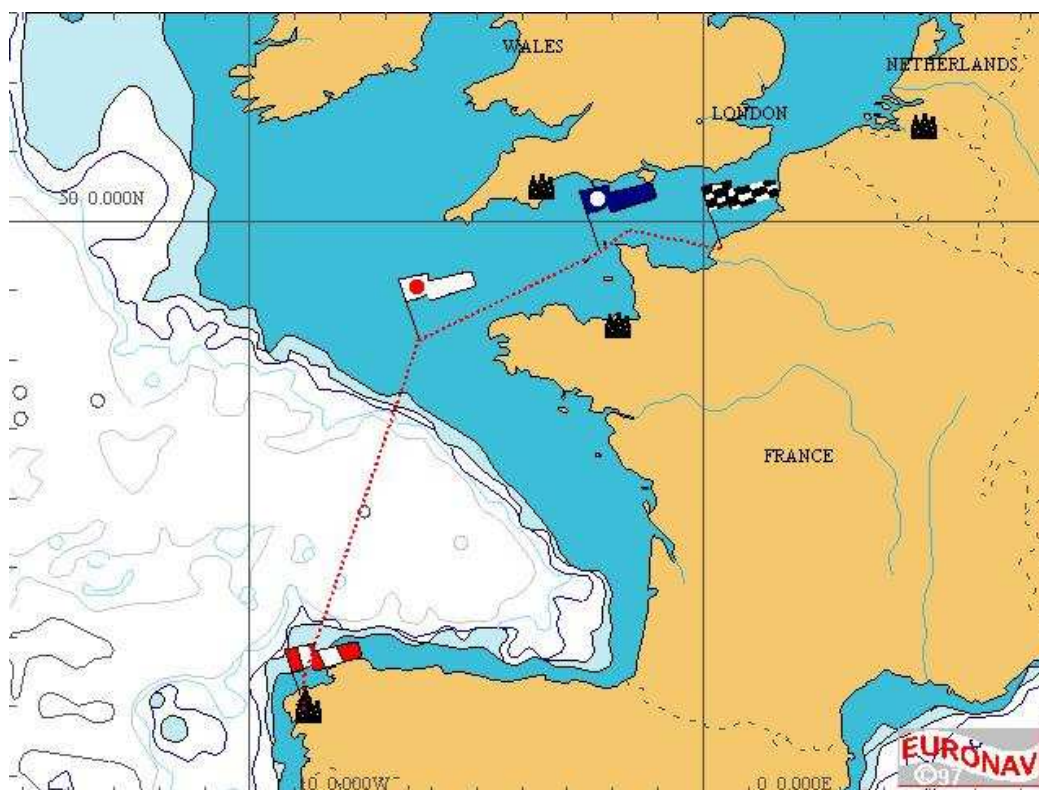


Žaviosios „Lietuvos“ merginos įgulų parade La Corunoje



Įgulų paradas – regatą priimančio miesto šventės puošmena

LA CORUNA - ANTVERPENAS (BELGIJA) ANTRASIS TALL SHIPS' RACES ETAPAS



Startas / La Coruna (Ispanija) – Finišas / Lamanšo sąsiauris – Antverpenas (Belgija) . Antrasis regatos Tall Ships' Races 2006 etapas – 800 jūrmylių.

Įgula: kapitonas Osvaldas Kudzevičius, vyr. kapitono padėjėjas Vygantas Kantrimas, Robertas Kudzevičius, Romualdas Adomavičius, Aida Milvydaitė, Mindaugas Petronis, Ričardas Čapas, Kipras Paldauskas, Tomas Bancevičius, Tomas Miškūnas, Gediminas Petrauskas.

Kipras Paldauskas

La Corunoje prieš regatos startą vykusio kapitonų susirinkimo metu paskelbta, jog antrųjų Tall Ships' Races 2006 lenktynių etapas sutrumpintas. Lenktynių distancija tapo trumpesnė 200 jūrmylių (vėliau paaiškėjo, jog šis pakeitimas buvo nepalankus „Lietuvai“). Regatos komitetas argumentavo savo sprendimą tuo, kad vyraujant stipriems šiauriniams vėjams didiesiems, A klasės burlaiviams sudėtinga varžytis Biskajos įlankoje ir Lamanšo sąsiauryje. Taigi, buvo nuspręsta nuimti vieną „ženklą“ iš Biskajos gilumos. Bet tuo pat metu regatos sudėtingumas tik padidėjo, nes iki artimiausio uosto tapo daugiau nei 150 jūrmylių.

Pagal išankstinius duomenis regatoje nuo La Corunos iki Antverpeno registravosi 63 laivai. Jachtos „Lietuva“ D klasėje – 16 varžovų.

La Corunoje vėl keitėsi įgula – ilgas kelias ir laikas vertė koreguoti įgulas ir keisti žmones beveik visuose Tall Ships' Races uostuose. La Corunoje Lietuvos įgula atjaunėjo. Amžiaus vidurkis – 26 metai. Dalis įgulos – patyrusi ir užgrūdinti įvairiose varžybose Lietuvoje bei kitose šalyse. Pusė – naujokai, kuriems šis išmėginimas pirmasis rimtas plaukimas lenktynėse.

VARŽYBOS

Orų prognozė pasitvirtino. Starto dieną pūtė apie 6 balų (12-15 m/s) šiaurės vėjas ir 4-5 balų (2 metrai) banga. Startavome neblogai – antroje pozicijoje savo grupėje. Praėjus valandai – jau pirmavome.



„Lietuvos“ varžovė latvių jachta „Sparta“ kerta starto liniją

Visų lenktynių metu vėjas buvo permainingas. Didesnę varžybų dalį teko plaukti prieš vėją. O permainingas jis buvo savo stiprumu, nes teko kelti ir pačias didžiausias bures (Genuja-1 ir Grota), tiek ir mažiausias (stakselis ir surifuotas grotas). O bangavimui pakilus iki 6 balų tai tampa sudėtinga ir reikalauja nemažai pastangų, patirties ir drąsos. Retkarčiais vėjas nusilpdavo, bet tų bevėjų valandų pakako tam, kad lengvesni ir naujesni laivai pavytų ir aplenktų „senutę“ Lietuvą.

Pakilus vėjui nuolat nerimavome – ar dėl didžiulių apkrovų atlaikys savadarbis stiebas. Biskajos įlanka garsėja savo nenusipėjamu oru ir škvalais. O vėjui nusilpus laivas sunkiai įveikindavo didžiules Atlanto bangas. Todėl budinčius denyje nuolatos plovė bangos. Rūbai nespėdavo išdžiūti ir per trumpos poilsio valandėles. Šlapia ant denio, šlapia gulte – viskas permirkę sūriu vandenyno vandeniu... Keturios poilsio ir miego valandos po aštuonių valandų darbo praskrieja kaip viena akimirka.

SUSITIKIMAI

Varžybų nuovargį praskaidrindavo įspūdingi susitikimai. Laivą keletą kartų lydėjo ir aplink žaidė delfinai. Naktį, kai denis ir štorminiai kostiumai šviesdavo nuo bangų užliejamo planktono aplink laivą nardantys delfinai atrodo lyg nuostabios šviečiančios torpedos. Didžiausią susižavėjimą visiems sukėlė kvapą gniaužiantis susitikimas su dviem šalia jachtos išnirusiais banginiais. O namus priminė Biskajos viduryje sutiktas laivas „Kapitonas R. Lučka“. Visuomet malonu jūroje per radijo ryšį išgirsti lietuvišką kalbą.



Vienas iš linksmy susitikimų

JŪRINĖS KRIKŠTYNOS

Paskutinę regatos naktį „Lietuva“ kirto „Nulinį Dienovidį“. Penki įgulos nariai buvo pakrikštyti pagal visas jūrines tradicijas – nenusakomo skonio sumuštiniais ir kambuzo sumaišytais „kokteiliais“. Kiekvienas gavo ir laivo antspaudu paženklinatą, šį įvykį patvirtinantį raštą.

FINIŠAS

Varžybų įtampa ir nepalankūs vėjai privertė net 10 regatos laivų pasitraukti iš kovos. Tik po pirmojo regatos ženkle (apie 330 jūrmylių nuo starto) vėjas nusilpo ir jo nebepakako, kad atsikovoti prarastas pozicijas. Jachta „Lietuva“ finišavo 5 vietoje tarp visų Tall Ships' Races laivų ir trečia savo klasėje. Bet ne pirmą kartą lenktyninis laivo balas ir negailestinga rezultatų perskaiciavimo „formulė“ galutinę įskaitą pakoregavo. Ir, ne mūsų naudai... Po finišo, kuris įvyko Lamanšo sąsiauryje, svarstėme – ar tai geras rezultatas. Bendra nuomonė – jog savo startu visi patenkinti, nes jautėsi, jog laivo ir savo galimybes išnaudojome maksimaliai. Neveltui kapitonas po lenktynių dėkojo įgulai, kuri įveikdama nuovargį ir kartais skausmą kovojo iki paskutinės jūrmylės. „Lietuva“ lenktynėse didesnių nuostolių nepatyrė, išskyrus nežymius burių įplyšimus ar sugedusį gervės mechanizmą, kuris buvo greitai sutvarkytas plaukimo metu. Čia pravertė vyriausio kapitono padėjėjo Vyganto Kantrimo patirtis.

Keletas jaunųjų įgulos narių pirmosiomis dienomis kovojo ne tik su varžovų jachtomis, bet ir su jūrlige. Bet valios pastangomis įveikė ją ir dirbo taip pat kaip ir kiti įgulos nariai - nesiskųsdami ir neieškodami ramesnio kampo laive. Tuo tarpu radijo ryšiu girdėjome, kaip kituose laivuose jūrligės iškamuoti jaunieji buriuotojai šaukėsi medikų konsultacijų

RACE CONTROL! ... OVER

Viena iš nuolatinę įtampą keliančių situacijų – du kartus per parą privalomas radijo kontaktas su „Race Control“ (Regatos kontrolė) pranešant savo koordinates. Laivo radijo signalas, ir šiaip silpnas, nutolus nuo didžiosios laivyno dalies paskęsdavo radijo trukdžiuose. Kiekvieną pozicijos pranešimą spėlionės – išgirs ar neišgirs, perduos kiti laivai mūsų koordinates ar neperduos. Nepraneštų koordinacijų kaina labai didelė – net 3 val. 45 min. baudos laiko. Įtampa ir keiksmas kai mūsų finišo laikas skrieja į nežinią. Regatos komunikacijos laivas mūsų negirdėjo ir vienintele išeitimi tapo sms žinutė priartėjus prie Prancūzijos krantų. Pasisekė – baudos laikas atšauktas. „Race Control, - ... - Over“.

Nuo finišo linijos iki Antverpeno uosto, kuriame vyks baigiamieji regatos renginiai – 250 jūrmylių. Anksčiau finišavę turime kelias dienas, todėl sustojome pailsėti Prancūzijoje, Dunkerque (Dunkerko) marinoje. Reikia keletos dienų laivo sutvarkymui ir .. atslūgus lenktynių azartui – pasidalinti įspūdžiais. Pasak vairininko Mindaugo Petronio (laive šaukiamo tiesiog „Petrucha“), įspūdingiausia lenktynių akimirka – kuomet „Lietuva“ Biskajos įlankoje, pučiant 18 m/s vėjui, plaukė 14 mazgų greičiu, ant laivo galimybių ribos – ir jau „glisavo“ (tiesiog skriejo nuo bangos...).

xxx

Tomas Bancevičius

(23 m., karininkas)

Rugpjūčio 10- tosios dienos rytą neskubėdami išplaukėme iš La Corunos uosto. Prieš akis buvo antrasis „Tall Ships’ Races“ varžybų etapas: 850 jūrmylių per Biskajos įlanką, Atlanto vėjai ir rungtynės su šešiolikos mūsų klasės laivų įgulomis.

Startas tik 7 valandą vakare, todėl išsikėlę stakseliuką ir įsijungę variklį taupiausiu režimu lėtai judėjome link vienos iš uolėtų įlankų. Kadangi įlanka buvo tik už poros jūrmylių nuo starto linijos ir suteikė priedangą nuo Atlanto bangų, kapitonas numatė įgulai čia atlikti galutinius pasiruošimo darbus ir paskutinį kartą gerai ir patogiai pavalgyti.

La Corunos apylinkių pakrantės išraižytos įsimintino grožio uolėtomis įlankomis. Vienose vietose uolos nuožulnesnės, kitose - stačia siena krentančios į vandenyną. Nuožulnesnėse vietose pakrantės apaugusios spygliuočių miškais, pievomis. Kai kur matėsi pavieniai, kai kur į nedidukes gyvenvietes susispietę ispaniški nameliai, čerpiniais stogais.

Į vakarus nuo uolų, tolumoje buvo galima matyti į vandenyną išplaukusius didžiuosius burlaivius. Lėtai manevruodami jie ruošėsi savo klasės startui. Tos truputį apvalainos pakrantės uolos, banguota jūra ir senoviniai burlaiviai man labai priminė Ivano Aivazovskio paveikslą, kurio reprodukcija kažkada kabojo tėvų kambaryje.



„... - Po instruktažo prašau pasirašyti saugos žurnale“

Po starto, plaukiant tolyn nuo kranto į vandenyną, bangos ir vėjas gerokai sustiprėjo. Pirmąją naktį vėjo gūšiai siekė 22 m/s greitį. Stiprus Šiaurės, Šiaurės vakarų vėjas mus nešė beveik visą etapą iki Lamanšo.

Būtent dėl bangų ir vėjo plaukimas per Biskajos įlanką buvo ypač ekstremalus. Vandenynas mūsų laivą ne siūbavo, o mėtė jį į visas puses. Jaučiausi kaip ant sūpynių atrakcionų parke, tik be mėgavimosi ekstremaliu pojūčiu, čia dar reikėjo judėti po laivą, tampyti šotus, falus, keisti bures ir daryti tai greitai. O judėti po laivą, kuris dar ir nuolat pavirtęs į šoną - sudėtinga.

Ant denio ropodavom keturiomis. Pradžioje buvo sunkiau: laivui trenkiantis į bangą kartais tekdavo nučiuožti iki falšborto. Vėliau, atradus prie kurios klampės geriausia vienoje ar kitoje vietoje statyti rankas ir kojas, po denį lakstėm vikriai kaip tarakonai. Tam, kad netikėta banga nenuplautų į jūrą ar šiaip neišlaikę pusiausvyros nepersiverstume per lėjerius, būdami ant denio dėvėdavome saugos diržus. Tai toks, prie gelbėjimosi liemenės segamas, pusantro metro ilgio diržas, kurio kitame gale esančiu karabinu kabindavomės prie laivo. Norint pereiti į kitą vietą diržą reikėdavo kas kartą persisegti, dėl to jį vadindavom „lenciūgėliu“. Nors „lenciūgėliai“ trukdydavo judėti, mūsų nereikėjo raginti, kad nuolat būtume juos prisisegę - tai pakankami įtikinamai darė vandenynas.

Laivo viduje judėti buvo dar įdomiau. Čia tai reikėjo daryti trumpais perbėgimais: nusižiūri už poros metrų esančią vietelę, kur galima patogiai įsispirti kojomis ir įsikabinti rankomis (būtinai abiem), pralauki kelias didesnes bangas ir vienu ar dviem šuoliais bandai kuo greičiau atsidurti ir įsitvirtinti naujoje pozicijoje. Po to vėl žiūri, kur toliau. Jei to tarpo tarp bangų neatspėjai - nusivolioji į šturmaninę, kambuzą ar pas ką nors į gultą. Pasiseka, jei kelyje nepasitaikė koks nors kampas, rankena ar stiebas. Bet dažniausiai jie pasitaikydavo. Kelis kartus buvau rimtai pagalvojęs, kad per tokius plaukimus pravartu dėvėti šalną. Po kiek laiko jauti, kad galva pilna guzų, o šonai, keliai ir ypač pasturgalis – mėlynių. Atrodo, lyg kažkas būtų pasiguldęs ir su didele lenta gerai atidaužęs užpakalį.

Pirmą naktį, kai bangavimas dar sustiprėjo, prasidėjo laivo daužymas. Pasitaikius stačiai bangai, laivas, perlipęs ją, ne čiuožia žemyn, o visa dugno plokštuma iki kylio trenkiasi į vandenį. Panašiai, kaip nevykėlis plaukikas norėdamas nuo tiltelio panerti į vandenį teškiasi ant pilvo. Tokie smūgiai pasikartodavo kas keletą minučių. Kai laivas taip trenkiasi, jauti, lyg kažkas milžino kūju iš apačios tvotų per dugną. Didžiausias smūgio efektas jaučiamas laivo priekyje, viduje. Atrodo, kad net girdi, kaip sutraška laivo korpusas. Kartais nejaukiai pagalvodavau, ar 30 metų senutė jachta tikrai atlaikys tokį daužymą. Bet tokias mintis nuvydavau, kaip rimtoje jūroje atsidūrusio sausumiečio „darymą į kelnes“.



Ispaniška vasara – „karšta“!

Jei smūgio metu neguli arba nebūni tvirtai įsikibęs, garantuotai atsidursi ant grindelių. Nors kartais ir gulėdamas gulte nesi nuo to apsaugotas. Taip pirmąją naktį nutiko mano vachtos porininkui Tomui. Su Tomu mes miegodavome laivo priekyje, dešiniajame borte esančiuose dviaukščiuose gultuose. Jis - antrame, aš - pirmame aukšte. Kairiajame borte buvo kiti du gultai, o tarp jų praėjimas. Atėjus poilsio laikui aš nusikeberiojau iki savo gulto, bet į jį nesiguliau, o nukritau ant praėjime sukrautų burių. Nusprendžiau, kad čia man bus stabiliau nei gulte. Tuoj po manęs atėjo Tomas ir, nors aš jam siūliau gultis vietoje manęs pirmame aukšte, jis užsiropštė į antrą. Kiekvienas gultas turi užsegamą tvirtos, burinės medžiagos atitvarą, kad pakrypus laivui neišriedėtų iš gulto. Tokį atitvarą užsisegė ir Tomas. Po kokios valandos vėjas jachtą pavertė tiek, kad Tomas jau beveik visas įkrito į tą atitvarą ir atsidūrė virš manęs. Kelis kartus atsibudęs mačiau kaip nuo kiekvienos bangos smarkiai išsigaubdavo atitvaro medžiaga, bet buvau tikras, kad ji atlaikys net ir tokį druškį kaip Tomas. Klydau. Vieno „kūjinio“ smūgio metu laivas taip trenkėsi į bangą, kad medžiaga plyšo ir mano stambusis porininkas iš daugiau nei pusantro metro aukščio visu savo ūgiu ir svoriu nusidrėbė ant manęs. Gera, kad tuo metu buvau prabudęs, nes turbūt būčiau pagalvojęs, kad korpusas lūžo pusiau ir mane jau traiško. Dėl to, kad miegojau ant minkštų burių, nei aš, nei Tomas nenukentėjom.

Vėjo stiprumas nebuvo vienodas, dėl to tekdavo keisti priekinę burę. Vėjui sustiprėjus kelti mažesnę, susilpnėjus – didesnę. Tai tekdavo daryti bent kartą per vachtos budėjimą. Burės pakeitimas - gan sudėtingas veiksmas. Reikia per priekinį liuką ištraukti naują burę, ant stakselinio štago iškelti papildomą burę (tam, kad kol keisime priekinę burę, laivas neprarastų greičio), tuomet nuleisti ir nuo forštago nusegti senąją burę, išvynioti, prisegti, pakelti naują burę ir nuleisti papildomą burę, sulankstyti ir per priekinį liuką į vidų įmesti senąją ir papildomą bures. Visa operacija trukdavo apie pusę valandos ir tam reikėdavo mažiausiai keturių žmonių.

Bet priekinės burės keitimas įsiminė ne dėl to, kad tai fiziškai sunkus darbas, o dėl to, kad denio priekis - vieta kur dėl mėtymo sunkiausia išsilaikyti ir vieta, kurią daugiausiai vandeniui skalauja užliejančios bangos. Denio priekį mes vadinom „skalbykla“, tik be džiovinimo funkcijos, todėl komanda „keičiam priekinę burę“, man pirmiausia reiškė apdaužytus kelius ir kelis kubinius metrus sūraus vandens.

Didžiausias iššūkis tam, kuriam keitimo metu tenka nuo forštago nuseginėti ir priseginėti priekinę burę. Tas žmogus yra pačiame „atakos smaigalyje“. Nuo jo daugiausiai priklauso visos operacijos sėkmė. Mūsų vachtos metu beveik visada tai darydavo Vygantas, laivo „starpomas“ (vyriausias kapitono padėjėjas), bet kartą teko ir man.

Nuropojęs prasibraunu tarp forštago ir relingo, prisisegu „lenciūgelį“ ir tvirtai įsikibęs į forštagą atsistoju ant borto krašto. Trikampio formos plotelio, ant kurio stoviu, vos užtenka padėti dvi pėdas. Už nugaros - du relingo skersiniai, kurie yra truputi per toli, kad galėčiau dirbti atsirėmęs į juos. Priešais mane mano užduoties objektas - burė. Pro kojas po savim matau banguojančią jūrą. Kartu su laivo smaigaliu pakylu į viršų - iki vandens dabar daugiau nei keturi metrai. Priekis krenta žemyn ir matau kaip staigiai artėju prie vandens. Smaigalys panyra į bangą, beveik tą pačią akimirką pajaučiu kaip didelė vandens masė atsitrenkia į nugarą. Nuo smūgio nuslysta viena koja, bet banga

prispaudžia mane prie forštago ir išsilaikau. Tikros vandens sūpuoklės. Keista, kad vandens pramogų parkuose nėra tokio atrakciono.

Mėgautis skraidymu ir nardymu nėra kada - reikia rasti stabilesnę poziciją ir pradėti atseginėti roksus. Užsigulu forštaga, kaire ranka apkabinu ir alkūne prisispaudžiu jį prie krūtinės. Dešine ranka, sušalusiais pirštais pradedu atseginėti. Darbas juda lėtai, nes mane vis išmeta iš mano pozicijos. Nuo labai sūraus vandens raksai oksidavęsi ir sunkiai atsisega, kai kurie iš viso užstrigę. Pirštais nieko negaliu padaryti - reikia replių. Už poros metrų nuo manęs yra Romas. „Atnešk reples!“ – šaukiu jam. „Ką?“ – dėl stipraus vėjo jis nieko negirdi. „Reples atnešk!“ dar stipriau surėkiu. Romas atsisega karabiną ir nuropoja iki liuko. Po poros minučių turiu reples ir galiu baigti savo darbą. Išsikrapštęs iš laivo priekio pagalvojau, kad jei ne „lenciūgėlis“ nežinau ar drįščiau lipti į tą atrakcioną.



Regatos rutina – darbas ant denio

Jūrligė - dar viena jūrinio „ekstrymo“ dalis. Kadangi tai nebuvo mano pirmas plaukimas, iš patirties žinojau, jog nesu labai atsparus jūrligėi. Dar Lietuvoj nusipirkau specialių imbiero tablečių, kurios turėjo padėti. Kaip ir buvo parašyta instrukcijoje, porą išgėriau uoste, po valandos išgėriau dar porą ir dar bent vieną išgėriau prieš startą. Nors pilvas buvo tarsi betono prikrautas - laikiausi.

Vis tik pirmasis, gan netikėtai, „dėjo“ Gedas, linksmas klaipėdietis studentas. Tuo metu mes penkiese sėdėjome ant antvėjinio borto. Sėdėjome susiglaudę pečiais ir atsukę nugaras į vėją, kadangi mus vis aptaškydavo į bortą dūžtančių bangų viršūnės. Praėjus kuriam laikui nuo starto Gedui prireikė kažko viduje. Po kelių minučių jis iššoko per liuką ant denio, per visų kojas, greitai kaip tarakonas nuropojo į mūsų eilės priekį ir prisisegė. Vėl aptaškė banga. Tik, keista kodėl vanduo ant mano skruosto toks šiltas...ir kvapas labai primena šiandienos vakarienę... „Taigi čia ne vanduo, o Gedo vėmalai!!!!“ - surėkiau mintyse. Pasirodo Gedą viduje sutęsė ir jis iš to greičio pamiršo, kad NEGALIMA per antvėjinį bortą „varyti“. Kadangi kursas – aštrus beidevindas, o Gedis sėdėjo priekyje – „vakarienės“ gavom visi.

Po keliasdešimties minučių staiga supratau, kad visas mano pilve esantis „betonas“ tuoj išeis lauk. Laiko atsisėgti karabiną nebuvo. Kiek laido „lenciūgėlis“, nučiuožiau link pavėjinio borto ir tarp dviejų gervių „privariau“ nemažą krūvą. „Šūdinios tabletės. Nė kiek nepadėjo.“ – pagalvojau, ir su gailėsčiu prisiminiau dar įlankoje valgytą vakarienę. Buvo gaila ne tik dėl to, kad vakarienė buvo nepaprastai skani bet ir todėl, kad tai buvo „paskutinė“ vakarienė. Žinojau, kad kelias paras normaliai nesimaitinsime, o energijos reikės. Guodžiausi bent tuo, kad dabar jaučiausi lengviau – nebeliko „betono“ pilve. Dar kartą atsisveikinančiai pažvelgiau į krūvą tarp gervių, po akimirkos ją nuplovė denį užliejusi banga.

Jūrligė nuo pagirių pirmiausia tuo ir skiriasi, kad tęsiasi daug ilgiau. Palengvėjimas trunka dešimt ar dvidešimt minučių, po to sunkumo ir šleikštulio jausmas pilve vėl grįžta. Pradžioje jis silpnas, bet pamažu vis stiprėja ir stiprėja. Praėjus gal valandai to „betono“ pilve tiek prisikaupia, kad vėl griūni ant borto ir iškišęs galvą per tarpą tarp lejerių „šeri žuvis“. Po to ciklas vėl kartojasi. Jokio maisto į burną neįdėsi. Tiesa, įdėt įdėsi, bet nenurysi. Gali gerti arbatą, bet tai tik gėlo vandens ir cukraus švaistymas - atėjus laikui tu ją išvėmsi lygiai tokio paties skonio kaip ir išgėrei.

Po pusės paros tas ratas būna apsisukęs jau keletą kartų. Skrandyje, stemplėje ir gerklėje nelioka jokių maisto ar skysčio likučių. Nelieka net skrandžio sulčių. Nepaisant to „betonas“ pilve vis tiek kaupiasi ir susikaupęs nori išeiti. O išeiti jam nėra kuo. Skrandį taso, tampo, spaudžia... Visi kūno raumenys, visi vidaus organai įsitempę, kad tik sugeneruotu bent lašelį skystos masės... Bet vis viena niekas nevyksta. Atrodo padarytum bet ką, kad tik būtų kuo vėmti. Tik spjaudydamasis imituojį procesą, naiviai tikėdamasis, kad apgausi savo organizmą.

Tas jausmas šlykštesnis už šimtą apsinuodijimų alkoholiu. Kiekvieną kartą taip tampantis užplūdavo tos pačios mintys. „Ką, po velniais, veikiu šitame suknistame laive, viduryje kažkokios svetimos jūros? Juk aš žemdirbių anūkas! Net ant mano Akademijos baigimo diplomo parašyta *pėstininkas*! Jūra apskritai prieštarauja mano prigimčiai!“ Po kelių minučių tampymas baigiasi ir vėl jauti palengvėjimą..

Sergant jūrligė jautiesi daug geriau gulėdamas horizontalioje padėtyje. Viena mūsų įgulos narė pirmąsias paras buvo priversta beveik visą laiką pragulėti laivagalyje, ant denio. Man pasisekė, nes nepaisant šleikštulio, galėjau beveik normaliai dirbti. Vis tik didžiausias iššūkis yra lipti į jachtos vidų. Kadangi viduje yra tamsu, mažai šviežio oro ir nosį dirgina dyzelio kvapas - užtenka minutės ir tave jau taso. Šlykščiausia tai, kad po to viską pačiam reikia išvalyt.

Pirmą naktį, atėjus poilsio laikui, turėjau galimybę rinktis: likti ant denio ir mėginti pamiegoti čia, ar bandyti laimę viduje. Kadangi denį vis užliedavo vandeniu, pūtė stiprus vėjas ir buvo šalta, nusprendžiau lysti į vidų. Gera pagalvojęs atsiminiau, kad kambuze guli „Maksimos“ maišelis - puiki priemonė. Prieš lysdamas į vidų turėjau aiškų planą: kambūzas → maišelis → gultas. Viską reikėjo atlikti kiek įmanoma greičiau. Nusibaladojęs iki kambuzo, maišelio toje vietoje, aišku, neradau. Šleikštulys jau kilo į viršų. Sprendimą reikėjo priimti akimirksniu. Pagriebęs du maišelius su kažkokiais maisto produktais sumečiau juos į vieną ir su laisvu maišiuku nukritau ant šalia mano gulto sukrautų burių. Dabar buvau pasiruošęs atremti puolimą. Šleikštulys prasiveržė ir vėl prasidėjo tūsimas... Jam pasibaigus, savo draugą maišeli, pasidėjau šalia taip, kad prirėkus jį pasiektčiau.

Dabar reikėjo nusirengti savo šlapią štorminį kostiumą. Kelis kartus pabandžiau atsisėsti, bet iš karto tekdamas vėl atsigulti. Vos tik pakeli galvą - tuoj pradeda viską sukti. „Ne toks jau ir šlapias tas kostiumas, kad negalėčiau miegoti“ - pamaniau. Kadangi buvo stiprus bangavimas į savo gultą lipti visai nenorėjau - ant burių jaučiausi daug stabiliau. Be to, įsirioglinęs su štorminiu kostiumu į gultą būčiau sušlapinęs čiužinį ir visas likusias paras tektų „šlapiai“ miegoti. Jūroje jo niekaip neišdžiovinsi. Dar kartą pasitikrinau, kur mano ištikimasis maišelis ir užsimerkiau. Bemiegant keletą kartų teko prabusti atsikratyti „betono“ pilve. Pabundi, išsivemi, palengvėją ir toliau miegi. Per keturis metus Karo akademijoje buvau išmokęs miegoti bet kur, bet kokiu oru ir bet kokioje pozoje, tačiau miegojimas vemiant – buvo pati ekstremaliausia patirtis.



Retos miegos valandėlės, kai denis atstoja minkščiausių lovą ...

Paprastai sakoma, kad jūrligė praeina daugiausia po trijų parų. Bet tai įvyksta ne iš karto. Pradžioje didėja tarpai tarp tųsų. Pykina vis rečiau ir rečiau. Po paros manęs jau nebetasė ir dar po vienos paros galėjau normaliai maitintis.

Susilpnėjo ir vėjas, sumažėjo bangos, bet ne tiek daug, kad netaškytų vandens ant denio. Kadangi dėl to nuolat sušlapdavom, budint naktinėse vachtose buvo šaltoka, o aš, be štorminio kostiumo, visai nebuvo pasiėmęs šiltų rūbų. Gerai, kad laive atsirado bent polartekso megztukas. Jis mane tikrai išgelbėjo. Juokingiausia, jog pakuojantis kuprinę Lietuvoje buvau įsitikinęs, kad kepsiu nuo saulės ir prisidėjau krūvą baltų marškinėlių: juk buvo karštoji 2006 metų vasara ir aš ruošiausi plaukti iš Ispanijos. O pasirodo Biskajos įlanka – ne Ispanija ir čia visai nebuvo karšta. Naktimis čia norėjosi užsidėti kumštines pirštines...

Apskritai, antrą plaukimo parą įvyko savotiškas lūžis, po kurio visai įgulai tapo lengviau. Beveik visiems, kas sirgo, baigėsi jūrligė. Pripratom prie režimo: keturias valandas miegi, keturias budi vachtoje ant denio, keturias ilsiesi, bet būni pasiruošęs iššokti ant denio padėti draugams, jei reikėtų venduoti, ar pakeisti burę. Po to, vėl gali miegoti. Vieną kartą per parą gamindavomės ir valgydavom šiltą maistą.

Įpratom dirbti komandoje. Keičiant burę ar venduojant visi žinojom savo vietas, ką ir kada reikia daryti. Viskas vykdavo daug sklandžiau.

Vaizdas aplinkui nesikeitė. Jūra ir dangus. Dieną debesuotas dangus ir skaidri, šviesiai žydros spalvos jūra – naktį tamsus dangus ir tamsi jūra. Bet kartais pamatydavom vaizdų kurių neišvysi nei Baltijos, nei Šiaurės jūrose.

Vieną giedrą naktį ryškiai švietė pilnas mėnulis ir nuo laivo iki mėnulio horizonte ėjo apšviestas jūros takas. Mes, kaip ir visada, kai nebuvo darbo, sėdėjome vienas šalia kito ant antvėjinio borto ir žiūrėjome į mėnulio apšviestą jūrą. Staiga, mėnulio apšviestoje juostoje, maždaug už 200 metrų pasirodė lyg kažkas greitai plaukdamas šokinėtų iš jūros. Geriau išžiūrėjus matėsi, kad tai ne vienas, o keletas „šuolininkų“. Buvo labai panašu, kad tai delfinų būrys. Jie plaukė ir šokinėjo per bangas lygiagrečiai laivo, pamažu artėdami prie mūsų. Mes sėdėjome ant borto ir grožėjomės vaizdu. Jiems dar labiau priartėjus buvo galima apytikriai juos suskaičiuoti. Tai buvo daugiau nei



Beveik taip pat skanu, kaip pas mamą..

dvidešimties delfinų būrys. Jie greitai plaukė netaisyklingoje maždaug 100 metrų ilgio voroje. Po kelių minučių, dar priartėję, jie nustojo šokinėti ir pradingo tamsiame vandenyje.

Kitą kartą delfinus pamatėme dieną. Kaip ir naktį, jie būriu šokinėdami praplaukė pro mūsų laivą. Šį kartą pora delfinų atsiskyrė nuo būrio ir priartėję per kelis metrus nuo laivo kurį laiką lydėjo mus. Kadangi vandenyno vanduo buvo labai skaidrus, buvo aiškiai matyti kaip jie manevravo po vandeniu. Jie plaukė tai po vandeniu, tai iššokdavo į viršų. Tai vienoje laivo pusėje, tai kitoje. Tai pralendavo mus, tai atsilikdavo. Apžiūrėję mus, jie kaip torpedos nulėkė link savo būrio.

Dar vieną įdomų Atlanto reiškinių stebėdavome naktimis. Laivui skrodžiant bangas, iš po laivo bortų į šonus virstančiame vandenyje buvo galima matyti daugybę blausiai mėlyna šviesa šviečiančių taškelių. Toks pat šviečiantis vanduo virto ir iš po dugno laivagalyje. Keli metrai nuo jachtos „kilvateryje“ likdavo šviečiančio vandens kelias. Nors tarp mūsų nebuvo nei vieno biologo visi buvome įsitikinę, kad tai planktonas - plika akimi nematomas, vienaląstis organizmas, banginių maistas. Planktonas susidūręs su kietu objektu yra sudirginamas ir pradeda švytėti. Toks švytėjimas trunka kelias sekundes. Kadangi pats taip pat nesu gamtos specialistas, negaliu tvirtinti, kad tai tikrai tiesa, nepaisant to, tas švieselės buvo įdomu stebėti. Geriausia, kai banga užliedavo denį. Tuomet mėlynais taškeliais kelias sekundes šviesdavo denis, burės, net žmonės. Pasisemi į saują tokio vandens su keliomis švieselėmis ir žaidi su jomis: bandai paliesti, varinėji jas pirštais. Po kelių sekundžių šviečiantys taškeliai užgęsta.

Jau vien jachtą lydinčių delfinų ir nuo planktono šviečiančio denio vaizdai atpirko visus jūrligės sukeltus nepatogumus.

Po keturių su puse paros įveikę Biskajos įlanką ir praplaukę dalį Lamanšo kanalo ties Normandijos krantais kirtome finišo liniją. Priešakyje dar liko pora šimtų jūrmylių iki Antverpeno, linksmybės uoste ir ilgas kelias namo.

Keletas paaiškinimų

Ivanas Aivazovskis – XIX a. Rusų dailininkas, romanistas, tapęs marinistinėmis temomis. Menininko darbų pamatyti galima čia: <http://www.abcgallery.com/A/aivazovsky/aivazovsky.html>

Falšbortas – siaura, medinė apdailos juosta, pritvirtinta palei visą denio kraštą.

Klampė – prie denio pritvirtinta metalinė detalė, skirta dažnai tampomų virvių galų fiksavimui.

Lėjeriai – tai du lygiagretūs, palei visą denio kraštą ištempti troseliai, kurie sudaro apie 50 cm. aukščio apsauginę tvorelę. Lėjeriai ištempti tarp trijų metalinių konstrukcijų sumontuotų denio kampuose ir palei visą denio kraštą sustatytų metalinių kuoliukų, kurie laiko lyną tam tikrame aukštyje.

Antvėjinis bortas – pučiant bet kurios krypties šoniniam vėjui, bortas, kuris atsisukęs į vėją, yra vadinamas antvėjinis. Priešingas bortas bus vadinamas pavėjinis. Pvz.: jei iš dešinės laivo pusės pučia baidevindas, tuomet dešinysis bortas bus antvėjinis, o kairysis – pavėjinis. Pučiant bent kiek stipresniam šoniniam vėjui dėl savo burių visas laivas paverčiamas į pavėjinę pusę. Tam, kad bent kažkiek atsvertų vėjo jėgą ir atstatytų laivo balansą, visi buriuotojai susėda ant antvėjinio borto krašto.

Gervė – prie denio pritvirtintas, apie savo ašį besisukantis cilindro formos mechanizmas, naudojamas laivo virvių (pirmiausia šotų ir falų) įtempimui.

Venduoti – burinė jachta negali plaukti prieš vėją, tačiau gali plaukti jei vėjas pučia aštriu kampu į nosį (gali plaukti kai pučia maždaug iki 30 laipsnių kampu). Todėl, jei reikia plaukti kursu prieš vėją, plaukiama manevruojant prieš vėją. Tas manevras, kuomet laivas prieš vėją pasisuka priešingu kampu vadinamas vendū.

Romualdas Adomavičius

Per porą dienų La Korunoje dalyvavome renginiuose, apžiūrėjome miestą ir, kas svarbiausia, sulaukėme įgulos pastiprinimo. Kipras, Gediminas ir du vilniečiai Tomai pakeitė savo kelionę baigusius Džiugą, Trofimą, Darių ir Germį. Apsitvarkę laivą ir susiruošę bures, išplaukėm į II-o etapo startą. Etapo maršrutas vedė link Lamanšo. Ten kirtę finišo liniją, laivai turėjo patraukti į Antverpeną – paskutinę regatos stotelę. Gražaus starto metu mūsų „senutė“ pagirtinai skriejo aštriu kursu ir po truputį lenkė vieną pagrindinių varžovių – rusų jachtą „Akėlą“. Antrasis lenktyninis etapas nebuvo lengvas ir „minkštas“ pasiplaukiojimas su šalia šuoliuojančiais delfinais. Šį kartą turėjome skintis kelią prieš vėją. Tos pačios Biskajos bangos daug „kiečiau“ pasitikdavo laivą. Dangus apsitraukęs debesimis. Trečią apniukusią parą, po monotoniško trankymosi, pradėdi jaustis vis labiau išsekęs ne tiek fiziškai, kiek psichologiškai. Dingsta entuziazmas. Šlapias ar pusšlapis sėdi (ar guli) antvėjiniame borte ir vis dažniau susimąstai: kas mane čia nešė į šitą galerą? Tačiau kartais vienas įvykis, nepaprastas savo paprastumu, suteikia tau šviežios energijos ir pakelia nuotaiką. Paprasčiausiai saulė, kaip Vaižganto romane, išlenda pro nedidelį plyšį pilkame debesų masyve. Tai buvo tarsi ženklas – sunkiausia praeityje. Taip ir buvo. Po poros dienų sėkmingai finišavome.

xxx

ANTVERPENAS (BELGIJA) – KLAIPĖDA

Antverpenas (Belgija) – Klaipėda. 800 jūrmylių.

Įgula: kapitonas Osvaldas Kudzevičius, Romualdas Adomavičius, Aida Milvydaitė, Kipras Paldauskas, Tomas Miškūnas, Gediminas Petrauskas, Martina Butkutė, Sigita Škirkaitė.

Romualdas Adomavičius

TAS ILGAS KELIAS NAMO

Antverpenas – Europos deimantų sostinė ir išpūdingo kultūrinio paveldo miestas. Jis 2006 metų rugpjūčio vidury priglaudė jaunimo regatos „The Tall Ships` Races“ laivyną. Čia vyko regatos uždarymo ir nugalėtojų pagerbimo renginiai. Nors ir netapome prizininiais, buvome labai arti jų. Apžiūrėjome gražųjį miestą, pailsėjome ir išsiruošėme į paskutinę kelionę – namo.

Nuo Antverpeno iki Klaipėdos buriavome aštuoniese. Gali būti, jog jaunesnės įgulos ilgesnėje jūros kelionėje „Lietuva“ per visą savo 30 metų gyvenimą nebuvo plukdžiusi. Mums (jaunimui) tai buvo malonus iššūkis. Tik kapitonas Osvaldas ir Kipras buvo vyresni nei 30 metų. Taip linksmai ir plaukėm. Pakeliui užsukome į įdomią salelę netoli Kylio kanalo. Vokietijai priklausanti Helgolando sala garsėja neapmokestintomis prekėmis. Net Vokietijos buriuotojai čia plaukia apsipirkti. Saloje, kurioje kas keli metrai esančiose parduotuvėse netrūko prabangių gėrimų, mes iš kitų neišsiskyrėme ir išigijom „suvenyrų“. Apsilankymas Helgolande (šiaip mes ją iš įpročio vadinome „Legolandu“) įsiminė ir dėl vakarėlio, kurį surengėm kartu su latvių, lenkų ir rusų jachtų įgulomis, tad galit įsivaizduoti: jis nebuvo liūdnas.

Tačiau jau labai ankstų rytą teko keliaut toliau. Kylio kanalas laukė mūsų. Nuo 1895 m. veikiančiu laivybos keliu plaukėm ramiai ir nuobodžiai. Atplaukęs kanalu 98 kilometrus jautiesi tarsi būtum paleistas iš gniaužtų. Pagaliau laivo bortus vėl skalauja gerai pažįstama Baltijos jūra. Ji pasitiko mus smagiu vėjuku, kuris nešė tiesiai į Klaipėdą.

xxx

Gediminas Petrauskas

(20 m., studentas)

MANO JŪRA

Šiems metams puikiai tiktų Frank Sinatra daina „It was a very good year“ Taip, išties buvo geri metai, aš ir vėl buvau kartu su Jūra, mūsų santykiai perkopė į naują lygį. Mes pasidarėme dar artimesni, paslaptingoji Jūra man leido pažinti dar kitą savo pusę...

Meilė neturi ribų (šiais metais susitikome Ispanijoje). Tačiau mūsų santykiai pirmosiomis dienomis buvo labai atšiaurūs... smarkiai pykomės (Ji pyko, o aš buvau tų pykčių auka), tačiau meilė stipresnė, jai nėra kliūčių... Ir mūsų santykiai ėmė taisytis. Po truputi pradėjom šypsotis, kalbėtis, ir mano seniau pažinota Jūra sugrįžo. Mes ir vėl turėjom vienas kitą....Taip kaip mes džiaugėmės paskutinėmis minutėmis būtų sunku su kuom nors palyginti. Paskutinės kelionės valandomis kai pamačiau savo miesto šviesas norėjau kad plauktume lėčiau, kiekviena akimirka buvo brangi, stengiausi šiuos vaizdus prisiminti...tačiau tai kas gerai, visuomet trunka labai trumpai... Tikiuosi išvysti Jūrą ir kitais metais.

I'm so glad that I found you...

xxx

Romualdas Adomavičius

IŠPLAUKTI, KAD SUGRĮŽTI

Taip artėjo į pabaigą daugiau nei dvejus mėnesius trukusi b/j „Lietuva“ kelionė. Per visą šią kelionę ant savo kupros jūros veteranė nešė daugiau nei dvidešimt žmonių. Visi grįžome su neišdildomais įspūdžiais vieni anksčiau, kiti vėliau. Pati jachta su jaunuolių įgula įlėkė pro Klaipėdos uosto vartus rugpjūčio 31d. ankstų rytą (apie 3 val.). Aš, tuo metu stovėdamas ant denio, jaučiausi įdomiai. Tikrai buvau labai išsiilgęs namų. Ir štai mes plaukiame pro pažįstamus kranus, pro Delfinariumą, tarp jaukių Klaipėdos uosto šviesų, štai ir senasis jachtklubas ir, galiausiai, žinau, kad po beveik poros mėnesių pasimatysiu su artimaisiais. Ir tikrai galiu pasakyti, kad tuo metu jaučiau ne ką mažesnę norą vėl išplaukti į šalia ošiančią jūrą. O kam? Tam, kad ir vėl grįžčiau..

xxx



„Lietuva“ grįžo! Nuotraukoje - 2006 m. sezono įgula

VIETOJ PABAIGOS

Beveik keturiolika metų, Klaipėda siekė prisikviesti šią nuostabią regatą Tall Ships' Races į Lietuvą. Ilgus metus atsakymas būdavo neigiamas. Viena iš pagrindinių organizatorių pateikiamų pastabų – regatoje nedalyvauja Lietuvos laivai. Tuomet buvo prisiminta, kad yra senutė burinė jachta „Lietuva“ ir tik suprantančių Klaipėdos miesto savivaldybės darbuotojų bei rėmėjų dėka „Lietuva“ grįžo į tarptautinius vandenis. Daugybė žmonių patikėjo, kad „Lietuva“ dar gali garsinti mūsų valstybę, o mes stengėmės ir, tikiuosi, pateisinom jų lūkesčius.

Sunku įvertinti kiek prie to prisidejo mūsų kuklūs nuopelnai, bet 2009 m. Lietuva minėdama tūkstantmetį sulauks ir šio nepakartojamo renginio – Tall Ships' Races.

Kaip ir kiekvienas žmogus aš turiu silpnybių. Kartais aplanko nuotaikos kai visa tai norisi mesti ir sustoti. Bet perskaičius įgulos išpūdžius nuveiktas darbas atrodo toks prasmingas, kad nebegali nuvilti tų kurie yra plaukę ar nori plaukti ateityje. Tai skatina judėti toliau.

Tam, kad „Lietuva“ plauktų dirbu ne aš vienas – dirba visi: entuziastingas jaunimas ir jau patyrę įgulos „seniai“, Klaipėdos miesto vadovai, palaikantys ir suprantantys bičiuliai, rėmėjai. Nesu iškalbus ir nemoku sparnuotų frazių, bet kas nuveikta - tai tik jų visų dėka ir už tai noriu jiems visiems pasakyti didelį Ačiū !!!!

Jachtos „LIETUVA“ įgula 2006 m.

	Vardas, Pavardė	Gimimo metai	Miestas
1.	Osvaldas Kudzevičius	1972	Klaipėda
2.	Vygantas Kantrimas	1975	Klaipėda
3.	Ričardas Čapas	1973	Klaipėda
4.	Robertas Kudzevičius	1975	Klaipėda
5.	Mindaugas Petronis	1976	Klaipėda
6.	Aida Milvydaitė Vairininkas	1985	Klaipėda
7.	Gediminas Petrauskas	1986	Klaipėda
8.	Džiugas Juodkazis	1961	Vilnius
9.	Germantas Putrius	1973	Klaipėda
10.	Gintautas Burnickas	1979	Vilnius
11.	Antanas Golubovskis	1989	Neringa
12.	Saulius Jakas	1971	Klaipėda
13.	Vilija Bogūnaitė Kadetas	1990	Klaipėda
14.	Trofim Teriochin	1979	Klaipėda
15.	Romualdas Adomavičius	1985	Klaipėda
16.	Ana Tirišonok Kadetas	1986	Klaipėda
17.	Tomas Miškūnas	1985	Vilnius
18.	Augustinas Dirmantas	1988	Klaipėda
19.	Darius Kubilius Kadetas	1973	Neringa
20.	Tomas Bancevičius	1983	Vilnius
21.	Kipras Paldauskas	1974	Klaipėda
22.	Martina Butkutė Kadetas	1978	Klaipėda
23.	Inga Pupinytė Kadetas	1979	Klaipėda
24.	Simona Golubovskytė	1988	Neringa
25.	Sigita Širkaitė	1987	Birštonas
26.	Jonas Limantas	1960	Bostonas (JAV)
27.	Steponas Kudzevičius	1948	Klaipėda

Jachtos „LIETUVA“ rėmėjai

Klaipėdos miesto savivaldybė
 UAB „Kleta“
 Laivininkystės kompanija „Limarko“
 UAB „Gitana“
 „Mineraliniai vandenys“
 DFDS LISCO
 Jūrų krovinių kompanija "BEGA"
 „Šimtarankis“
 UAB „Klaimonta“
 RIMI Lietuva
 AB „Vakarų laivų gamykla“
 Tarptautinis verslo žurnalas „Jūra·Mope·Sea“

Tekstų autoriai: Kipras Paldauskas, Vilija Bogūnaitė, Džiugas Juodkasis, Romualdas Adomavičius, Tomas Bancevičius, Gediminas Petrauskas, Osvaldas Kudzevičius.

Kelionės aprašymo nuotraukos: Ričardas Čapas, Jonas Limantas, Gintautas Burnickas, Romualdas Adomavičius, Gediminas Petrauskas, Tomas Bancevičius, Aida Milvydaitė, „Sail Training International“ archyvas.
