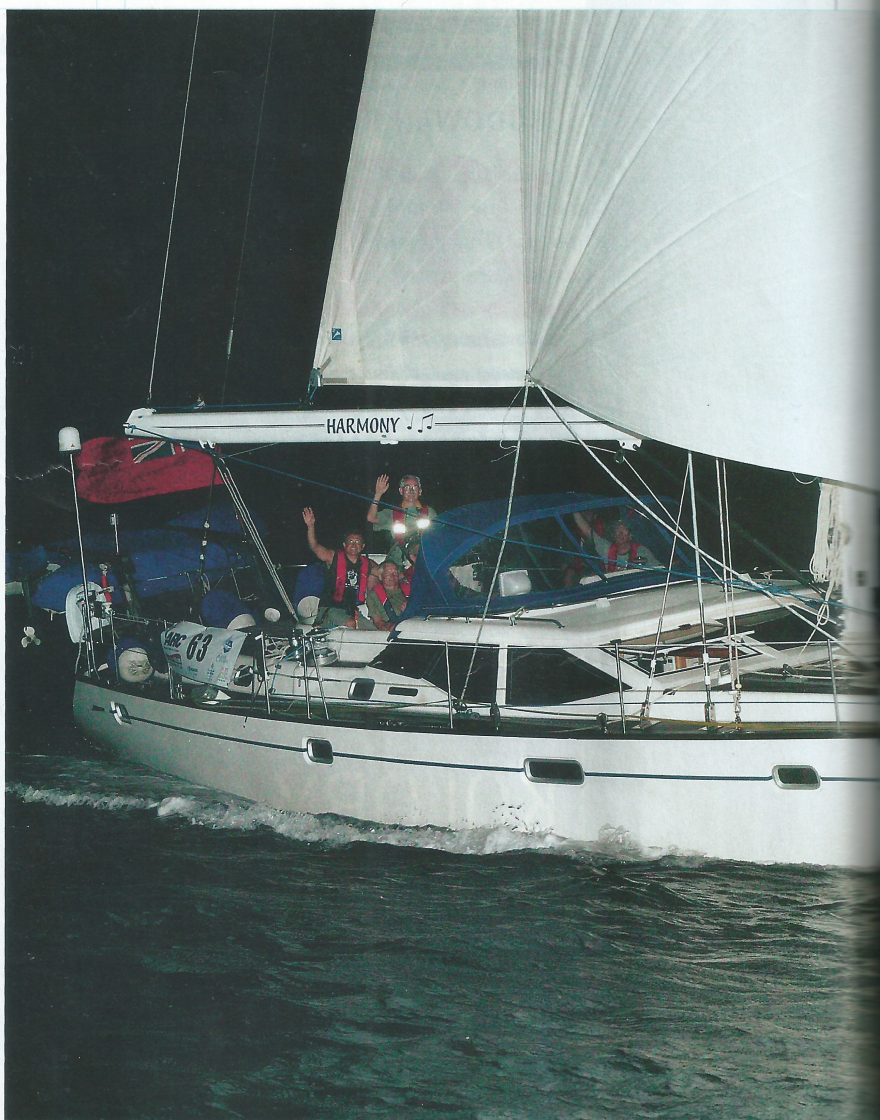


A może by tak... **przez ocean?**
 To chyba marzenie każdego żeglarza. W naszym przypadku był jednak pewien problem... Otóż nikt z nas wcześniej tego nie robił. No, ale jeżeli już zdecydowaliśmy się na przejście Atlantyku, to dlaczego nie wziąć udziału w regatach?

Atlantyk po raz pierwszy

JAROSŁAW SYKSON, MARCIN KŁOPOCIŃSKI



Nasz wybór padł na ARC, czyli Atlantic Rally for Cruisers. W tych regatach przez Atlantyk płyną zarówno starzy regatowi wyjadacze, jak i rodziny z małymi dziećmi. Organizatorzy zapewniają codzienne prognozy pogody, monitorowanie pozycji wszystkich jachtów oraz łączność radiową pomiędzy uczestnikami.

Decyzja o naszym udziale w tej imprezie zapadła dopiero pod koniec września. Plany te przesądziły o zakupieniu przez Marcina „Harmony”, czyli Oystera 56 dostosowanego do żeglugi oceanicznej. Marcin ma spore doświadczenie w eksploatacji jachtów turystycznych, bo jego Sun Odyssey 43 pływa już w zachodniej części Morza Śródziemnego w czarterach orga-

nizowanych przez „Marco Polo Travel”. „Harmony” to większa jednostka. Łączy w sobie dzielność morską, solidność wykonania, szybkość i komfort żeglugi, a także rzadko spotykany luksus zarówno w mesie, jak i na pokładzie. Blisko 18 metrów długości, ponad 30 ton wyporności, 176 m² żagli podstawowych plus spinaker (177 m²).

11 listopada 2005 roku

Właśnie wysiedliśmy z samolotu w Las Palmas. Na lotnisku czekał już trochę zdenerwowany Marcin – nasz kapitan. Musimy się spieszyć – powiedział. Wydało mi się to trochę dziwne, bo było niezbyt późne popołudnie, do rozpoczęcia regat mieliśmy jeszcze dziewięć dni, a tu już trzeba

się było spręzać. Wyjaśnienie przyszło bardzo szybko. Na 1800 wszystkie załogi zaproszone zostały na party połączone z pokazami tańca ludowego Wysp Kanaryjskich. W ten sposób rozpoczęliśmy tak zwany jachting.

I tu uwaga: Anglicy używają trzech pojęć na określenie imprez związanych z żeglarstwem, a mianowicie: „boating” (organizowanie różnych imprez towarzyskich na jachcie), „jachting” (żeglowanie od knajpy do knajpy) i „sailing” (pływanie po morzach i oceanach). Nasze imprezy odbywały się codziennie, a rano – jak skowronki – przygotowaliśmy jacht do przejścia Atlantyku. Czasu rzeczywiście robiło się bardzo mało, tym bardziej że w ciągu dnia kie-

rownictwo regat organizowało również różnego rodzaju pokazy i seminaria: na przykład „Planowanie trasy przejścia Atlantyku i prognozowanie pogody”, „Praktyczne używanie sekstantu”, „Użycie helikoptera do ewakuacji jachtu” albo „Ewakuacja do tratwy ratunkowej”.

Nadszedł w końcu przedostatni dzień przed rozpoczęciem regat. Łódki zaprowiantowane, a na odprawie kapitanów kierownictwo regat nakazało zdjęcie z dziobów kotwic, co tłumaczono względami bezpieczeństwa. Na starcie będzie około 230 jachtów uczestniczących w regatach i oczywiście „cały tłum” odprowadzających. Prawdopodobieństwo uderzenia kogoś kotwicą w burłę jest więc duże.



PRZED STARTEM UCZESTNICY REGAT CUMOWALI BLISKO SIEBIE, MOGLIŚMY SIĘ WIĘC DOBRZE PRZYJRZEĆ KONKURENTOM

W PRZEDSTARTOWEJ DEFILADZIE NASZA ZAŁOGA PREZENTOWAŁA SIĘ DOSKONAŁE



FOT. AUTORÓW

FOT. AUTORÓW

20 listopada

Ostatni rzut oka na sytuację baryczną na naszej trasie. Daleko jej do typowego o tej porze roku układu wiatrów pasatowych. Przez Atlantyk gonią co chwila silne układy niżowe, a pasaty są wyjątkowo słabe, maksymalnie 10 – 15 węzłów. Swoją normalną siłę uzyskają co najmniej dwa tygodnie później niż zwykle. Przez Kanary przechodzi właśnie front, zamiast wiatru NE w momencie startu będzie wiało z zachodu. Na całym Atlantyku martwa fala, wysoka na 4 metry. W tej sytuacji krótka narada i szybka decyzja: zamiast płynąć „na piknik” trasą pasatową w kierunku Wysp Zielonego Przylądka – popłyniemy „trasą północną”, zbliżoną do ortodromy. Stary kliwer, dobry na pa-

saty, ląduje w kabinie, a na sztag wjeżdża nowiutki, dający nam większe szanse przy kursach bajdewindowych.

Około 1000 z portu zaczęły wychodzić jachty. W główkach tłok, a na falochronie tłum kibiców i fotoreporterów. My oddaliśmy cumy krótko przed 1300 i opuściliśmy port w ostatniej grupie jachtów. Od razu poszliśmy na linię startu, którą przekroczyliśmy w pierwszej trzyczestce. Całe szczęście, że nie w pierwszej dziesiątce, bo przed nami było małe „bum” i to chyba niejedno. Sceneria podobna do rozpoczęcia dowolnych regat na Mazurach – tłok, ścisk, każdy chce być pierwszy, tyle że przed nami jakieś... 2800 Mm. Po starcie spinaker w górę i „mały” obiad. Posiłku nie dane nam

było jednak dokończyć. Łódki idące przed nami nagle zaczęły się kłaść. Wyszliśmy zza wyspy. Cóż było robić? Spinaker w dół i w drogę. Przez 12 godzin wiało 6B z WSW. W zętknięciu z przeciwnym prądem fala momentalnie urosła, dostaliśmy więc niezły przedsmak tego, do czego ocean może być zdolny. Załogi, które szykowały się na 3-tygodniowy piknik, musiały nieco zwyryfikować swoje plany.

Przez kolejne dwa dni żegluga była jednak bardzo leniwa. Wiatru „od nic do prawie nic”. Pod koniec trzeciego dnia zaczęło trochę dmuchać. Dały o sobie znać niższe sygnalizowane w prognozach pogody. W czasie obiadu wiatr wzrósł do 7 – 8B. Jednocześnie, przez radio, odebraliśmy wiadomość,

Zza kierownicy do steru

Przez wiele lat pasjonowaliśmy się startami państwa Ewy i Sobiesława Zasadów w rajdach samochodowych. Zaczynamy trzymać mocno zaciśnięte kciuki za ich dalsze starty w regatach żeglarskich.

Udział katamaranu „Dada V” w oceanicznych regatach ARC wyróżniono Nagrodą Rejs Roku 2005. Na zdjęciu moment wręczenia nagrody.



FOT. ARCHIWUM „ZAGLI”



NA STARCIE TŁOK. NIC DZIWNEGO, ŻE ZALECONO ZDJĘCIE KOTWIC Z DZIOMBÓW JACHTÓW

KLIMAT I KRAJOBRAZY KARAIBÓW WYNAGRODZIŁY

że dokładnie na naszym kursie może tworzyć się głęboki niż. Trochę dziwne to o tej porze roku, ale nie można było takiego ostrzeżenia lekceważyć. Skręciliśmy o 10° na południe. Prędkość jachtu przekraczała 9 węzłów. Odebraliśmy komunikat, że w naszej grupie klasyfikowani jesteśmy na pierwszym miejscu. Drugi jacht z polską załogą pod wodzą kpt. Sobiesława Zasady (tak, tak ten sam!) zajmuje pierwsze miejsce w grupie katamaranów. Zobaczymy, co będzie dalej. Na razie ścigamy się z niżem. Temperatura wody 27°C i rośnie. Jachty płynące trasą pasatową mają wiatr od 5 do 10 węzłów i to w porywach.

24 listopada

Stało się! W godzinach południowych od kierownictwa regat otrzymaliśmy informację, że znajdujący się przed nami niż został nazwany Deltą i stał się huraganem. Jego centrum leży mniej więcej 900 Mm przed nami i przewidywany jest raczej jako stacjonarny, ale kto go tam wie. Wiatry powyżej jego centrum przekraczają prędkość 70 węzłów plus jeszcze porywy. Kierujemy się więc niżej na południe i walczymy dalej. Wiatr około 5B,



FOT. AUTORÓW

Dorodne koryfeny i inne owoce morza były dla nas premią od Atlantyku.

słońce prześwitujące przez chmury, prędkość ponad 8 węzłów i tak trzymać. Co będzie dalej? Zobaczymy...

25 listopada

Przecinamy zwrotnik. Po południu wiatr stężał do 7B. Przez całą noc przebiegi po 7 – 8 węzłów. W nocy wieje już 9B. Wysokość fali wzrasta do 4 metrów, ale już 50 mil na północ ma ponoć 6. Mieliśmy kontakt radiowy z płynącym nieopodal francuskim jachtem. Wypalili całe paliwo, usiłując ominąć huragan. W głosie słychać było przygnębienie. Mówili, że wycofują się z regat i płyną na Wyspy Zielonego Przylądka.

26 listopada

Podali nową prognozę pogody. Delta przemieszcza się na północ, ale przed nami zawiązał się następny ośrodek niżowy. Temperatura wody ponad 28°C, to o kilka stopni za dużo. Warunki sprzyjające huraganom. Może być gorąco... Po doskonałym obiedzie z okazji pierwszych 1000 mil wracamy na ortodromę. Prędkość 9 węzłów. Zabawa w berka z huraganem i zejście na południe kosztowało nas utratę pierwszego miejsca w klasie. Je-

steśmy na czwartej pozycji. Jachty na trasie pasatowej nie miały tych problemów, a jednocześnie popychał prąd 1 – 1,5 węzła.

27 listopada

Znowu spokojna żegluga. Mam właśnie wachkę z Krzyskiem. Zaczyna się zmierzch. Około 2000 na horyzoncie pojawiają się chmury. Ubrani jesteśmy dość lekko. Do zmiany wachty pozostało około pół godziny. Jest już zupełnie ciemno. Nie założyliśmy kamizełek bezpieczeństwa – to błąd! Krzysiek zszedł się ubrać. Nagle wiatr przybiera na sile, zmienia kierunek i uderza z drugiej strony fok. Na kurs wracam zwrótem przez rufę. Zanim ustabilizowałem łódkę w bajdewindzie – powtórka z rozrywki. Znowu uderzenie wiatru i znów obrót o 360°. Gdy wreszcie udało mi się ustawić jacht, kurs okazał się o 90° inny od poprzedniego. Sypnęło również deszczem. Po minucie jestem już zupełnie mokry.

Dobrze, że nie mam kaloszy, bo po dwóch minutach stałbym pewnie po kolana w wodzie i to we własnych butach. Na szczęście wiatr powoli wraca do poprzedniego kierunku. Przeszliśmy chyba do-



FOT. AUTORÓW



FOT. AUTORÓW

NAM TRUDY ŻEGLUGI PRZEZ ATLANTYK

CHOĆ WSZYSCY DO ATLANTYKU PRZYMIERZYLIŚMY SIĘ PO RAZ PIERWSZY, W REGATACH WYPADLIŚMY NIEŻLE

kładnie pod cumulonimbusem. Później jeszcze kilkakrotnie obserwowaliśmy tego typu chmury na radarze, starając się przed nimi uciec.

28 listopada

Na obiad przewidywany jest schab ze śliwkami wyjęty z zamrażarki. Ziemniaki obrane, schab przygotowany i tu nagle na wędkę łapiemy doradę. Ma ponad 0,5 metra długości i waży więcej niż 4 kilogramy. Zmiana planów obiadowych. Dzisiaj jemy duszoną rybę w jarzynach z białym winem. W przygotowaniu tak wspaiałego dania Krzysiek jest nieoceniony. Przy sporządzeniu obiadu dzielnie sekunduje mu Wojtek. Uczta – palce liżać! Takich obiadów mieliśmy w czasie rejsu chyba sześć.

30 listopada

Przez cały dzień idziemy z dobrą prędkością 7 – 8 węzłów pod fokiem i grotem. Przed wieczorem wiatr powoli zdycha do 2B i odkręca ku wschodowi. Następuje szybka decyzja – spinaker w górę. Po postawieniu prędkość wzrasta do 6 węzłów. Wiatr powoli rośnie. Dochodzi do 3 – 4B. Około godziny 2300 przed nami pojawił się jakiś jacht. Kon-

kurenci idą prawdopodobnie pod klasycznym ożaglowaniem. Nie ryzykują spinakera w nocy tak jak my. Po 4 godzinach ich światło niknie za naszą rufą. Rano wiatr popycha nas w dobrym kierunku z prędkością 9 węzłów. Niestety, szczęścia nie może być zbyt wiele. W południe wiatr słabnie. Na pokładzie toczy się walka z kursem i spinakerem. W końcu postanawiamy iść za wiatrem. Może prędkość nie zbyt duża, ale kierunek znów jedynie słuszny – na zachód.

3 grudnia

Dotarliśmy do pasatu. Znów idziemy pod spinakerem całą noc. Rano mały problem. Na głowicy żagla widać jakieś prześwity. Spinaker w dół i kilka godzin szycia.

Noc z 4 na 5 grudnia. Wiatr wzrasta... Idą szkwały... To skutek tego drugiego huraganu nazwanego Gamma, który odchodzi na północny wschód. Mimo wszystko nie zdejmujemy spinakera. Jak regaty to regaty! Jazda na falach przez prawie całą noc. Prędkości przekraczają 11 węzłów! Niestety, urwał się róg szotowy spinakera i musieliśmy zrzucić żagiel po ciemku. Trwało to dobrą godzinę, ale udało się

bez strat. Poza tym przez cały dzień na pokładzie nic się nie działo. Życie towarzyskie skupiło się w kambuzie. Maciek z Januszem zawiesili tam deskę z napisem „Piekarnia oceaniczna” i przygotowują zakwas na chleb. Pojawiła się również propozycja zacieru. Podobno przed rejssem przez cały tydzień wstawali o 4 rano i uczyli się pilnie procedury pieczenia chleba w zaprzyjaźnionej piekarni. Na zakończenie praktyki właściciel wspomnianego piekarni. Pewnie by zdali, bo ich produkt okazał się doskonały, i to na środku oceanu.

5 grudnia

Wiatr powoli wzrasta. Dochodzi już nawet do 25 węzłów. Pełny grot i fok na bomie spinakerowym. Prędkość dochodzi do 9 węzłów. Fala idąca od rufy wozi łódkę. Zaczęło padać. Niebo prawie całkowicie zachmurzone. Czy to naprawdę pasat?

Tak – to był pasat! I trzymał już do końca. Po przepłynięciu około 2850 Mm, po 17 dniach, 13 godzinach i 33 minutach, o godzinie 2233 czasu lokalnego przekroczyliśmy linię mety w Rodney Bay na wyspie St. Lucia. Do 18 grudnia, czyli

do zamknięcia regat ARC, porządkowaliśmy łódkę i oczywiście uprawialiśmy „jachting” w lokalnych klubach. W przerwach zdarzało się nam również trochę... „sailingu”.

W sumie nie było chyba źle. W 20. regatach ARC wzięły udział dwie polskie załogi: katamaran „Dada V” z kpt. Sobiesławem Zasadą i „Harmony” z kpt. Marcinem Kłopocińskim. „Dada V” przeciął linię mety jako pierwszy w grupie katamaranów, a „Harmony” jako drugi w klasie B – grupie jachtów turystycznych. Po przeliczeniach wyniki trochę się zmieniły (np. doszły kary za godziny silnikowe), ale nawet po przeliczeniu wyników w klasyfikacji generalnej jacht „Harmony” zajął 16. miejsce na ogólną liczbę 225 jachtów biorących udział w regatach. W tej liczbie było 20 jachtów regatowych. Sześć wycofało się w ciągu pierwszych 10 dni, załogi dwóch ewakuowano. Czy to sukces polskiego jachtingu? Oceńcie sami...

Głęboki ukłon należy się tu również organizatorom regat i dwóm miastom: Las Palmas i Rodney Bay, a właściwie całej wyspie (państwu) Santa Lucia za świetne przygotowanie tej światowej imprezy. ✘