

NA AZORY I Z POWROTEM, CZYLI AZAB

W regatach tych spotykają się na starcie podrasowane „turystyczne salonki” dowodzone przez doświadczonych amatorów oraz prawdziwe „demony szybkości”, osiągające przebiegi dobowe powyżej 300 mil.

Jerzy Rakowicz

W czerwcu tego roku mijają 24 lata od chwili, gdy wystrzał z działa zamkowego w PendenisCastle w Kornwalii oznajmił start do pierwszych z serii regat AZAB 75. Ten angielski skrót oznacza Azores and Back Race (Regaty na Azory i z powrotem); rozgrywane na trasie Falmouth (Wielka Brytania) - Porta Delgada (Azory) - Falmouth. Można powiedzieć, że znam te regaty „od podszewki”, gdyż byłem uczestnikiem trzech pierwszych edycji tego żeglarskiego wydarzenia, które zakorzeniło się na dobre w żeglarskim międzynarodowym kalendarzu imprez dla jachtów z ograniczoną liczbą załogi.

Ostry test co 4 lata

Wyścig ten stał się rodzajem „poligonu doświadczalnego” dla żeglarzy

z ambicjami regatowymi, którzy chcą przejść poważny test oceaniczny, a także dla regatowych zawodowców, którzy wypróbowują podczas AZAB-u swoje maszyny, stanowiące żeglarski odpowiednik Formuły 1.

Zasadą AZAB-u jest ograniczenie liczby załogi-dopuszcza się udział wyłącznie jachtów z załogami jedno- lub dwuosobowymi. W pierwszej edycji regat w 1975 r. mogli zresztą brać udział tylko samotnicy na jachtach o długości 7,2-11,6 m. Chętnych znalazło się aż 55. Wyniki porównywano według specjalnego „handicapu” przygotowanego przez komisję regatową.

Po sukcesie pierwszego AZAB-u komitet organizacyjny postanowił, wzorem transatlantycznych regat samotników OSTAR, rozgrywać imprezę co 4 lata.

W 1979 r. utworzono oddzielną kategorię jachtów z załogami dwuosobowymi. Do regat zgłosiło się ponad 100 jednostek, ostatecznie jednak wystartowało 89 załóg reprezentujących 9 narodowości, w tym mniej niż połowę stanowiły załogi jednoosobowe. W trzecim AZAB-ie w 1983 roku pojawiło się na starcie tylko 55 jachtów, z tego około 25% stanowiły załogi jednoosobowe. Zarówno w 1979 jak i w 1983 roku jachty zostały podzielone na kilka klas w grupach jedno- i dwuosobowych. Wyniki porównywano, wzorem OSTAR-u, w poszczególnych klasach, nie biorąc pod uwagę przeliczników czasowych.

Druga połowa lat osiemdziesiątych obfitowała w szereg nowych transoceanicznych regat jedno- i dwuosobowych, stąd popularność AZAB-u nieco spadła i na starcie dwóch kolejnych edycji pojawiło się tylko około 40 uczestników. Wielu zawodników startowało jednak po raz drugi lub nawet trzeci w tej imprezie o ugruntowanej już renomie. W 1987 r. wprowadzono ponownie porównywanie wyników według przeliczników: tzw. kanałowego (Channel Handicap) dla jednokadłubowców oraz MOCHA dla wielokadłubowców. System ten

Pomysł regat AZAB zrodził się w początku lat siedemdziesiątych i został rozpropagowany przez znany żeglarski magazyn „Yachting Monthly”, zresztą sponsora wyścigu w 1975 r. Organizacji podjął się Królewski Jachtklub Kornwalii z Falmouth w Wielkiej Brytanii. Wyspy Azorskie są idealnym półmetkiem - położone dostatecznie daleko od kontynentu europejskiego, aby stanowić wyzwanie dla żeglarzy, nie wymuszają jednocześnie przecinania uczęszczanych tras żeglugowych (poza przejściem Kanału La Manche). Łączna długość trasy wynosi około 2500 Mm, zaś w czerwcu, kiedy regaty są rozgrywane, akwen jest stosunkowo bezpieczny.



SPANIEL na starcie AZAB 79

utrzymano do chwili obecnej. Jednocześnie stopniowo powiększane były limity długości obowiązujące jachty. Od 1999 r. dopuszcza się wyłącznie jachty jednokadłubowe nie krótsze niż 9,15 m i nie dłuższe niż 18,29 m.

Ciekawostki i wielkie nazwiska

Jako ciekawostkę należy odnotować, że obecnie klasyfikuje się oddzielnie jachty z przepompowywanymi balastami wodnymi, nie rozróżnia się natomiast w klasach załóg jedno- i dwuosobowych, co wydaje się dość dziwne, jako że „wydajność” samotnika jest zdecydowanie niższa niż załogi dwuosobowej. Na uwagę zasługuje także wyraźna zmiana proporcji ilości załóg jednoosobowych do dwuosobowych. W 1995 roku liczba załóg jednoosobowych stanowiła tylko 20% wśród 69 uczestniczących jednostek.

Regaty AZAB są relatywnie bezpieczne-do obecnego roku obyło się bez śmiertelnych wypadków, jakkolwiek w 1991 r. podczas regat zatonięły dwa jachty. Organizatorzy zezwalają na używanie radiowych i elektronicznych pomocy nawigacyjnych i meteorologicznych wszystkich typów (poza

specjalnie przygotowanymi dla indywidualnych uczestników transmisjami radiowymi). Ma to niewątpliwie dodatni wpływ na bezpieczeństwo.

Spośród znanych oceanicznych żeglarzy zawodowych uczestnikami AZAB byli m.in.: Claire Francis, Nick Keig, Peter Philips, Michael Malinovsky, Eugene Riguidel, Gustaf Ver-sluis, Jose Ugarte, Wolfgang Quix, John Chittenden, John Chaundy.

Nefrytem na podbój Atlantyku

Na początku wśród uczestniczących w regatach nacji nie zabrakło Polaków. W 1975 r. dwa jachty nosiły biało-czerwoną banderę. Jednym była Contessa 26 o polskiej nazwie *ORZEŁ*, wypożyczona w Anglii przez Zbyszka Puchalskiego, drugim był najmniejszy z dopuszczonych do regat, 22-stopowy *BARNIM* klasy „Nefryt”, którym ja wybrałem się na podbój Atlantyku. Niestety mój start był mocno spóźniony, gdyż żeglując z Gdańska musiałem pokonać ponad 1500 mil, aby zameldować się w Falmouth. Co gorsze, na trasie mieliśmy niemal wyłącznie przeciwny, sztormowe wiatry, co spowodowa-

ło 40-godzinne spóźnienie na starcie plus dodatkową karę nałożoną przez komisję regatową za niestawienie się we właściwym czasie do przeglądu technicznego. Na przekór przeciwnościom *BARNIM*, będący najmniejszą jednostką, ukończył regaty i mimo spóźnienia na starcie zajął w pierwszym etapie 35 miejsce na 55 uczestników, w drugim zaś 11.

SPANIEL w czubie

W dwóch kolejnych AZAB-ach znów pojawiła się biało-czerwona bandera. W 1979 r. Polski Związek Żeglarski umożliwił mi start na *SPANIELU*, który ze swymi 36 stopami długości dawał większe szanse na dobry wynik. Był to jacht przygotowany specjalnie na regaty OSTAR 76, kiedy Kuba Jaworski zdobył na nim II miejsce w klasie „Jester”. Łódka była dobrze zaprojektowana i bardzo przemyślana. Niestety, jako regatowa konstrukcja szykowana na jedną imprezę stanowiła kompromis między niezawodnością i bezpieczeństwem a lekkością użytych materiałów i ryzykowością niektórych rozwiązań mających zapewnić maksymalne osiągnięcia na konkretnej trasie.



ALICE'S MIRROR podczas II etapu regat AZAB '83. Kapitan Rakowicz już smakuje zwycięstwo

W 1979 r. jacht był już nieco zużyty i przy ciężkich warunkach forsowna regatowa żegluga była sporym ryzykiem. Szczęśliwie podczas AZAB 79 nie było ekstremalnych warunków pogodowych i SPANIEL mógł pokazać, co potrafi przy lekkich wiatrach. Rezultat okazał się bardzo dobry, jako że zdobyłem pierwsze miejsce wśród załóg jednoosobowych, osiągając przewagę jednej doby nad następnym konkurentem. Odbył się to kosztem ciągłej pracy z żaglami przy słabych wiatrach i żmudnej nawigacji meteorologicznej.

Triumf angielsko-polski

W 1983 roku, podczas stanu wojennego, nie było wielkich szans na przygotowanie odpowiedniego jachtu w Polsce. Z pomocą przyszedł mi mój angielski przyjaciel i niedawny regatowy konkurent Chris Smith, który dysponował w tym czasie prawdziwą regatową maszyną o niewielkich wy-

miarach i wdzięcznej nazwie ALICES MIRROR. Chris zaproponował mi, że wystartuje w etapie Falmouth - Porta Delgada, ja zaś pod polską banderą w etapie powrotnym do Anglii.

Kiedy przyleciałem samolotem na Azory, Chris rozkoszował się już zwycięstwem w I etapie. Było to dla mnie duże wyzwanie, jako że nie wypadało osiągnąć gorszego rezultatu w drodze powrotnej. Łódka była zresztą doskonała i przy sprzyjających warunkach ślizgała się po falach, przekraczając chwilami szybkość 14 węzłów (co dla jachtu o długości 36 stóp jest bardzo dobrym wynikiem).

ALICJA była monotypem zbudowanym w tzw. WEST SYSTEMIE, bardzo lekkim, choć dostatecznie wytrzymałym. Nie była specjalnie nafaszerowana drogą elektroniczną, lecz miała pięknie skrojone żagle z mylaru oraz niezawodny i bardzo dobrej klasy osprzęt pokładowy. Jacht wymagał wiele pracy podczas żeglugi, jeśli chciało się szybko płynąć. Na-

leżało odpowiednio ukształtować maszt o takielunku 7/8, wytrzymować balasty wodne w zależności od siły wiatru oraz dobrać odpowiednie powierzchniowe żagle. Przy każdym zwrocie trzeba było regulować baksztagi i przepompować balasty.

Wysiłek opłacił się sowicie, gdyż II etap wygraliśmy z ALICJĄ; co więcej, startując w klasie jachtów najmniejszych, pokonaliśmy bezwzględnie wszystkie większe jachty obsadzone załogami jednoosobowymi. Nawet dłuższy o 3 metry konkurent o złowróżbnej nazwie ASSASSIN („Zabójca”), który o mały włos nie staranował mnie na środku Atlantyku, gdy byłem pod pokładem, musiał na mecie uznać wyższość ALICJI. W 1983 r. zakończyła się moja przygoda z AZAB-em, gdyż w późniejszych edycjach nie było już czasu ani sposobności, aby przygotować jakiś jacht do startu w tych regatach.

Mam nadzieję, że w przyszłych AZAB-ach nie zabraknie któregoś

z polskich jachtów i że ten „come back” będzie udany. Dlaczego by więc nie powtórzyć naszych sukcesów sprzed kilku lat w regatach oceanicznych? Tymczasem trzymam kciuki za Romana Paszke, aby doszedł do skutku jego start w RACE 2000 i aby pokonał tę niezwykle ambitną i trudną trasę w czasie lepszym od wszystkich utytułowanych konkurentów.

Z pomocą przyjaciół

Na marginesie przygotowań polskiej ekipy do udziału w RACE 2000 i projektu superwyczynowego kataramarana, którego zmniejszoną wersję miałem okazję obserwować niedawno podczas żeglugi na mili pomiarowej, którą osobiście wytyczyłem na Zalewie Zegrzyńskim za pomocą mojego Magellana, przypominam sobie z łezką w oku przygotowania *BARNIMA* do startu w AZAB 75. Pamiętam, że mój pomysł wywołał wtedy konsternację wśród przedstawicieli PRS-u, którzy mieli przyznać klasę żeglugi oceanicznej dla tego rodzaju „pływadła”. Co więcej, należało w tym jachcie dokonać sze-

regu przeróbek, tak, by przygotować go do regatowej żeglugi w pojedynkę po oceanie.

Po doświadczeniach w pływaniu po Bałtyku na *BARNIMIE* wiedziałem dokładnie, co trzeba zmienić, jednak nie na wszystko starczyło środków. Na pierwszy ogień poszedł drewniany maszt i całe olinowanie stałe. Sprowadziliśmy solidny, choć nie najlepszej marki francuski maszt z lekkiego stopu oraz porządny, nierdzewny takielunek. Żagle i balast zostały przeprojektowane przez Jasia Młynarka. Jacht otrzymał nowoczesną na owe czasy płetwę z ołowianą bulbą na końcu o dużej sprawności. Jednocześnie Polskie Zakłady Lotnicze wykonały bezinteresownie prototypowy samoster, który całkiem dobrze sprawował się podczas regat oraz oferowały mi doskonałą busolę lotniczą z wojskowego MIG-a wyposażoną w alarm kursowy. Zakupiono silnik przyczepny i przenośny agregat prądowczy.

Całe to wyposażenie udało się zorganizować dzięki kilku wiernym przyjaciołom, którzy bezinteresownie poświęcali swój czas i wiedzę. Mam



Jerzy Rakowicz odbiera nagrodę za zwycięstwo w AZAB 79

nadzieję, że Romanowi nie zabraknie podobnych pomocników, gdyż nawet w dobie rozpowszechnionego sponsoringu tego typu „wariackie pomysły” mogą się realizować tylko przy pomocy tak oddanych ludzi. Fot. z arch. Jerzego Rakowicza