

# Závod ARC Gran Canaria - Saint Lucia

Dne 21.11.2004 ve 13:00 odstartoval již 19 ročník závodu ARC Gran Canaria-Saint Lucia. Délka je přes 2800Nm a je to nejdelší závod ze seriálu ARC.

Startu předcházely jako každoročně náročný čtrnáctidenní program seminářů, školení a večerních párty. Mezi nejzajímavější semináře se určitě zařadily praktické ukázky záchranných akcí za účasti vrtulníku. Pořadatelům závodu se také podařilo úspěšně vykourit stavební dělníky v přístavu Muelle Deportivo v Las Palmas při praktických ukázkách zapalování dýmovnic a raket.



Součástí předstartovních příprav byly přísné kontroly povinného vybavení lodí pro připuštění na start. Jen málokdo prošel bez chyby na poprvé. Mezi povinné vybavení byly letos zařazeny i takové detaily, jako jsou světla na záchranných vestách, která se při kontaktu s vodou automaticky roznou. Vodní kotvy u záchranných kruhů. Většina povinného vybavení byla zaměřena na situace "muž přes palubu". V minulých ročnících se bohužel několikrát stalo, že účastník závodu utonul po pádu přes palubu. K povinnému vybavení patří také dvě manuální bilge pumpy, radarový odražeč, záchranné pásy na palubě, ale i nehořlavá tkanina pro případ požáru.

Mezi vlajkami, které byly slavnostně vytaženy nechyběla ani česká vlajka díky účasti jediné české lodi "Blue Thunder" s kapitánem Markem Polanem. Nejvíce účastníků jako již každoročně připlulo z Anglie, Německa, Francie, Španělska. Řada lodí připlula se Skandinávie a USA. Mezi účastníky byla také jedna jachta z Ruska. Nejkratší loď přihlášená do závodu měřila 9m a nejdelší 65m. Závod byl rozdělen do 8 startovních tříd.

Start byl rozdělen po 15 minutách na tři části. Nejdříve startoval Racing Class, potom Open Class a na závěr v Cruising Class dohromady s Multihulls. V den startu foukal vítr do 6 kn a tak některé lodě měli vůbec problém dostat se přes startovní čáru. Na večer se většina lodí posunula na jih ostrova Gran Canaria a tam konečně začal vítr zesilovat až k 25 kn. Ti kteří nestačili včas sklidit spinaker, zažili krušné chvíle hned první den závodu. Na závěrečné schůzce kapitánů před startem dostal každý informace o počasí a doporučenou trasu plout na jih a stáčet k západu nejdříve na 25°N. První dny foukal čerství NE do 30kn a řadu lodí tento směr motivoval stočit na západ dříve a tím si zkrátit cestu tak o 200Nm. Závodní speciály směřovali stále na jih ke Kapverským ostrovům a začali stáčet k západu až kolem 20°N. To se později ukázalo jako nejlepší strategie. Lodě, které stočili k západu dříve zůstali stát v tišinách a ti kteří pluli více na jih je s přehledem podjeli. Obecně platí pro plavbu přes Atlantik z Evropy do střední Ameriky, plout na jih dokud se s vámi nestočí pasát k západu, stočíte-li dříve riskujete, že se dostanete do oblasti proměnlivých větrů.

Jako první cílovou čáru na karibském ostrově Sainta Lucia protнула závodní loď "Leopard of London". Drama vrcholilo na moři, kde se po pěti dnech plavby nejmenší lodi závodu "Comfort 30" zlomilo rahno. Jedné z lodí zase hrozilo, že se ulomí před po té co tam vznikla velká prasklina způsobená neodbornou montáží kotevní vinšny. Většina lodí roztrhala během plavby spinaker, ti kteří jich měli více dali "sailmakerovi" na St. Lucii větší zakázku... Lodě,

kteří zvolili strategii stáčet k západu až pod 20°N přijížděli až o několik dní dříve než lodě, které volili kratší cestu.



Náš zástupce, loď "Blue Thunder" si vedl od začátku velmi dobře. Po startu se pohyboval na 2 místě. O několik dní později se začal propadat až na 5 místo. Lodě, které pluly na západ dříve se dostali do předu, ale kapitán Marek Polan směřoval stále na jih a nakonec míjel Kapverdské ostrovy pouhých 45 Nm. Po tom co se "Blue Thunder" stočila na západ předjížděla jednu loď za druhou a během 3 dnů se dostala s přehledem na první místo ve skupině. Do cíle pak přijížděla s

náskokem 90Nm na ostatní. "Blue Thunder" získala jako první česká loď v historii tohoto závodu dvě první místa. Jako první projela cílovou čáru ze skupiny "G" a po přepočtu handicapu získala první místo ve skupině. Po přepočtu celkového pořadí lodí se zařadila na výborné 5 místo s 214 lodí. První místo získala italská loď Jakima, která byla po přepočtu handicapu pouhých 7 hodin před "Blue Thunder". Slavnostního vyhlášení se zúčastnili kromě vedení ARC také představitelé vlády Saint Lucie se třemi ministry a řada známých osobností.

## Reportáž z paluby "Blue Thunder"

Po příplutí na Gran Canarii koncem září vznikl poměrně dlouhý seznam prací, který musel být realizován před naším startem. Upluli jsme od jara z Holandska přes 2000Nm a spoléhali jsme se na to, že v maríně v Las Palmas bude dost času vše nachystat. Až na některá dramata, kdy nám teprve dva dny před startem byla dodána nová kosatka proběhlo vše až překvapivě hladce. Loď byla značně zarostlá po více jak měsíčním stání v maríně a tak nezbývalo než využít nabídky místních potápěčů, kteří nám perfektně dno lodi vyčistili. Náš původní záměr byl plout s manželkou a naši roční dcerou, ale při plavbě přes Biskajský záliv a na Madeiru, jsme svůj plán přehodnotili. Nakonec jsem závod absolvovali se třemi přáteli.

Posádka dorazila den před startem a tak veškeré přípravy a zásobení lodi jsme museli zvládnout společně s mojí ženou. Doplnili jsme nádrže na naftu přes 600 l, nádrže na vodu 1000 l. Na osobu jsme naložili zásoby pitné vody 2l na osobu a den a k tomu rezerva, celkem 200 l v plastových lahvích. Jídlo manželka spočítala na 25 dnů plavby, kde byla již zahrnuta rezerva.

Oplachtění do pasátu jsem konzultoval s mnoha lidmi a nakonec jsem zvolil více variant. Jako základ do větrů do 20Kn jsme měli spinaker o ploše 170 m<sup>2</sup>, varianta do silnějších větrů, dvě kosatky o celkové ploše 100m<sup>2</sup> a dva spinaker baumy. Jako další varianta oplachtění přicházelo do úvahy klasické oplachtění "na motejla" s 70m<sup>2</sup> hlavní plachtou se třemi refy a 50m<sup>2</sup> kosatkou. Pro případ bouří máme na palubě ještě 24 m<sup>2</sup> traisel a 16m<sup>2</sup> storm jib. Vzhledem k tomu, že s lodí plujeme kolem světa materiál pro plachty je zaměřen na výdrž a nikoliv na nízkou hmotnost. Používáme plachty Hood-Vectran a Notrh Sails Spectra. Nakonec se ukázalo, že největším pracantem byl spinaker, který jsme využili minimálně polovinu plavby a pak oplachtění "na motejla" s různými kombinacemi refů. S tímto oplachtěním se nám dařilo pohodlně plout i v nárazech ke 40kn.

Pro závod je nutné mít na palubě některý z komunikačních prostředků pro hlášení polohy a příjem zpráv o počasí. Nám se během naší plavby z Holandska osvědčil navigační software MaxSea s kombinací s Iridiem. Počasí jsem během plavby denně aktualizoval a lze říci, že na 90% jsou informace z tohoto zdroje správné. To už ale neplatilo o proudech, které dle všech možných příruček měli být v oblasti zejména mezi Kapverdskými ostrovy a Karibikem 0,5 až 2 Kn na západ. Proud po celou dobu naší plavby směřoval na jih rychlostí 1-3kn.



Start závodu se nám vydařil, i když při tak dlouhé vzdálenosti je tlačení na startu spíše show pro diváky a riziko pro lodě, že se navzájem srazí. Patřili jsme k lodím, které po startu významně ztrácely. Vítr 6 kn je příliš málo na naší 21t vážící Samou 48. A tak teprve až jsme se dostali na jižní cíp Gran Canarie začali jsme se konečně hejbat rychlostí k 7kn. Vítr stále zesiloval a tak jsme dramaticky sundali spinaker a postavili "motejla". Tři dny foukal příznivý severovýchodní vítr a tak se dařilo dělat denní průměry kolem 170Nm. Měli jsme informace, že některé lodě stáčí k západu. Trošku nás to znervóznělo, ale po přehodnocení předpovědi počasí jsme setrvali v našem kurzu na jih ke Kapverdským ostrovům. Vítr spíše zeslaboval a tak přišel opět ke slovu spinaker a stále jsme se drželi na jih. Naše průměry díky slabšímu větru již dosahovali sotva 150Nm a to jen díky spinakeru. Teprve 50Nm od Kapverdských



ostrovů se nám vítr začal stáčet k západu a nám to dovolilo na motejla pomalu měnit kurz na západ. Viděli jsme, že lodě, které byly severně od nás musí mít velké problémy se slabím větrem. Řekli jsme si, že co najedeme teď budeme mít na konci k dobru, protože později se lodě zase sjedou na zhruba stejnou výšku. Podařilo se nám během třech dnů postupně se propracovat na první místo ve skupině. Až do cíle jsme denně zvyšovali náskok. Když jsme se přiblížili zhruba 500Nm ke karibským ostrovům začali nás každou noc zaměstnávat lokální bouřky, které trvaly vždy tak do 30

minut. Velmi nepříjemné to bylo zejména nesvítil-li měsíc. Neviděli jsme dobře blížící se černý mrak, který sebou nesl nárazy větru do 40Kn, silný déšť a často i změnu směru větru. Bylo nutné dávat pozor a často měnit velikost plachet a kurz lodi. Naštěstí se nám podařilo přečkat i tyto nástrahy přírody bez úhony a tak jsme po 19 dnech plavby přistáli na Santa Lucii jako vítězná loď skupiny "G". Přivítání na St. Lucii bylo pro nás milým překvapením. Zástupci organizátorů ARC a místní hudebníci nám hned po příplutí nalili "welcome drink" a tak jsme si nebyly jisti, zda se houpe země pod nohama po alkoholu nebo dlouhé absenci pevné půdy. Během plavby jsem pochopitelně zakázal konzumaci alkoholu a tak až na některé výjimky i toto nařízení bylo ignorováno...

Kromě roztrženého spinakeru jsme nenapáchali žádné škody. Zásoby vody a jídla byly dostatečné, pouze zásoby užitkové vody došly 4 dny před cílem. Z Gran Canarie jsme upluli 2950 Nm a cílovou čáru jsme protнули přesně po 19 dnech 23 minutách a 57 s. V handicapovém hodnocení byl náš čas přepočítán na 17 dní 21 hodin 41 minut a 8 sekund. Což pro nás znamenalo 5 absolutní místo v celkovém pořadí ze všech lodí.