



Závody Když Volvo bylo ještě jiné

text **Renata a Jiří Brožkovi**
foto **Archiv**

Závody bez limitu

Volvo Ocean Race je nadupanou sportovní událostí, jejíž trasa je diktována zájmy komerčních partnerů. Závod se od doby svého vzniku změnil. Samozřejmě, zůstala plavba kolem světa, změnila se filozofie účastníků. Z dobrodružství je high performance sport a mediální tanec.



V době prvního závodu kolem světa v sedmdesátých letech 20. století byla závodní scéna naprosto jiná než o čtyři desetiletí později. První ročník Whitbreadu, jak se závod tehdy jmenoval, nemá s právě probíhajícím Volvem mnoho společného. Oceánský jachting byl v té době převážně víkendovou záležitostí s příležitostnými závody na vzdálenost do 600 nm. Regaty se organizovaly na kratší vzdálenosti a trvaly jen několik hodin, maximálně dnů.

Závody přes oceány

Mezníkem se staly úspěšné sólové plavby. V 60. letech britské Sunday Times sponzorovaly závod kolem světa Golden Globe. Zpočátku se nejednalo o závod v pravém slova smyslu, ale o první příležitost k samostatnému nonstop obeplutí Země. První závod se v letech 1968–69 podařilo úspěšně dokončit pouze siru Robinu Knox-Johnstonovi, který jako jediný po 313 dnech doplul zpět do Anglie (YR 12/2014).

Od roku 1960 startoval každé čtyři roky z Plymouthu do amerického Newportu na Rhode Islandu sólový závod přes Atlantik. Říkalo se mu OSTAR. V roce 1960 zvítězil Francis Chichester s lodí Gipsy Moth II. Průkopníci oceánského sailingu, Francis Chichester, Alec Rose a Robin Knox-Johnston, už tedy dokázali samostatně obeplout svět, ale myšlenka uspořádat závod pro jachty s plnou posádkou byla v šedesátých letech ještě ve hvězdách. Nikdo nevěřil, že by závody mohly být životaschopné.

Whitbread Round the World Race

Teprve setkání admirála Otto Steinera z Royal Navy Sailing Association s majitelem pivovaru Whitbread Samem Whitbreadem se stalo impulzem pro vznik závodu kolem světa. Sam nabídl Ottovi sponzorský příspěvek potřebný pro organizaci závodů. V prvním ročníku závodu Whitbread Round the World Race v září 1973 se na startovní čáru postavilo 17 posádek. Pouze 14 jich dramatický závod dokončilo. Oceán si tehdy vybral krutou daň v podobě několika lidských životů a zničených lodí. První závod představoval významný milník v historii závodního oceánského jachtingu. Ve světle dnešních profesionálních regat byly první ročníky závodu Whitbread spíše sérií šťastných a méně šťastných příhod na plavbě kolem světa. Lodě jezdily mnohem pomaleji a posádky zdaleka nebyly vybaveny dnešní moderní technikou. Vytahovat v noci spinaker bylo nemyslitelné.

Tragický první ročník

Odvážný závod odstartoval v sobotu 8. září 1973 ráno z Portsmouthu. Trasa vedla z Portsmouthu do Kapského Města, dále do Sydney, Rio de Janeira a zpět do Portsmouthu. Závodu se zúčastnilo 17 posádek se 167 jachtaři. Jen hrstka z nich měla tušení, co je vlastně čeká. Dole na jihu v zeměpis-



Nahoře: Peter Blake během závodu Whitbread.

Dole: V počátcích závodu to na palubách jachet vypadalo jinak než dnes. Žádná dehydrovaná strava...

Zcela dole: Křest nováčků na rovníku.

ných šířkách řvoucích čtyřicítek a vyjících padesátek se na plachetnici ocitl před startem málokdo.

Satelitní navigace ani možnost získávání aktuálních předpovědí počasí tehdy neexistovaly, ani oblečení nebylo na 100 % waterproof. Všichni startující byli svým způsobem průkopníky nové sportovní disciplíny. Tenkrát se nenastavovala pevně pravidla, nebyly hranice, za které se nesmělo. Posádky se používaly mnohem více na jih, než je dnes dovoleno. Dále na jih znamenalo zkrátit závod na minimum. Navigátoři doufali v kratší trasu, ale nevěděli, co je čeká ...





Oběti na životech

Nebezpečí vystrčilo růžky v okamžiku, kdy nesehrané posádky vpluly do Jižního oceánu, do oblasti řvoucích čtyřicítek a vyjících padesátek. Po dvanácti dnech od startu druhé etapy v Kapském Městě se ztratil Paul Waterhouse z loď Tauranga. Eddie Hope na Great Britain II si zlomil ruku. Čtyři další dny plavby v bouřlivých

podmínkách. Z paluby loď 33 Export zmišel Dominique Guillet, bez šance zmišel v hlubinách bouřlivého oceánu. Devátý den 3. etapy při práci na přídi loď Great

Britain II spadl do moře Bernie Hosking. Ani jeho se nepodařilo zachránit. Kruté. Zmizeli v moři, jen sledovali mizející loď a věděli, že toto je konec. Že jim zbývá pár

Nahoře

Ženský tým Maiden se zúčastnil závodu v ročníku 1989/1990.

Vpravo

Výbava tehdejších závodníků se od té dnešní výrazně lišila.



PŘEVŘÁCENÁ LOĎ MARTELA (1989-90)

„This is the yacht Martela. Our latitude is 40° 14's... MAY DAY... MAY DAY... THE KEEL HAS FALLEN OFF“

Člen finské posádky Martela stačil v rychlosti nahlásit souřadnice a utéct od rádia.

Martela se převrátila 350 nm od konce třetí etapy závodu Whitebread Round the World Race ročníku 1989/90.

První známky potíží se ohlásily krátce za mysem Horn, když 81stopá loď Martela narazila na obrovskou vlnu a rychloměr se náhle vnu-loval. Brzy posádka poznala, že problém není

jen v rychloměru, že závada bude závažnější. Potápěč našel v přední části loď 4cm mezeru ve spojení kýlu s trupem. Nezbývalo než stáhnout plachty, aby tlak na kýl nebyl tak silný a aby zvuky kýlu byly slyšitelné.

Šestnáctičlenná posádka finské loď upozornila rádiem zbytek flotily a ohlásila problém na ústředí třetí etapy závodu. Další dvě noci strávila na palubě se záchrannými prostředky v pohotovosti, připravena kdykoli opustit loď. Zlom přišel o 24 hodin později, kdy kapitán Wiikeri obsluhoval bilge pumpu v podpalubí a co-skipper Kairamo právě mluvil vysílačkou

s organizátory závodu. Loď se v tom okamžiku převrátila. Wiikeri a Kairamo vyplavali luknami. Ostatní členové posádky se pomocí lan dostali na obrácený trup lodi, aniž by si namočili nohy. Jejich volání o pomoc zachytily nejbližší lodě. Charles Jourdan byl právě 40 nm západně a UBF Finland 60 nm jižně od místa nehody. Obě jachty okamžitě změnilly kurz k pozici udávané převrácenou lodí. Za chvíli se k nim připojila i loď Merit, která zanechala soupeření s lodí Rothmans a vrátila se o 40 nm zpět. Všichni členové posádky byli po krátké době zachráněni.

posledních minut. Dlouhých posledních pár minut.

Během 27 000 nm dlouhé plavby bylo zraněných mnohem více. Posádky se musely vypořádat se škodami na lodích. Tenkrát nebylo možné vynechat etapu a startovat až v další, jako je tomu dnes. Do cíle doplul jen ten, kdo dokončil všechny etapy. Stejně tak v etapových městech nečekaly týmy servismanů, kteří by se ihned vrhli na připlouvající jachty a připravili je na další etapu.

Skippeři vedli své lodě mnohem dále na jih. Až do bezprostřední blízkosti obřích plovcích ker, které se odtrhávají od Antarktidy. To bylo velmi nebezpečné pro všechny zúčastněné posádky. Srážka lodi s ledovcem by měla fatální důsledky. V dokumentu natočeném přímo z prvního ročníku závodu (odkaz naleznete na konci článku) máte možnost tyto situace vidět na vlastní oči. Závod nakonec dokončilo 14 lodí ze 17 startujících. Tři úmrtí v jednom závodě byla moc. Musely přijít změny. Měnila se trasa, měnila se loď.



Regaty se vyvíjely, změnily se téměř k nepoznání. Změny odrážely vývoj, ke kterému došlo v jachtingu během posledních 40 let. Již nikdy to nebylo jako poprvé. Nebezpečí a dokonce i smrt jsou v podobném závodě přítomny až do dnešních dnů.

Období změn

V dalších letech již byli jachtaři připraveni na to, co je během závodu čeká. S Jižním



Regaty se
vyvíjely,
změnily se

téměř k nepoznání. Změny odrážely vývoj, ke kterému došlo v jachtingu během posledních 40 let. Již nikdy to nebylo jako poprvé. Nebezpečí a dokonce i smrt jsou v podobném závodě přítomny až do dnešních dnů.





oceánem bylo čím dál více zkušeností. Již se nejezdilo až tak daleko na jih. I když to stále bylo mnohem dále, než je tomu dnes. Bylo to dáno i loděmi, na kterých se jezdilo. Byly mnohem těžší a pomalejší než dnes a k surfování potřebovaly dlouhé a vysoké oceánské vlny a silný vítr. Proto vedla trasa dále na jih, do nitra tlakových níží. Zpočátku byl závod pořádán každé čtyři roky, po roce 2005 každé tři roky. Postupně se zdokonaloval bodovací systém, lodě byly rozděleny do kategorií podle velikosti. V letech 1989–90 dokonce závodily starší lodě ve zvláštní kategorii „cruising division“. Závod přilákal mnoho renomovaných jachtářů, mezi kterými byl například francouzský sólový jachtář Eric Tabarly, Angličan Chay Blyth, který úspěšně dokončil nonstop sólo obeplutí Země opačným směrem proti převládajícím větrům a proudům. Robin

Vlevo nahoře: Francii v počátcích reprezentoval tým Pen Duick vedený Ericem Tabarlym.

Vpravo nahoře: Před startem systému GPS byla astronavigace základem. Ne vždy bylo nutné měřit výšku slunce nahý.

Dole: Účast týmu Maiden byla pro závod i diváky výrazným zpestřením.



TRAGÉDIE NA VOR V ROČNÍKU 2005/06

V roce 2006 ABN AMRO TWO plula uprostřed severního Atlantiku. Vítr sílil. Posádka si šla postupně do podpalubí pro harnesy. Naprostá tma. Holanďan Hans Horrevoets seděl na hromadě plachet a trimoval spinaker. Čekal, až se obléknou do harnesů ostatní, aby mohl také sejít do podpalubí. Loď vlétla do extrémní vlny. Na okamžik voda zakryla vše. Když se jachta vynořila z vody, Horrevoets byl pryč. Posádka měla další postup dobře natrénovaný a kapitán Seb Josse zakřičel signál „Man over board!“ Jeden z členů posádky okamžitě připravil

bezpečnostní prostředky pro MOB, další hodil do vody záchranný kruh. Navigátor v podpalubí označil místo neštěstí tlačítkem na GPS a poslal zprávu na ústředí závodu. Tam okamžitě nasměrovali nejbližší lodě k místu neštěstí. Mezitím posádka sundala spinaker, otočila loď a na motor se vracela zpět. Pročesávali hladinu světly a jeden z nich si oblékl neoprén. Během chvíle našli oba vyhozené záchranné kruhy a dostali se na místo označené na GPS. Po chvíli zahlédli v naprosté tmě slabé světlo. Horrevoetse našli a vytáhli po 40 minutách.

Nepodařilo se nahmatat pulz. Posádka začala resuscitací asistovanou doktorem po rádiu. Neúspěšně.

Hans si byl, jako všichni závodníci, dobře vědom nebezpečí, a s tím do náročného závodu šel. Před startem řekl jednomu novináři: „Ano, může to být děsivé. Ale proto je to závod. Rodiny cítí určitě více strachu než my. Chlapí jsou všichni do jednoho vynikající jachtáři a toto je pro ně obrovská šance se zviditelnit. Ano, je to i nebezpečné, ale co bychom dělali, kdybychom nechali sailingu? Život by byl strašně nudný.“

Knox-Johnston se zúčastnil druhého ročníku závodu jako co-skipper. Peter Blake začínal ve dvou ročnících, později vyhrál všechny etapy v jediném ročníku s maxi kečem „Steinlager 2“.

Volvo Ocean Race

Ročník 2001/02 modifikoval jméno závodu podle hlavního sponzora na Volvo Ocean Race. Od té doby již mezi sebou soutěžily lodě jedné kategorie. O čtyři roky později se utkaly nové závodní lodě třídy Volvo Open 70. Nyní je nahrazují Volvo Open 65. V nynějším ročníku 2014/15 se na start postavilo 7 týmů.

V loňském roce oslavil závod kolem světa 40. výročí. Po první průkopnické výpravě z let 1973–74, která měla na svém kontě tři lidské životy, došlo ke zvýšení počtu etap a celkovému prodloužení závodu tak, aby plavba byla co možná nejbezpečnější, z původních 27 000 nm na současných 39 000 nm. Ze čtyřetapového závodu se stala součást o počtu 9 až 10 etap. Letošní ročník měří zatím rekordních 39 379 nm. Nutno podotknout, že počet zastávek v současné době je dán především marketingovými kampaněmi sponzorů, protože účast je finančně velmi náročná.

Od zahájení Whitbread/Volvo Ocean Race odráží závod vývoj v jachtingu ve všech

aspektech, v technologiích pro komunikaci, navigaci i sledování a trackování, rovněž v oblečení a zejména v pomůckách pro bezpečnost závodníků. Vylepšují se bezpečnostními prvky a záchranné prostředky. Sofistikovanější informace a technologie pro navigaci a přenos dat umožnily elektronicky sledovat každou loď a zvýšily bezpečnost závodníků. Rovněž změny v konstrukci a materiálech byly obrovské. Karbonová vlákna nahradila sklolaminát nebo hliník, což vedlo především k velkému odlehčení lodí. Pevný kýl ustoupil kýlu naklápěcímu. Závod se změnil. Má jiný název, jinou trasu, jinou filozofii. Od počátků ale je zde jedna věc neměnná. Největší počet vítězství má na svém kontě Holandsko. Nizozemské barvy dokázaly v závodech zvítězit třikrát. A to se letos nepodaří nikomu překonat a nakonec ani dohnat. Mezi skippery je rekordmanem nedávno zesnulý Conny van Rietschoten, který zvítězil dvakrát. ▲



PODÍVEJTE SE NA VIDEO

Dole: Legenda světového jachtingu Eric Tabarly.



NOVÝ výhradní zástupce značek

LOWRANCE®



SIMRAD



B&G



Tel: 605 294 983
www.bohemia-marine.cz