



Regaty uważa się za zamknięte, ale... Po zakończeniu rozpatrywania protestów wpłynęło wiele uzasadnionych odwołań. Oznacza to, że końcowe wyniki mogą jeszcze ulec zmianie. Tak czy inaczej walka na trasie toczyła się bez taryfy ulgowej i była znakomitym widowiskiem.

Anna Jabłońska

W niedzielę dwudziestego piątego lipca w Giżycku, odbyło się uroczyste rozdanie nagród i zakończenie regat o Mistrzostwo Polski Jachtów Kabinowych. Zawodnicy ścigali się na jeziorze Niegocin, organizatorami regat byli: Giżyckie Stowarzyszenie Żeglarskie oraz MO-SiR. Były to najdłuższe regaty w sezonie wśród regat liczonych do Pucharu Polski i trwały pięć dni. Zaplanowanych było piętnaście wyścigów, w ostateczności rozegrano trzynaście. Jedynie klasa Open czternaście razy mijają linię mety.

Startowało jedenaście klas (T-1, T-2, T-3, 560-R, Micro-T, 650, 730, MK Cafe J24, Open, Omega, Sympathy 600), z których najliczniej reprezentowana była klasa 730. W „Openach” wyjątkowo zgłoszonych zostało osiem jachtów, oprócz *MOBIL-AS MOTORS*, *SANTANY*, *MOBIL-AS MOTORS 2* i *ANWILA*, startowała między innymi tzw. Suszarka - Ryśka Bobrowskiego z czeską obсадą oraz „kawa” *EMPEERDE*. Klasy turystyczne, mimo swojego zróżnicowania sprzętowego, wystawiły kilkanaście jednostek. Przepisy klas T-1, T-

2, T-3 przewidują udział jachtów według typów jednostek, które najczęściej możemy spotkać na Mazurach.

Przez całe regaty pogoda sprzyjała żeglarzom, wiało umiarkowanie i świeciło słońce. Tylko pierwszego dnia, podczas pierwszego wyścigu, przyszedł nagły silny podmuch wiatru (do 6°B) z nawałnicą deszczu. Było to niemiłe zaskoczenie dla niektórych. Trwało krótko, ale spowodowało poważne straty sprzętowe oraz nieuzasadnione zaniechanie wyścigu, dla wszystkich oprócz klasy Open. Kilka jachtów się wyróci-

to. Tego dnia wpłynęły również protesty i do końca regat, nie zawsze z winy zawodników; regaty rozgrywały się przy „zielonym stoliku”.

Kolejne dni nie przyniosły niespodzianek i po dziewięciu rozegranych wyścigach, załogi plasujące się na pierwszych miejscach utrzymały swoją pozycję. W klasie 730 wygrał ostatecznie Zbyszek Kania, w wydzielonej klasie MK Cafe J24, gdzie startują także dwie załogi żeńskie, zwyciężył Dariusz Runo. W „Openach” wygrał **MOBIL-AS MOTORS** z Leonem Wróblem przy sterze, w Micro-T Paweł Pieśniewski, 560-R (Micro regatowe) Przemek Tarnacki, w klasach turystycznych T-1 Maciej Garniewski, T-2 Ryszard Skarbiński, T-3 Hubert Cieślak, w klasie Omega Krzysztof Kowaluk, a w klasie Sympathy 600 zwyciężył Tomek Główka.

Fot. Piotr Haraburda



Jak zwykle nie zabrakło pechowców. Eugeniusz Ginter demontuje uszkodzony miecz swojej *EL'ARTE*



Zwycięzcy w klasie Open - załoga **MOBIL-AS MOTORS**, nie oszczędzali się



Nie zawsze ambicja pozwalała ustąpić. Zwłaszcza na starcie



Walczone o każdy metr, a może i centymetr

"ADMIRAŁ" - HOLENDROM, JABŁOŃSKIEMU - PROTEST

Tradycyjnie na wodach Cieśniny Solent odbyły się regaty Admiral's Cup, czyli drużynowe mistrzostwa świata w żeglarskim. W zawodach brał udział jacht klasy Sydney 40, *MK CAFE* występujący pod banderą niemiecką. Początek dla załogi jachtu i dla teamu był obiecujący. Wygrane wyścigi, dobre miejsca zapowiadały sukces. Ostatecznie jednak drużyna zajęła dopiero czwarte miejsce. Zaważył o tym w dużej mierze wyścig piąty, podczas którego doszło do sytuacji protestowej. Sternik i taktyk *MK CAFE* - Karol Jabłoński - relacjonuje: „Załoga była rozwścieczona decyzją jury, które nas zdyskwalifikowało w piątym wyścigu. Rozpatrzone pozytywnie protest australijskiego jachtu *SLEDGEHAMMER* za rzekome utrudnienie mu przez nas wykonania manewru podczas nocnej żeglugi. Nic takiego miejsca nie miało. Przeciwnik miał sporo przestrzeni. Co ciekawe, nagle znalazł się świadek, który potwierdził winę *MK CAFE*. Był nim nasz największy konkurent, Brytyjczyk Chris Law, taktyk *ARBITRATORA*. Cała sprawa jest szyta grubymi nićmi. Po prostu gospodarze chcieli za wszelką cenę zdobyć Puchar Admiralicji. Gdyby nie ta dyskwalifikacja, w klasyfikacji generalnej prowadziłby niemiecki team. A tak spadł na czwartą pozycję”.

Niemieccy prawnicy złożyli odwołanie od tej decyzji. W konkluzji napisali, że jeśli takie wykroczenie miało miejsce, to niech kara będzie adekwatna do stopnia przewinienia. Dyskwalifikacja w tym przypadku jest nie-

współmiernie wysoka do wątpliwej zresztą winy. Większość załóg poparła odwołanie *MK CAFE*, ale jak na razie jury oświadczyło, że nie będzie go rozpatrywać. Najciekawszy przebieg miał ostatni wyścig, najdłuższy - mimo że odbywał się na skróconej trasie. Decyzję o skróceniu trasy podjęto w obliczu niekorzystnej prognozy pogody, przewidującej wiatr o sile dochodzącej do 9° B. Organizatorzy mieli w pamięci to, co działo się na tym akwenie 20 lat temu oraz niedawną tragedię w regatach Sydney - Hobart.

Do Wilczej Skały, na której stoi latarnia morska, żeglowały tylko duże, 50-stopowe jachty (długość trasy 400 Mm). Pozostałe - średnie (w tym *MK CAFE*) i małe, miały do pokonania dystans 303 mil.

Po 8 godzinach żeglugi, na znaku EC 2 ustawionym około 40 mil morskich na południe od wyspy Wight, *MK*



Fot. Allsport

Z lewej *IDLER* (USA), tuż za nim *INNOVISION 7* (Holandia)



JEANTEX OF GERMANY w akcji

CAFE - po słabym starcie - znajdował się na siódmym miejscu. Jednak różnice pomiędzy jachtami były niewielkie.

Ostatecznie jednak z grupy jachtów Sydney 40 jako pierwszy minął linię mety *MK CAFE* - po 42 godzinach 8 minutach i 17 sekundach żeglowania. Blisko pół godziny po nim przyplotnął *MERIT CUP* z drużyny Europy.

Jeszcze kilkanaście godzin przed osiągnięciem linii mety, *MK CAFE* płynął na trzecim miejscu. Gdy jachty weszły na kurs i postawiły genakery Karol Jabłoński i jego załoga rozpoczęli szaleńczy pościg za czotówką. Wystarczyło kilkanaście mil szybkiej żeglugi i *MK CAFE* wyszedł na prowadzenie.

Karol Jabłoński tak wspomina finisz tego bardzo ważnego wyścigu: „W połowie dystansu, gdy *MERIT CUP* był daleko z przodu, myślałem, że go nie dogonimy. Jednak ostatni kurs genakerowy był niesamowity. Mijaliśmy rywali błyskawicznie. Na linii mety nasz nawigator kilkakrotnie sprawdzał, czy na pewno minęliśmy wszystkie znaki kursowe. Nie mogliśmy bowiem uwierzyć, że z taką przewagą wygrywamy ten wyścig. Nasza radość była ogromna”.

Wyniki wyścigu Wolf Rock Race w klasie Sydney 40:

1. *MK CAFE* (Niemcy, Karol Jabłoński) - 42:08.17; 2. *MERIT CUP* (Europa, Vasco Vascotto) - 42:36.46; 3. *TRUST COMPUTER* (Holandia, Jochem Visser) - 42:38.42.

Klasyfikacja końcowa: 1. Holandia -124 (*INNOVISION*. Roy Heiner; *TRUST COMPUTER*, Jochem Visser; *MEAN MACHINE*. Bove Bekking); 2. Europa - 133,5 (*BRAVA Q8*, Flavio Favini; *MERIT CUP*, Vasco Vascotto; *MOBY UNES*. Mauro Pelaschier); 3. Wielka Brytania - 141,5 (*VENTURE 99*, Lawrie Smith; *NAUTICA ARBITRATOR*, Graham Bailey; *BARLO PLASTICS*. Tim Powell); 4. Niemcy- 147 (*RUBIN XV*, Hans Otto Schuemann; *MK CAFE*. Karol Jabłoński; *JEANTEX*, Tony Gale); 5. USA - 155,5; 6. Włochy -163; 7. Australia - 220,5; 8. Commonwealth - 258,5; 9. Francja - 304,5.

W grupie największych jachtów (IMS) triumfowała *BRAVA Q8* (Europa), klasę Sydney 40 wygrał *MERIT CUP* (Europa) - drugie i trzecie miejsca podzieliły *MK CAFE* i *TRUST COMPUTER* (Holandia). Spośród najmniejszych jachtów (Mumm 36) najlepszy był brytyjski *BARLO PLASTICS*.

AN



Fot. Marek Słodownik

TRZEBA COŚ ZMIENIĆ

Rozmowa z Karolem Jabłońskim, skipperem *MK CAFE*, po regatach o Admiral's Cup.

- Karol, czy dyskwalifikacja podczas jednego z biegów wpłynęła znacząco na wynik końcowy?

- Oczywiście, był to długi wyścig, specjalnie punktowany i strata 25 punktów oznaczała dla nas koniec szans na zwycięstwo, bo w pozostałych biegach straciliśmy zaledwie 20 punktów. Przez to nie zajęliśmy pierwszego miejsca w swojej klasie ustępując *MERIT CUPOWI*.

- Odwoływaliście się i jaki był wynik waszych starań?

- Nic się nie zmieniło, utrzymano w mocy decyzję sędziów dyskwalifikującą nas z biegu.

- A zachowanie Chrisa Lawa, którego jedna z gazet nazwała gangsterem?

- Nie tylko tak go nazywano... Harold Cudmore, z którym Law prowadził fundację, wycofał się z tego przedsięwzięcia nie chcąc z nim dłużej współpracować.

-Jakie zatem wnioski płyną dla ciebie po tych regatach?

- Myślę, że konieczna staje się reforma regat o Puchar Admirala, bowiem ten system punktowy jest anachroniczny i nie oddaje w pełni istoty rywalizacji. Poza tym poziom sędziowania pozostawiał wiele do życzenia. Już w poprzednich regatach sędziowie angielscy puścili jacht rywali będący na ewidentnym falstarcie, by potem twierdzić, że wszystko było w porządku. To jest chore. Poza tym zaskoczyła dyskwalifikacja jachtu francuskiego o eksperymentalnym ożaglowaniu. Sędziowie doskonale wiedzieli, jaki jacht powstaje, ale dopiero na dwa dni przed regatami zdyskwalifikowano go. A przecież nakłady zostały poniesione i można było tę sprawę załatwić zupełnie inaczej. Była to jednostka bez want, o nowatorskich rozwiązaniach konstrukcyjnych i technologicznych. Organizatorzy dyskwalifikując ten jacht nie dopuścili do konfrontacji, ale zrobiono to tuż przed startem.

- Jakie dalsze plany?

- Teraz krótki odpoczynek w kraju z rodziną, a potem znowu starty w kolejnych regatach match-racingowych. Muszę często startować, aby poprawić swoje notowania w rankingu.

Rozmawiał Marek Słodownik



SLEDGEHAMMER (z lewej) złożył protest przeciwko *MK CAFE*...