

O sobie...

WSPOMNIENIA Z MORZA

(CZĘŚĆ PIĄTA)

Autor startuje do wokółziemskich regat Whitbread 1973/74 na *PEN DUICKU VI* z legendarną dziś załogą. Od początku prowadzą z wielką przewagą. Ale los nie zamierza im sprzyjać...

Eric Tabarly

Fot. Damian Język



f!

Fot. Marek Stępczowski

PEN DU/CK VI - szczyt jachtowej techniki lat 70

Eric Tabarly - zwycięzca wielu regat oceanicznych - jeszcze za życia stał się legendą żeglarstwa. Rok przed śmiercią w wypadku na morzu wydał swoją ostatnią książkę - „Wspomnienia z morza” („Memoires du Large”).

Kończymy druk fragmentów książki, która w tym roku ukaże się nakładem Wydawnictwa Gdańskiego w przekładzie Krzysztofa Zawalskiego przy współudziale Andrzeja Zazoniuka.

Do *PEN DUICKA VI* miałem pełne zaufanie. Przy jego powstawaniu nic nie było dziełem przypadku.... A załoga miała wystarczająco dużo czasu na zapoznanie się z nowym jachtem podczas regat Fastnet i wyjść treningowych w morze.

To była dobra załoga. Stanowili ją: Michel Barre, 39 lat, instruktor żeglarstwa; Jean-Philippe Chaboud, 32 lata, radiooficer I klasy; Antoine Croyere, 25 lat, inżynier z Tuluzy; Jean-Pierre Dagues, 28 lat, jaasz lekarz pokładowy; Olivier de Kersauson, 30 lat, mój najbardziej doświadczony załogant, z zarznicowania kamerzysta; Pierre Leboutet, 24 lata, trener związkowy; Pierre Mousaingeon, 29 lat, konstruktor; Marc Pajot, 21 lat, student matematyki i fizyki, srebrny medalista Igrzysk Olimpijskich w Kilonii; Patrick Phelipon, 21 lat, student; Bernard Rubinstein, 27 lat, nauczyciel matematyki; Thierry Vanier, 24 lata, student, i Arnaud Dhallenne. I jeszcze mój brat Patrick, który nie mógł z nami popłynąć w pierwszym etapie. Wszyscy dobrze zbudowani, doświadczeni i gotowi do podjęcia walki z naszymi rywalami: argentyńskim jachtem *SAYULA II*, angielskim *GREATBRITAIN II*, *ADVENTURE*, *GRAND LOUIS*, *KRITTER* i *33 EXPORT*, a także włoskim *GUIA*.

Start do regat nastąpił 8 września 1973 roku o siedemnastej. W niesamowitym tłoku, jaki tam panował, kilkakrotnie o mało nie zderzyłem się z niedzielniymi żeglarzami, przechodząc obok burt ich jachtów w odległości zaledwie kilku centymetrów. Tego wieczoru wi-



Fot. Marek Stodownik

Stanowisko sternika oddziela od zejściówki prowadnica bezana. Centralne miejsce w kokpicie zajmuje bezanmaszt

dzieliśmy tylko płynący za nami – oddalony o milę - *GREAT BRITAIN II*, ale i on wkrótce skrył się we mgle. Nazajutrz nie mieliśmy już kontaktu wzrokowego z żadnym z pozostałych jachtów, które wyruszyły w regaty dookoła świata.

29 września z komunikatu radiowego dowiedzieliśmy się, że mamy około czterech dni przewagi nad następnym jachtem, a był nim *ADVENTURE*. Przydzieliłem wszystkim wachty zgodnie z ich umiejętnościami, resztą mieli zająć się sarni. Byłem kapitanem, a nie wykładowcą na kursie. Jednakże nie tolerowałem sprzeczek z byle powodu, startowaliśmy przecież w zawodach.

Wszystko szło idealnie, zwycięstwo w pierwszym etapie, który kończył się w Kapsztadzie, wydawało się pewne....

4 października morze było mocno wzburzone. Gdy siła wiatru wzrosła do 35 węzłów, jacht zaczął przechylać się aż po górną krawędź burty, zmusiło to nas do opuszczenia bezana, a wkrótce potem zarefowania grotzagli i postawienia dużego kliwra nr 3. Po przeprowadzeniu razem z załogą tych manewrów opuściłem pokład, żeby w końcu położyć się spać. Był kwadrans po północy. Ledwie zdążyłem się wyciągnąć w koi, gdy

jacht nagle utracił przechył i zanikły charakterystyczne odgłosy wody opływającej kadłub. Dokładnie w tym samym momencie pełniący wówczas wachtę członek załogi pochylił się w stronę kabiny i wrzasnął:

- Maszt!

Po odgłosie już wiedziałem, co się stało. Natychmiast wyskoczyłem na pokład, a za mną wybiegli pozostali członkowie załogi, którzy nie zdążyli się jeszcze położyć.

- Eric, chyba się złamał poniżej dolnych salingów... - głosem pełnym przerażenia zameldował sternik.

Maszt runął na pokład, wyłamując reling; część masztu była jednak wciąż podtrzymywana przez fały, co groziło dalszymi uszkodzeniami podczas kolejnych wstrząsów kadłuba, uderzającego o fale. Nie było ani chwili do stracenia.

- Trzeba pozbyć się masztu, i to szybko!

... No i już przegraliśmy regaty dookoła świata.

- Eric, co teraz robimy? - spytał Kersauson.

- Płyniemy do Rio. To najbliższy port, powinniśmy tam szybko dotrzeć, ponieważ kierunek wiatru nam sprzyja.

Wszyscy byliśmy zrozpaczeni.



Charakterystyczna półkolistą prowadnica szotów grota na pokładzie *PEN DUICKA VI*

- Stawiamy awaryjnie sztaksel i bezan.

Wprawdzie regaty już przegraliśmy, ale wiedziałem, że spółka Espars Nirvana, kierowana przez Coeudevez miała taki sam jak nasz profil masztu, więc można byłoby go okuć u producenta i dostarczyć nam w ciągu dziesięciu dni. Dlatego też postanowiłem kontynuować regaty i wziąć udział w trzech kolejnych etapach: z Kapsztadu do Sydney, z Sydney do Rio i z Rio do Portsmouth.

Zamontowaliśmy drugą antenę, ponieważ pierwsza poszła na dno razem z masztem. Mój radiooficer przez cały dzień usiłował nawiązać łączność z Francją. Udało mu się to dopiero wieczorem.

W tym samym czasie, gdzieś około, dwudziestej pierwszej, Gerard Petipas jadł kolację ze swoją żoną..

Był przekonany, że *PENDUICK VI* pozostaje na czele wyścigu....

Miał powody do zadowolenia - zwłaszcza że umowy, które wynegocjował z czasopismami i rozgłośniami radiowymi, były uzależnione od wyniku, jaki osiągniemy w regatach.... Oczywiście, że gdyby *PEN DUICK VI* wycofał się z regat, spółka, której był dyrektorem, otrzymałaby przysłowiową figę z makiem. W praktyce oznaczałoby to katastrofę finansową.

... Właśnie zegar wybił dziewiątą wieczorem, gdy zadzwonił telefon. Nieco poirytowany z powodu przerwania mu kolacji Gerard w końcu podszedł do telefonu.

- To ja, Hubert - przedstawił się przygaszonym głosem jego rozmówca.

Hubert Henrotte był dyrektorem agencji Sygma, która otrzymywała

bezpośrednie relacje z pokładu *PEN DUICKA VI*.

- Gerard - kontynuował Henrotte - przed chwilą otrzymałem niepomysłną wiadomość: *PEN DU/CK VI* złamał maszt i płynie do Brazylii.

Tamtej nocy Gerard spał zaledwie parę godzin. Już o świcie, była to środa 5 października, sporządził listę osób, do których należało zwrócić się z prośbą o pomoc. Na pierwszym miejscu znajdował się szwajcarski producent masztów.... Gdy dotarł do swojego biura, czekał już tam na niego Le Berre gotowy do zorganizowania transportu lotniczego. Wkrótce doręczono mu nasz telegram:

„Maszt złamany. Płyniemy do Rio. Zróbcie, co trzeba, żeby dostarczyć rnaszt i osprzęt. Kompletne oliwienie. Grotzagieli i duży kliwer nr 3. Dużą genuę. 2 sztormlinki i 6 sto-

jek. 200 m tkaniny tergalowej. Sugeruję wydłużenie górnego salingu o 10 cm. Eric"....

Pogoda była okropna, padał rzęsyisty deszcz. *PEN DUICK VI* z postawionym bezanem i foksztaksem, mocno kołyszając się na boki, posuwał się w miarę szybko do przodu. Nad ranem zabrałem się za przygotowywanie awaryjnego omasztowania, żeby w ten sposób zwiększyć jeszcze prędkość jachtu i poprawić jego stateczność. Łącząc ze sobą dwa spinakerbomy, spoczywające na podwieszanych wantowych, skonstruowaliśmy maszt na dwóch nogach, co pozwoliło nam postawić nieco więcej żagla....

W tym czasie Gerardowi wciąż spadały na głowę nowe kłopoty. Tkanina na żagle została wyprodukowana i Victor Tonnerre mógł już z niej wykroić i uszyć żagle. Nowe fały zostały już zapakowane i były gotowe do wysłania. Maszt także miał być wkrótce wykonany, w czwartek 11 października można by go było załadować na pokład samolotu....

Pozostał jeszcze jeden problem do rozwiązania, najtrudniejszy, mianowicie zorganizowanie odpowiedniego transportu. -Trzeba było znaleźć samolot, który ma drzwi w tylnej części kadłuba, a jego luk bagażowy jest dostatecznie długi, żeby pomieścić maszt. Michel Le Berre wydzwaniał wszędzie, gdzie się dało, do wszystkich linii lotniczych, a nawet do właścicieli prywatnych samolotów, lecz jego wysiłki nie dawały żadnego rezultatu.

W czwartek 11 października cały drobny osprzęt znajdował się już w biurze Petipasa, które zamieniło się w prawdziwą graciarnię, pełną skrzynek, rulonów, kartonów z wiatrowskazem z firmy Brookes, rolem od Goiota, linami, stójkami, listwami, karabińczykami, bloczkami, okuciami spinakerbomu... Część żagli miała nadejść już w piątek. Wciąż jednak nie było odpowiedniego samolotu.

Gerard z przemęczenia miał podkrążone oczy i zapadnięte policzki. Prawie wcale nie sypiał. Cały czas gdzieś biegał i załatwiał jakieś spr-



Fot. Marek Słodownik

Cały dziób zajmują żagielkoje



Fot. Marek Słodownik

Nieco „szpitalne” wewnątrz kambuza...



Fot. Marek Słodownik

Wsparte na lekkiej kratownicy stanowisko nawigatora



Fot. Marek Stodownik

Po pechowym Whitbreadzie *PEN DUICK VI* jeszcze wielokrotnie startował do regat

wy. Transport masztu i osprzętu z każdą chwilą stawał się coraz bardziej realny. Należało jeszcze zorganizować nasz postój w Rio. Marynarka Wojenna Brazylii zezwoliła, aby nasz uszkodzony jacht wptynał do jej stoczni i skorzystał z dźwigu portowego. Do prac remontowych wyznaczono dwie brygady: jedna miała się zająć masztem, druga - naprawą pokładu i montażem koła sterowego....

Kiedy Gerard dostał kolejną wiadomość z jachtu, wzniosł oczy ku niebu. Lista zamówień powiększyła się o patelnię firmy Tefal, sześciolitrowy szybkowar, 80 plastikowych woreczków i uszczelki do WC....

Kiedy dowiedziałem się z radia France-Inter, że nowy maszt dotrze 14 października, czyli w niedzielę rano, do Rio, nie byłem w stanie powstrzymać się od głośnego wyrażenia radości, która po chwili ogarnęła także całą załogę.... Zacząłem wierzyć, że jeżeli wszystko się nam powiedzie, to przybędziemy do Kapsztadu w terminie umożliwiającym nam start do drugiego etapu regat razem z pozostałymi jachtami.

Tymczasem w Paryżu Gerard otrzymał z firmy Espars Nirvana potwierdzenie, że maszt będzie gotowy 11, czyli w czwartek wieczorem. Coeudevez poinformował go, że przetransportuje maszt bezpośrednio na lotnisko Cointrain w Genewie i tam załaduje go na samolot. No tak, ale na jaki samolot? Michel Le Berre wciąż tego nie wiedział. W grę wchodziły dwa rozwiązania: samolot należący do Alaina Delona, który zaoferowano mu za kwotę 30000 franków, równowartość kosztów paliwa, lub samolot należący do jednej z zagranicznych linii lotniczych. Niestety okazało się, że nie można skorzystać z żadnej z tych ofert, ponieważ samolot słynnego aktora był za mały, aby pomieścić maszt, a druga maszyna mogła odlecieć dopiero za tydzień.

Gerard... pozbawiony już prawie wszelkich nadziei, zatelefonował w obecności Le Berre'a do Ministerstwa Obrony Narodowej i opowiedział o sytuacji, w której się znalazł. Poproszono go, aby złożył

oficjalne pismo, z góry mu obiecując pozytywne załatwienie sprawy....

Nie tracąc ani minuty. Petipas i Le Berre pojechali na lotnisko Le Bourget i z obsługą techniczną wojsk powietrznych sprawdzili, czy uda się załadować maszt wraz z całym osprzętem na pokład ogromnego wojskowego transportowca COFAM.

- Udało się! - krzyknął rozradowany Le Berre. Ten nagły wybuch radości wyraźnie kontrastował z dotychczasowym stoickim spokojem tego byłego kapitana żegluga wielkiej.

Czwartek rano. Katastrofa! Załódze samolotu przydzielono inne, ważniejsze zadanie do wykonania. Terminu nie można było przesunąć....

- Wszystko na nic! - wzdycha Gerard, opadając na fotel.

- Nie wiem, gdzie dalej szukać... - w końcu nawet Le Berre'a ogarnęło zniechęcenie.

Obaj mężczyźni siedzą naprzeciw siebie i czują się kompletnie pokonani przez los, gdy nagle słyszą dzwonek telefonu. Gerard wolno podnosi słuchawkę. To Minister Obrony Narodowej.

-Pan Gerard Petipas? Mamy dla pana samolot transportowy. To KC 135, powinien wam odpowiadać. Miał co prawda odbywać loty treningowe, ale ustaliliśmy, że najpierw przetransportuje was do Rio. Wylot -jutro około południa-z lotniska Le Bourget. Samolot wylądowuje w Genewie, tam załadujecie do niego maszt, a potem polecą do Brazylii.

Jesteście uratowani!

Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami Petipas i Le Berre następnego dnia rano, w piątek 12 października spotykają się na lotnisku z Yves'em Devillers i Pierre'em Englishem. Dotarła tam również cała brygada remontowa z arsenału w Breście... O 13.15 samolot wylądował w Genewie, gdzie czekał Albert Coeudevez razem ze swoją ekipą i ciężarówką, na której spoczywał maszt.

Początkowo wszystko szło bez zarzutu. Cała załoga wspólnie, metr po metr, stopniowo przesuwają

na pasach maszt w głąb ładowni samolotu. Wszyscy wstrzymywali oddech. Maszt powoli przesuwiał się do przodu - aż do chwili, gdy jego koniec oparł się o ścianę kabiny. Oznaczało to, że dalej już nie wejdzie. Siedzący na podnośniku English krzyknął:

- Zostało jeszcze około metra trzydzięści!

Gerard poczuł nagle, jak opuszczają go siły....

- Co robimy? - spytał, tracąc resztki nadziei, Le Berre.

- Według mnie jest tylko jedno rozwiązanie: trzeba go skrócić. Ale musimy najpierw to skonsultować z Xavierem.

Joubert nie miał nic przeciwko temu, lecz uważał, że zgodę powinien także wyrazić producent masztu. AlberL Coeudevez sprzeciwił się takiej „gilotynadzie” i dodał, że jeśli maszt zostanie obcięty, to on nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności....

Wszyscy znowu zabrali się do pracy. Teraz trzeba było wyjąć maszt z samolotu i wykonać wszystkie czynności w odwrotnym kierunku. W międzyczasie Xavier porozmawiał ze spawaczami ze swojej brygady, którzy natychmiast byli gotowi do działania. Producent masztu, Coeudevez, przyparty przez nas do muru, zgodził się w końcu na „okaleczenie” swego dzieła i obcięcie masztu u jego podstawy o metr i 40 cm

Była sobota 13 października. O 9.30 wojskowy samolot transportowy poderwał się z pasa startowego lotniska Cointrain w Genewie i obrał kurs na Rio de Janeiro. Po drodze załoga musiała jeszcze wykonać obowiązkowe międzylądowanie w Maroku. Transportowiec KC 135 o 4 rano czasu miejscowego wylądował w Rio.

Samolot rozładowano trzy godziny później, zaraz po przybyciu służb technicznych.... Petipas, Le Berre i Joubert ze swoją grupą składają najpierw krótką wizytę w jachtklubie, niestety, tu niczego się nie dowiadują o losach *PEN-DUICKA VI*. W nocy z niedzieli na poniedziałek około 2 Gerard, zaledwie od półto-

rej godziny pogrążony w głębokim śnie, nagle słyszy natrętne brzęczenie telefonu. Z zamkniętymi oczami łapie słuchawkę:

- Proszę Pana, *PEN DUICK VI* właśnie przypląnął.

Sprostowanie: Autorem zdjęcia na stronie 60 w numerze 2/2000 „Rejsu” jest Damian Jeżyk. Jego nazwisko zresztą uporczywie przekręcaliśmy (na „Jerzyk”), za co serdecznie przepraszamy. Ponadto pominęliśmy nazwisko autora zdjęcia na str. 59-wykonał je p. Joseph Tascher. Przepraszamy.

PEN DUICK VI budowany był z myślą o zwycięstwie w pierwszych regatach Whitbread Race w 1973/74 r. Znakomite zaplecze zapewnione przez francuską Marynarkę Wojenną zwiastowało pewny sukces w regatach. A jednak stało się inaczej...

Po złamaniu grotmasztu w pierwszym etapie jacht zmuszony był zawinąć do Rio w celu wymiany takielunku. Oczekiwanie na nowy maszt musiało potrwać i w konsekwencji jacht dotarł na metę I etapu regat w czasie 57 dni, w 15 dni po zwycięzcy *KRITERZE*. Tabarly nie miał już szans na zwycięstwo, ale nie wycofał się z wyścigu. Etap II, na trasie z Rio do Sydney wygrał z przewagą 9 godzin nad swym najgroźniejszym rywalem, Chayem Blythem, płynącym na jachcie *GREAT BRITAIN II*. Tylko te dwa jachty dotarły na metę w czasie poniżej 30 dni, a *PEN DUICK* uzyskał wynik 29 dni i 8 godzin.

Po starcie w Sydney, kiedy francuski jacht ponownie objął prowadzenie, uzyskując dobrą taktyczną pozycję, ponownie stracił maszt i zawrócił do portu. Znowu oczekiwano na transport masztu z Francji drogą lotniczą, ale tym razem Tabarly zdecydował o wycofaniu jachtu z regat.

Pierwszy na metę w Portsmouth przypląnął Chay Blyth na *GREAT BRITAIN*, a po po przeliczeniach zwycięstwo przypadło Ramonowi Carlinowi na *SAYULA II*. MS

PEN DUICK VI

PEN DUICK VI to superjacht zaprojektowany specjalnie na regaty Whitbread Race w pierwszej edycji, w latach 1973/74. Eric Tabarly będący wówczas u szczytu sławy nie miał żadnych problemów z pozyskaniem najlepszych konstruktorów, materiałów i stoczni zdolnej sprostać jego śmiałym wizjom. Zdecydował się na projekt Andre Maurica, z którym współpracował już wcześniej i zlecił mu wykonanie jachtu mającego wygrać te regaty. Wiedział już, że Anglicy szykują *GREATBRITAIN II*. Jego nowa jednostka miała nawiązać skuteczną walkę z tamtym jachtem, o którym już w trakcie budowy krążyły legendy.

Powstała konstrukcja – na owe czasy-niezwykła; aluminiowy kecz o długości ponad 22 metrów o bardzo harmonijnej sylwetce, a jednocześnie zapewniający swej czternastoosobowej załodze wygodę niedostępne dla innych jachtach regatowych.

Kadłub wykonała stocznia francuskiej marynarki wojennej w Breście, a prace przy jachcie trwały na trzy zmiany. Jacht w pierwszych rejsach potwierdzał założenia projektowe, ale załogę niepokoiło wiele niedoróbek wynikających z ekspresowego tempa robót. Mimo to *PEN DUICK VI* był jednym z głównych faworytów regat.

Niestety, już na pierwszym etapie stracił grotmaszt i oczywiście w rozgrywce przestał się liczyć. Przypłynął prawie trzy tygodnie za zwycięzcą pierwszego etapu i jasne stało się dla wszystkich, że nie ma już żadnych szans w walce o końcowy sukces w klasyfikacji generalnej. Ale mimo to płynął dalej. Na trzecim etapie, wkrótce po wyjściu z Sy-

dnejszego jacht ponownie stracił maszt i tym razem wycofał się z regat.

Cztery lata później Tabarly na swoim jachcie chciał dołączyć do floty regat od półmetka, od Auckland, ale decyzją jury został zdyskwalifikowany. Oficjalnym powodem było zastosowanie uranu w balaście jachtu. Jacht wystartował jednak poza konkursem i już na Hornie pokazał swą przewagę meldując się tam jako pierwszy. Utrzymał ją do Rio, pokonując swego wielkiego rywala sprzed czterech lat - *GREATBRITAIN II*. W ostatnim etapie był drugi, ale była to tylko prywatna satysfakcja Tabarly'ego.

Potem jacht jeszcze wielokrotnie stawał na starcie różnych regat. Z czasem przejęła go jedna ze szkół żeglarstwa i do tej pory jednostka pływa w rejsach szkoleniowych. Dziś nie zachwyca standardem wy-

kończenia i wyposażenia, ale wciąż budzi sympatię i zainteresowanie jako świadectwo pewnego etapu rozwoju żeglarstwa regatowego.

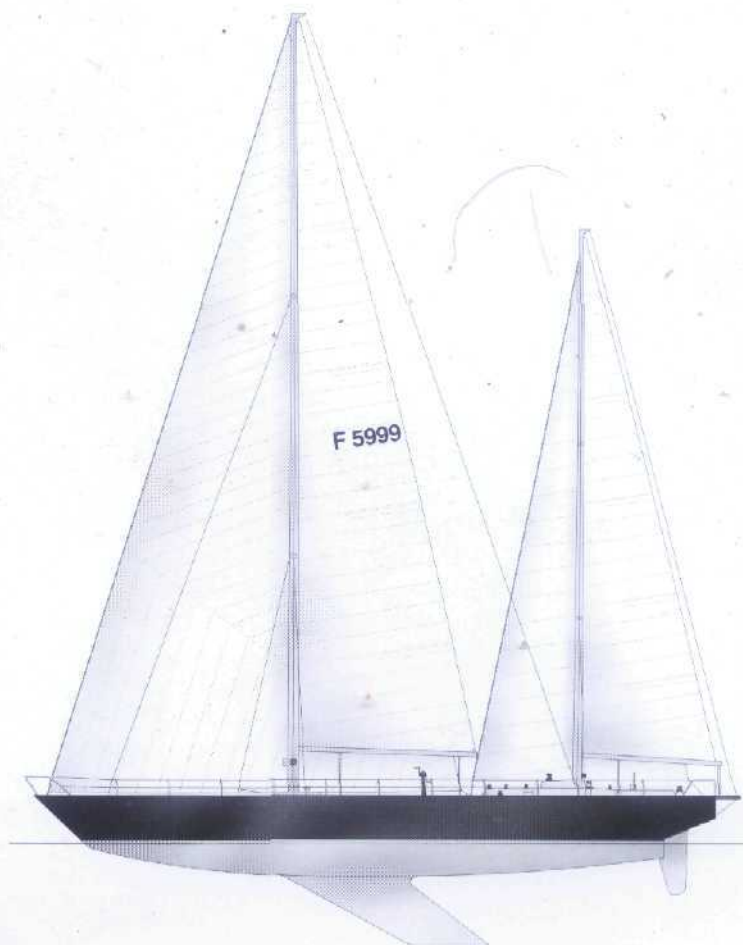
Bardzo charakterystyczna jest półokrągła szyna - prowadnica szotów grota na pokładzie, ponadto zwraca uwagę prawie płaski pokład - rzadko wówczas stosowane rozwiązanie. Bezanmaszt usytuowano dokładnie w zejściowce, za nią otoczony niewielkim falochronem kokpit z pojedynczym kotłem sterowym.

Koje umieszczono nie tylko wzdłuż jachtu na obu burtach, ale również pośrodku, co daje wrażenie niezwykle zagęszczenia, ale jednocześnie pozwoliło wydzielić na rufie duży salon z kanapami po obu burtach i przeznaczyć cały dziób na magazyn żagli.

Za kojami, w kierunku rufy, usytuowano po lewej burcie w pełni wyposażony kambuz z piekarnikiem i okapem nadkuchennym, a na burcie prawej kabinę nawigacyjną z dużym stołem i integralną ławeczką. MS

PEN DUICK VI

długość	22,25 m
długość K LW	18,84 m
szerokość	5,26 m
zanurzenie	3,43 m
wyporność	32 000 kg
w tym balast	16 000 kg
materiał	aluminium



Rys. Marek Strauchold