

WSPOMNIENIA Z MORZA

(CZĘŚĆ CZWARTA)

Autor startuje na *PEN DUICKU III* w regatach Sydney-Hobart 1967. Po pełnej dramatycznych zwrotów walce zwycięża w swojej klasie. Ale zwycięstwo w klasyfikacji ogólnej odbiera mu niesprawiedliwie obliczony współczynnik wyrównawczy. Poświęca temu zdarzeniu kilka cierpkich refleksji. Po regatach przyjmuje na pokład kuka, którym okazuje się słynny w późniejszych czasach... Poczytajcie.

Eric Tabarly



Fot. Damian Jerzyk

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).

Kontynuujemy druk fragmentów książki, która w tym roku ukaże się nakładem Wydawnictwa Gdańskiego w przekładzie Krzysztofa Zawalskiego i Andrzeja Zazoniuka.

Grudzień. Na antypodach lato. Sydney, stolica Nowej Południowej Walii, pachnie grillem. W ciągnących się wzdłuż przepięknej zatoki parkach otaczających wille i ogródkach domków letniskowych, ludzie krzątają się nawet po zmierzchu...

Wraz z Yvesem Gugan i Olivierem de Kersauson czekaliśmy w Sydney na *PEN DUICKA III*, załadowanego miesiąc temu na statek LA VANOISE. Wyładunek naszego jachtu opóźnił się z powodu strajku australijskich dokerów. W tym czasie do Sydney zdążyła dotrzeć reszta załogi: Lavat, Vanek, English, Petipas, mój brat Patrick i nasz ojciec, którego we Francji zatrzymały interesy. Mogliśmy teraz wspólnie zabrać się do klarowania jachtu.

Oczekując na wyjście do Hobart, bez przerwy myślałem o moim nowym projekcie. W grudniu ubiegłego roku, czyli dokładnie rok wcześniej, żeglowałem na angielskim trimaranie *TORIA*, który miał 12 lub 13 m długości i został zaprojektowany i zbudowany przez Derka Kersal-

la. Dzięki temu jachtowi przekonałem się, że w wielokadłubowcach, do tej pory ciężkich i nieefektywnych w żegludze na wiatr, dokonał się ogromny postęp. Wiedziałem już, że *PEN DUICK III*, którego sam zbudowałem, aby uczestniczyć w regatach RORC, a potem w regatach samotników w 1968 r., pomimo swych wielu zalet, nie będzie miał szans w rywalizacji z nową generacją wielokadłubowców... Byłem przekonany, że najbliższe regaty transatlantyckie wygra jacht wielokadłubowy. Jeden z takich jachtów miał należeć do mnie, właśnie go budowano w stoczni La Perriere.

Wtorek, 26 grudnia. Po starcie, który nastąpił o godzinie 11, byłem zajęty głównie lawirowaniem pomiędzy jachtami moich 56 konkurentów i jednostkami osób im towarzyszących. Dla Australijczyków te regaty, organizowane tuż po Bożym Narodzeniu, to wielkie narodowe święto... Na skalistych brzegach otaczających zatokę tysiące ludzi urządziło sobie piknik, podziwiając przepływającą tuż obok nich armadę jachtów.



Fot. arch. „Rejsu”

PEN DUICK na Biskajach

Wiało od rufy. *PEN DUICK III* znalazł się w gęszczy jachtów i nie mógł się uwolnić. Moi rywale, którzy zdecydowali się popłynąć bliżej lądu, natrafili na silniejszy wiatr i zapewnili sobie lekką przewagę.

Nagle coś huknęło o kadłub naszego jachtu, potem rozległy się jakieś krzyki. To uderzyła w nas motorówka, jej przerażony sternik wykonał nagły manewr i przedziurawił płynącą obok małą łódeczkę, która jak kamień poszła na dno, jej trzech bytych pasażerów rozpaczliwie usiłowało utrzymać się na powierzchni wody. Nie mieliśmy czasu na ratowanie rozbitków, ponieważ w tym samym momencie dostrzeżliśmy tę cholerną boję, gdzieś daleko - z takiej strony, że trzeba było do niej iść na wiatr - tam, gdzie nie powinno jej być, a gdzie, jak się potem okazało, znalazła się z powodu zerwania się z kotwicy i zdryfowania z wiatrem. Większość jachtów natychmiast zaczęła płynąć w jej kierunku. Zgodnie z instrukcją żeglugi należało okrążyć ten-jak go określano-sta-

ły obiekt, który wbrew oczekiwaniom zamienił się w ruchomy cel, dryfując i kpiąc sobie z nas.

Miałem wrażenie, jakbym nagle znalazł się w jakimś wesołym miasteczku, gdzie co chwilę zderzają się z sobą pokryte warstwą gumy samochodziki. Jachty, które znajdowały się z przodu nagle zostały osłonięte od wiatru przez jachty doganiające, posuwały się więc do przodu w małych, zwartych grupkach. Panował totalny rozgardiasz: ci, którzy znajdowali się po wewnętrznej stronie boi, próbowali wygryzować pierwszeństwo, ale gdy jachty płynące najbliżej chciały im ustąpić, same z kolei nadziewały się na sąsiednie. Zewsząd było słychać okrzyki: „water... water...!”, czyli: „miejsce przy boi... miejsce przy boi!”.

Kiedy nasz sąsiad, jacht *NORIA*, został zakleszczony pomiędzy nami i innym jachtem, solidny, metalowy kadłub *PEN DUICKA III* okazał się w tym zamieszaniu mocnym argumentem. Usłyszeliśmy tylko jakieś trzaski z jednej i z drugiej strony, po-

tem grad obelg i złorzeczeń, przy takim zamieszaniu przepisy prawa drogi i zasada „fair play” zmieniają się w prawo dżungli i zasadę „po nas choćby potop”... W mrozącej krew w żyłach walce udało mi się okrążyć boję na czwartej pozycji i idąc ostrym bajdewindem, kursem, na którym nasz jacht spisywał się najlepiej, przedelfilowaliśmy pomiędzy skałami Heads i skierowaliśmy się na wschód, na pełne morze.,
Rozzejrzałem się wokół siebie. Sporo jachtów kierowało się na południe. Nasi główni rywale wybrali taką samą taktykę jak my i wzięli kurs na pełne morze.

Po krótkim okresie, w którym to my prowadziliśmy, wyprzedził nas wspaniały, 20-metrowy nowozelandzki jacht *KAHURANGUI*, podczas gdy inny 20-metrowy nowozelandzki jacht, *FIDELIS*, został z tyłu. Po przełynięciu 6 mil na wschód wykonałem zwrot i popłynąłem na południe. Mimo słabego wiatru posuwaliśmy się do przodu, ale nocą z wtorku na środę, zgodnie z przewidywaniami, bryza



Znany był jako żeglarz-samotnik. ale to niezupełnie ścisłe chętnie żeglował z załogą, zwłaszcza wypróbowaną

osłabła i nastąpiła zupełna cisza. Mea culpa.

Dopiero wczesnym rankiem powiało z północnego wschodu. Leniwie, jak gdyby obudzony z głębokiego snu, *PEN DUICK III* ponownie ruszył w drogę, z postawionym lekkim spinakerem. Przez cały dzień wlekleśmy się za tymi, którzy od razu popłynęli na południe, nie bawiąc się w taktyczne zagrywki. Przed nami były nawet małe jachty. Aby je pokonać w czasie wyrównawczym, trzeba by było zyskać nad nimi ogromną przewagę. Chyba niezbyt, dobrze przemyślałem moją strategię...

Nocą ze środy na czwartek wiatr zmienił kierunek na północno-zachodni. Nagle z kokpitu dobiegł krzyk:

- Pękło rozprze!

Rozprze to przestarzałe drzewce nadające kształt górnej części żagla; wciąż używałem go w regatach. Znajdowało się dokładnie nad drugim salingiem. Aby je naprawić, należało wdrapać się na maszt. Do tej wspinaczki natychmiast na ochotnika zgłosili się Gugan i Kersauson, postanowiłem jednak sam wejść na górę, aby dokładnie ocenić rozmiary awarii.

Wciągnięto mnie na ławeczce. Gdy tylko dotarłem na wysokość drugiego saiingu, oparłem się o niego i zabrałem się za naprawę rozprza, pracowałem powoli, ponieważ mogłem posługiwać się tylko pra-

wą ręką, lewą bowiem trzymałem się masztu. Od czasu do czasu spoglądałem w dół i widziałem, jak z pokładu wszyscy obserwują mnie z niepokojem. Przypomniał mi się wtedy pasujący do tej sytuacji żart Kersausona: „Kiedy facet coś robi na maszcie, to trzeba go mieć na oku, bo jak spadnie, pierwszy możesz sprawdzić zawartość jego kieszeni!”. To mogło mi się przytrafić. Ale ponieważ moje kieszenie były puste, żart Oliviera wydawał mi się bardzo śmieszny. Naprawa zabrała mi ponad godzinę...

Noc jeszcze się nie skończyła. W czasie pracy przy żagliach na dziobie znalazłem się w pobliżu fokmasztu, i wtedy z powodu niezręczności członków załogi, zwałił się spinakerbom. A że znajdowałem się właśnie pod nim, przewrócił mnie, na wpół ogłuszając. Z nosa, głowy i podbródka sączyła mi się krew, ale nie zdawałem sobie z tego sprawy, gdyż byłem zbyt mocno zajęty opieprzaniem winowajców, których nazwiska... z grzeczności przemilczę. Prawie nieprzytomny, nie chciałem opuścić kokpitu, dopóki manewr nie zostanie zakończony, lecz w końcu mój brat Patrick i pozostali członkowie załogi wręcz siłą zaprowadzili mnie do kabiny. Porządnie oberwałem, aczkolwiek ból był do zniesienia... Siedziałem na

wprost zlewozmywaka w kuchni, a English i Lavat, studenci medycyny, opatrywali moje rany. Szczęście mnie nie opuszczało. Miałem tylko nadszarpniętą skórę, a przecież mogło się skończyć dużo gorzej. Ojciec, w niebieskiej czapczce z długim daszkiem, porzucił swoje gary, aby mnie obejrzeć. Początkowo był zaniepokojony, ale gdy dowiedział się, że rany są tylko powierzchowne, uspokoił się.

- Wytrzymasz?

Zmierzyłem wzrokiem chłopaków, którzy uważnie mi się przyglądali. Próbowałem postać im uśmiech, jednak z powodu obolałego podbródka zamienił się on w grymas. Dowodziłem najmłodszą ekipą w regatach: średnia wieku mojej załogi wynosiła dwadzieścia dwa lata. Doskonała załoga, perfekcyjnie wykonująca manewry. Chociaż o mało nie wysłała swojego kapitana na tamten świat!

- Wytrzymam.

Trzymaście węzłów na logu, maksymalna prędkość *PEN DUICKA III*. Pomimo tak wielu mil, jakie przebył w tym sezonie biorąc udział w regatach, nasz jacht trzymał się wspaniale, wykazując dużą żywotność. Na kursie pełnym lekko ślizgał się na falach... W wiadomościach Radia Sydney o godz. 23 podano, że zdecydowanie prowadzimy. Przepisy obowiązujące w Australii nakazują wszystkim uczestnikom regat posiadanie na pokładzie radiostacji, aby tą drogą mogli przekazywać dwa razy dziennie swoją pozycję. Dzięki temu wiedzieliśmy, gdzie znajdują się pozostałe jachty. Doszliśmy do wniosku, że gdy zachowamy dotychczasową prędkość, będziemy pierwsi zarówno w czasie rzeczywistym, jak i po przeliczeniach.

- Ale im dożyliśmy! – cieszył się Gerard.

Przewaga *PEN DUICKA III* wciąż rosła. Gdy przechodziliśmy przez cieśninę Bassa, wiatr z kierunku północno-zachodniego wzmógł się i zasugerowałem załodze postawienie mniejszego spinakera i rzucenie grotżagla. Zarówno ci, którzy pełnili wachtę, jak i ci, którzy jej nie

pełnili, mimo że właśnie zajadali się sałatką zrobioną z ryżu, solonej wieprzowiny i groszku, natychmiast odłożyli menażki i pełni zapału wykonywali manewry z widocznym podnieceniem, wywołanym bliskim już zwycięstwem. Przez cały piątek, dwudziestego dziewiątego, gnani pomyślną bryzą, żeglowaliśmy z wiatrem wzdłuż brzegów Tasmanii, które wyłaniały się przez mgłę, z prawej burty.

Ojciec zaczął już chłodzić szampana...

Było południe 30 grudnia. Pozostało nam jedynie 40 mil do przecięcia linii mety. I właśnie wtedy wiatr podstępnie ucichł. Przez pewien czas halsowaliśmy, wykorzystując najmniejsze zmiany wiatru, ale gdy w ogóle już go zabrakło, zacząłem się martwić.

- Rzucamy kotwicę! - zawołałem.

Musiałem wydać taką komendę, gdyż nie tylko przestaliśmy płynąć do przodu, ale z powodu dość silnego prądu zaczęliśmy się wręcz cofać. Zaniepokoiłiśmy się, ponieważ żeglujące za nami jachty, nawet te, które dotychczas znajdowały się daleko od nas, zaczęły niebezpiecznie się przybliżać, wciąż mając korzystny wiatr, podczas gdy my staliśmy w miejscu.

Wszyscy zamilkli. Nie panowałem nad sobą i ze zdenerwowania waliłem nogami w pokład. Z mgły, unoszącej się jak wata nad powierzchnią morza, kolejno wyłaniały się nasi konkurenci. Wokół nas krążyły łodzie motorowe z kibicami, którzy dodawali nam otuchy. Mnie przypominało to raczej rytualny taniec przed oskalpowaniem ofiary! Nagle Gerard wrócił do kokpitu, dokładnie w tym momencie, gdy na morzu pojawiły się pierwsze zmarszczki.

- Eric, wiatr! - krzyknął.

- Wiem.

Nie musiałem wydawać komendy, załoga sama podniosła kotwicę. Była 12.45 *PENDUICK III* powoli nabierała prędkości i znów halsowaliśmy, w konsekwencji udało się nam osiągnąć „niebywałą” prędkość 3 węzłów. Linie mety przekroczyliśmy o 15.10. Na nabrzeżach stały tysią-



Trasa „klasyku” Sydney-Hobart

ce osób i wiwatowały na naszą cześć. Niektórzy z członków załogi zaczęli śpiewać.

-Zamknijcie się! - wrzasnąłem.

Takie hałaśliwe okazywanie radości nie było w moim stylu.

Po przycumowaniu do nabrzeża w Hobart, zanim opanował nas tłum oficjeli, dziennikarzy, przyjaciół i gapiów, ojciec otworzył butelkę szampana. Oczekując na ostateczną klasyfikację regat, oblewaliśmy już zwycięstwo w naszej klasie...

Drugi był *FIDELIS*, uznawany za głównego faworyta. Trzeci był *KAHURANGUI*. Wygraliśmy. Ale w klasyfikacji obejmującej wszystkie jachty zajęliśmy drugie miejsce. Okazało się bowiem, że po uwzględnieniu czasu wyrównawczego wyprzedził nas o kilka minut jacht należący do III klasy, *RAINBOW*.

Wspólne klasyfikowanie wszystkich jachtów w mojej opinii nie jest najlepszym rozwiązaniem: tak naprawdę miałyby ono znaczenie, gdyby wiatr był stały i jednakowy dla wszystkich. W regatach długodystansowych odległości pomiędzy małymi a dużymi jachtami są tak duże, że nie jest możliwe, aby wszyscy żeglowali w takich samych warunkach wietrznych... Kiedy osiągnęliśmy wyspę Tasmana, *RAINBOW* znajdował się 70 mil za nami, znacznie dalej niż trzeba było, aby przegrał w czasie wyrównawczym. Gdybyś-

Regaty Sydney-Hobart to jeden z trzech klasycznych wyścigów żeglarskich (pozostałe to Fastnet Race i Newport - Bermuda). Rozgrywane są od 1945 roku na stałej 630-milowej trasie. Start regat następuje zawsze o 1300 czasu lokalnego w drugi dzień Świąt Bożego Narodzenia. W pierwszej edycji imprezy zwycięzca potrzebował aż tygodnia na pokonanie trasy. Przez 21 lat rekord trasy należał do amerykańskiego jachtu *KIALOA*, został poprawiony w roku 1997, a podczas ostatnich regat rekord poprawił jacht *NOKIA*. ex *SWEDISH MATCH* uzyskując 1 dzień i 19 godzin.

my pokonali te ostatnie 40 mil w tych samych co nasi przeciwnicy warunkach, nasza przewaga byłaby jeszcze większa. Nas tymczasem w zatoce zatrzymała cisza, podczas gdy *RAI/V-BOW* szybko posuwał się do przodu, zmniejszając dystans. Gdy wpłynął do zatoki, wiatr ponownie się wzmógł. Na dodatek kilka lat później dowiedziałem się, że współczynnik wyrównawczy jachtu *RAINBOW* został nieprawidłowo obliczony. Gdyby nie ten błąd, nigdy by nie wygrał...

Sezon 1967 dobiegał końca. Większość członków załogi powróciła do Francji drogą lotniczą. Ze mną zostali tylko Kersauson, English i Guggan. Ponieważ wiedziałem, że mamy jeszcze sporo czasu, zanim do Sydney dotrze statek towarowy, który miał zabrać *PEN DUICKA III* do Francji, postanowiłem udać się z załogą w rejs turystyczny po Pacyfiku, do Nowej Kaledonii. Jakiś nauczyciel języka francuskiego z Uniwersytetu w Sydney, który przyszedł przywitać się z nami jeszcze przed startem do regat, poprosił o zaokrętowanie go na naszym jachcie. Na pokładzie *KAHURANGUI* pełnił funkcję kuka. Brakowało nam kucharza, a tu jeszcze nadarzyła się okazja, aby spróbować innej kuchni. Zgodziłem się więc, aby do nas dołączył.

- Jak on się nazywa? - spytał mnie Kersauson.

- Alain Colas.