

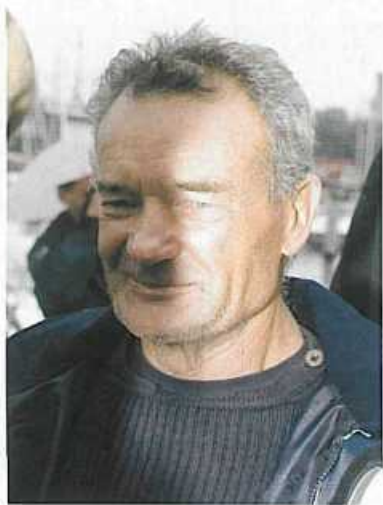
O sobie...

WSPOMNIENIA Z MORZA

(CZĘŚĆ TRZECIA)

Autor buduje swój trzeci jacht - *PEN DUICK III*. Z załogą, której członkowie w przyszłości zdobędą żeglarską sławę, wygrywa w sezonie 1967 serię prestiżowych regat. Generał de Gaulle, pełen uznania, zaprasza Go na obiad. Zaproszenie nie zostaje przyjęte z powodu... pływów.

Eric Tabarly



Eric Tabarly - zwycięzca wielu regat oceanicznych - jeszcze za życia stał się legendą żeglarstwa. Rok przed śmiercią w wypadku na morzu żeglarz 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.

Mając trzydzieści pięć lat, nie myślałem o małżeństwie ani o założeniu rodziny, ani nawet o posiadaniu wiernego psa. Obawiałem się utraty wolności. Nie byłem mizantropem ani osobą unikającą kobiet, czy też kimś, kto wykracza poza ogólnie przyjęte normy. Ale jedyną dziedziną, która tak naprawdę pochłaniała mnie bez reszty, rozbudzała moje zdolności twórcze i pozwalała realizować moje plany, było żeglarstwo. Pasjonowało mnie wszystko, co mogło przyczynić się do zwiększenia prędkości i poprawy osiągnięć jachtu na różnych akwenach i w różnych warunkach pogodowych.

Zanim popłynąłem do Oyster Bay, ukończyłem i oddałem w stoczni La Perriere w Lorient plan linii teoretycznych kadłuba mojego przyszłego jachtu, aby wykonano z niego projekt konstrukcyjny. Wybrałem inną stocznnię, ponieważ bracia Constantini budowali wyłącznie jachty drewniane. Chciałem, aby *PEN DUICK III* był z aluminium, a ściślej rzecz biorąc, ze stopu o nazwie duralinox - lekkiego metalu, w którego obróbce stocznia La Perriere się specjalizowała.

Po powrocie do Francji, po drobnych retuszach, zostały sporządzone ostateczne linie teoretyczne jachtu. Następnie w Nantes, w basenie doświadczalnym Państwowej Wyższej Szkoły Marynarki, z udziałem profesora Ravilly, dokonaliśmy hydrodynamicznych prób kadłuba i kilu. Wyniki odpowiadały moim oczekiwaniom: *PEN DUICK III*, zachowując dotychczasowe proporcje, miał być lepszy od swojego poprzednika, a ponieważ był dłuższy w linii wodnej o 3 metry-powinien być także szybszy. Stocznia przystąpiła do budowy...

P*EN DUICK III* został zwodowany na początku maja. Po tygodniowych, pomyślnie zakończonych próbach w morzu jacht wystartował w regatach eliminacyjnych, z których miała zostać wyłoniona reprezentacja Francji na międzynarodową imprezę Admiral's Cup, rozgrywaną co dwa lata. Poszczególne kraje wystawiają do nich trzy jachty o długości od 25 do 75 stóp. Klasyfikacja państw, biorących udział w regatach, sporządzana jest poprzez zsumowanie punktów uzyskanych przez poszczególne jachty podczas czterech wyścigów:

Chanenl Race, Fastnet i dwóch wyścigów w Tygodniu Cowes.

W skład mojej załogi wchodził Philippe Lavat, Pierre English - którego dobrze znałem, gdyż był przyjacielem mojego brata Patrycka - Yves Gufgan, Michel Vanek, Jean-Jacques Sevi, Patrick Tabarly, Daniel Gilles, mój ojciec - który zyskał sobie przydomek „Babara”, Olivier de Kersauson i Gerard Petipas. Wszyscy byli dobrymi żeglarzami. Aby praca załogi na tak dużym jachcie przebiegała harmonijnie, jej członkowie musieli najpierw się z nim oswoić. Dlatego też z początku na jachcie był bałagan, zwłaszcza w czasie stawiania spinakera. Dopisało nam jednak szczęście i z niewielką przewagą wygramy pierwszy wyścig. Zwycięstwo w drugim wyścigu było bardziej wyraźne, gdyż moja uzdolniona załoga robiła szybkie postępy. Kersauson i Guegan odbywali w tym czasie służbę wojskową w Marynarce Wojennej i zostali przydzieleni do obsługi mojego jachtu. Obaj byli bardzo mili, a Kersauson zadziwił mnie swoją siłą, rozumieniem morza, a także rzadko spotykaną nieśmiałością. Miał wtedy dokładnie dwadzieścia lat. Wciąż oczekiwał ode mnie potwierdzenia, że jestem zadowolony z jego pracy na pokładzie.

Z niecierpliwością oczekiwałem aż nadejdzie czerwiec i będę mógł wziąć udział w pierwszych ważnych regatach w sezonie - Morgan Cup, rozgrywanych na trasie trójkąta na kanale La Manche. Start miał miejsce w Portsmouth, potem należało okrążyć boję w Cherbourg, latarniowiec Royal Sovereign u wybrzeży angielskich i powrócić do Portsmouth.

PEN DUICK III miał rozegrać piękny wyścig. Przybyliśmy na kilka minut przed startem, mając akurat tyle czasu, aby zapoznać się z instrukcją i zgłosić jacht do regat. Korzystając z wiatru od rufy, jeszcze przed armatnim sygnałem do startu, kazałem postawić spinakera. *PEN DUICK III* szybko wysunął się na czoło całej stawki, liczącej ponad sto jachtów. Wykonaliśmy pod Cherbourgim zwrot i we mgle zauważyliśmy boję. Wydałem komendy. Na dziobie moi załoganci walczyli z żaglami, opuścili spinakera

i genuę, postawili usztywniony listwami sztafok i klawry. Manewry szły im doskonale. Teraz już byłem pewien, że panują nad jachtem.

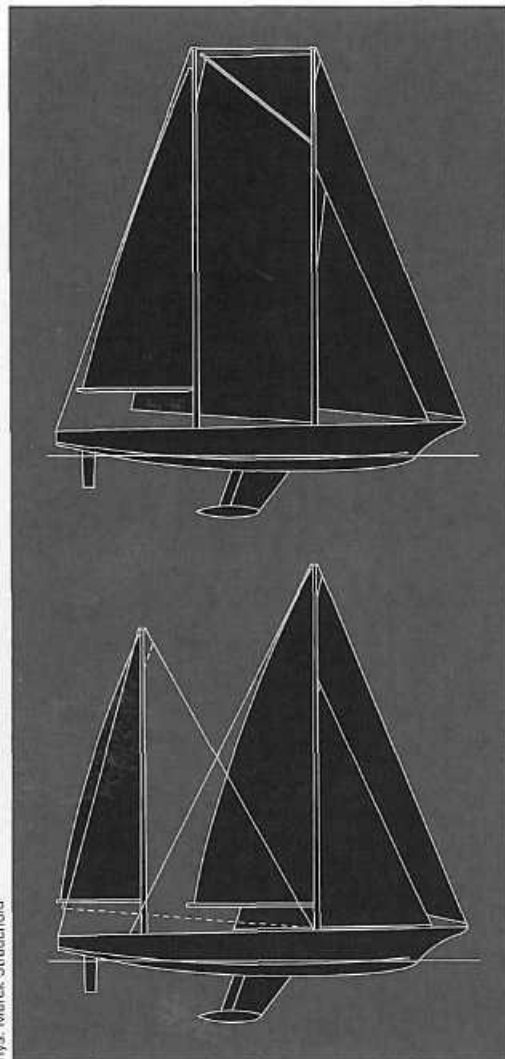
Po okrążeniu boi w Cherbourg przyszło nam żeglować pod wiatr w kierunku latarniowca Royal Sovereign. Mieliśmy do wyboru dwie drogi: płynąć krótkimi halsami lub założyć długi hals wzdłuż wybrzeża francuskiego. Ze względu na prąd wybrałem drugie rozwiązanie, które okazało się bardzo korzystne. Pozwoliło to nam ominąć ciszę na środku kanału La Manche, w której utknęli nasi konkurenci. Łut szczęścia sprawił, że okrążyliśmy latarniowiec Royal Sovereign z dużym zapasem. Przez dłuższy czas szliśmy wzdłuż wybrzeża angielskiego na spinakerze, wyprzedzając większe jachty *BLOODHOUND* i *STRIANA*. Gdy przecinaliśmy linię mety w Portsmouth, ze statku sędziowskiego dano nam ręką znak, że jesteśmy pierwsi. Druga załoga przybyła dopiero w sześć godzin po nas.

Po zwycięstwie o mało co nie doszło do buntu załogi, która stroiła fochy. Musiałem natychmiast wracać do Francji, moi marynarze zaś chcieli zejść na ląd i uczcić sukces. Byli wyraźnie zawiedzeni. Nie wyobrażałem sobie, że Olivier de Kersauson może wpaść na taki pomysł. Był dotąd spokojnym, wręcz nieśmiałym chłopcem, aż tu nagle nabrał pewności siebie, a jego gagi, humor i cięte riposty, te rzucane nawet w najmniej odpowiednich momentach rozbawiały całą załogę. Była niedziela, oddaliśmy cumy i popłynęliśmy w stronę Francji. Wszyscy członkowie załogi, wyrażając swoje niezadowolenie, zeszli pod pokład i wyciągnęli się w swoich kojach. Z kabiny dotarł do mnie szyderczy głos Kersausona:

- Zdaje się, że sam przepłynąłeś Atlantyk, a przynajmniej było o tym głośno. Pokaż nam, jak to się robi!

Słyszałem, jak wszyscy śmiali się do rozpuku, nawet mój ojciec. Cóż mogłem począć? Pozostałem sam przy sterze.

Nawigacją zajmował się Gerard Petipas. Zwolnienie mnie z tego obowiązku pozwalało mi w większym stopniu koncentrować się na taktyce, pozostawać dłużej na pokładzie, do-

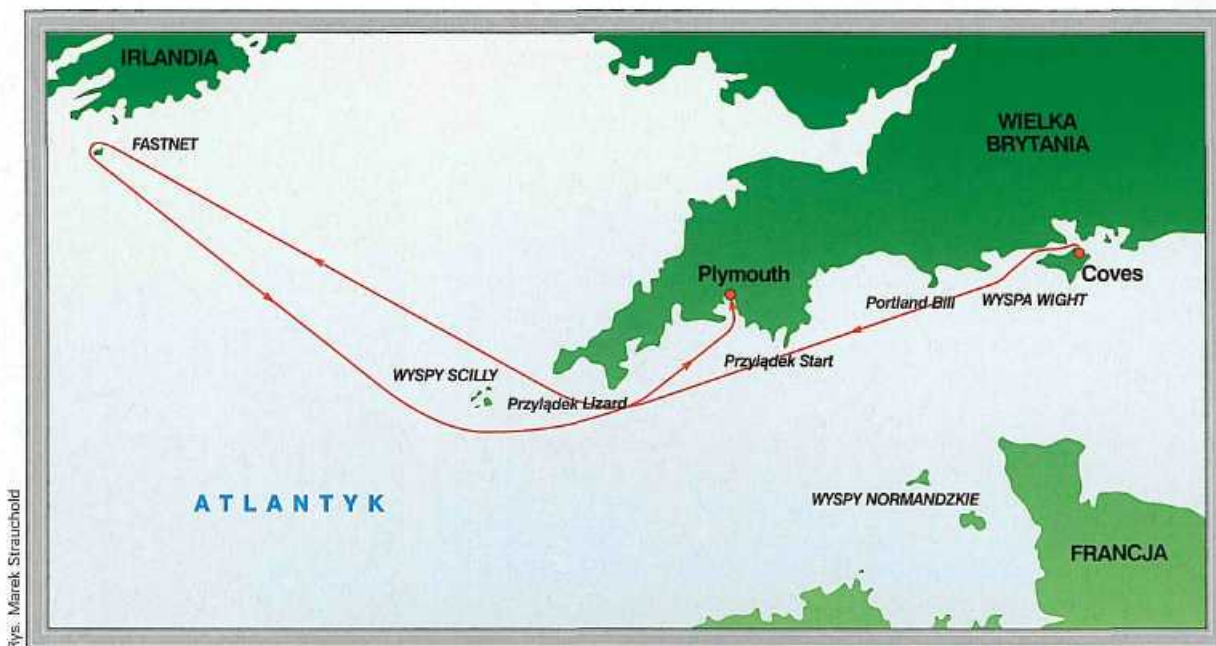


Fot. Marek Strauchold

PEN DUICK III otaklowany początkowo jako szkuner (u góry), po przebudowie nosił ożaglowanie typu kecz (na dole)

wodzić manewrami, czuwać nad regulacjami, a także pomagać tym członkom, którzy nie dawali sobie rady. Należałem do kapitanów, którzy nie darli się na swoją załogę. Ufałem tym młodym ludziom, którzy tak samo jak ja kochali jachty i regaty. Nie miałem im za złe, gdy któryś z nich nie potrafił sprostać wyzwaniom. Przecież to ja byłem za nich odpowiedzialny, to ja przyjąłem każdego z nich na pokład.

Gerarda poznałem w Cherbourg, gdy jeszcze pływałem na *PEN DUICK II*. Był nawigatorem na jachcie cumującym obok mojego przed startem do regat RORC. Będąc od dłuższego czasu I oficerem w marynarce handlowej, przygotowywał się do objęcia funkcji kapitana. Podczas wakacji startował w regatach. Po porzuceniu Lini Transatlantycznych Gerard osiadł



Rys. Marek Strauchold

Trasa słynnych regat Fastnet Race

w Paryżu i został ekspertem od spraw morskich. Od tamtego czasu regularnie ptywał ze mną na *PEN DUICKU II* i *///*. Na swoim stole nawigacyjnym wyznaczał pozycje jachtu i przygotowywał informacje, dzięki którym mogłem dokonywać wyboru trasy.

Dystans, który trzeba było pokonać, aby stawić się na starcie do kolejnych regat w Sztokholmie, nie należał do najkrótszych. Na lądzie przebywaliśmy tylko chwilę. Załoga, nie tracąc czasu, przygotowywała jacht, sprawdzała takielunek, robiła zapasy.

Start do regat wokół Gotlandii miał nastąpić w Sandham 4 lipca.

W czasie prac przygotowawczych przyglądałem się członkom mojej załogi. Miałem już dobrze ponad trzydziestkę, a większość z nich skończyła zaledwie dwadzieścia lat. Byli młodzi, sprawni, o otwartych umysłach i silnych charakterach, nie ulegali zmiennym nastrojom. Podobnie jak ja, pasjonowali się żeglarstwem i zawodami. Nie przejmowali się, że nie mają pieniędzy. Nie pływali po to, żeby zrobić karierę, lecz po to, by zaspokoić potrzebę zdobywania nowych przestrzeni, pokonując kolejne tysiące mil morskich. Obserwowałem ich. Pewnego dnia niektórzy z nich staną się samodzielnymi kapitanami i moimi konkurentami, a ja będę zadowolony i dumny z tego, czego ich nauczyłem.

Podczas manewrów wymagających tężyzny fizycznej spokój Englisha - niezastąpionego przy obsłudze szotów - kontrastował z wręcz zwierzęcą porywcznością Kersausona; powaga znakomitego sternika Vaneka i Guegana, który prawie w ogóle się nie śmiał, była tak odmienna od drobiazgowości Seiego i Gillesa. Mój ojciec, pełniący funkcję kucharza pokładowego, znający się na ludziach morza, traktował ich po trosze jak własnych synów. Szeptał mi na ucho:

- Wszyscy są pierwsza klasa.

Miał rację. Oprócz nielicznych spięć, zdarzających się podczas wykonywania złożonych manewrów na ograniczonej powierzchni pokładu, a także odwiecznej rywalizacji o wachty (to wachta pełniona przez innych jest zawsze tą najgorszą, która coś schrząniła...), stosunki na *PEN DUICKU III* były dobre. Oczywiście, w trakcie najgorętszych momentów wyścigu dochodziło do zatargów. Nie zniósłbym jednak żeglowania z ludźmi spędzającymi czas na kłótniach i wzajemnym obrzucaniu się wyzwiskami; nie byłbym w stanie tolerować braku opanowania.

Jak to się często zdarza na Bałtyku, regaty odbywały się przy słabym wietrze, który w miarę zbliżania się do mety zaczynał się wzmacniać. Przyszło nam walczyć z jachtami większymi od naszego, takimi jak 20-me-

trowy *BRITT-MAR/E*, 21 -metrowy *RE-NDEZ-VOUS*. Na samej mecie wyprzedziła nas jedynie 22-metrowa *GERMANIA*. Wygraliśmy po przeliczeniu czasu wyrównawczego. Dwa wyścigi - dwa zwycięstwa.

Przed wyścigami Channel Race, które rozpoczynały się w Portsmouth 2 sierpnia, mieliśmy nieco więcej wolnego czasu. Włóczyliśmy się niczym turyści po romantycznym archipelagu wysepek położonych między jeziorem Maelar a morzem, w pobliżu Sztokholmu. Odpoczywaliśmy również na fińskich wyspach Alandzkich, w ojczyźnie słynnego armatora Ericssona, który do II wojny światowej utrzymywał dużą flotyllę kaphornowskich żaglowców. Zwiedziliśmy także czteromasztowiec *POMMERN*, zamieniony na muzeum ku czci ostatnich właścicieli żaglowców. Po dwóch postojach, w Helsinkach i w Kilonii, opuściliśmy w dość melancholijnym nastroju Bałtyk, aby udać się do Portsmouth.

Podobnie jak Morgan Cup, regaty Channel Race były rozgrywane po trójkącie na wodach kanału la Manche ze startem w Portsmouth, wokół latarniowca Royal Sovereign oraz latarniowca Le Havre i z metą - ponownie w Portsmouth. Przy przeważających słabych wiatrach zostawiliśmy konkurentów daleko w tyle. Trzecie regaty - trzecie zwycięstwo.

Po raz kolejny Gerard Petipas okazał się świetnym nawigatorem. Zatoga wykonywała manewry bez zarzutu, a ja nie musiałem już interweniować.

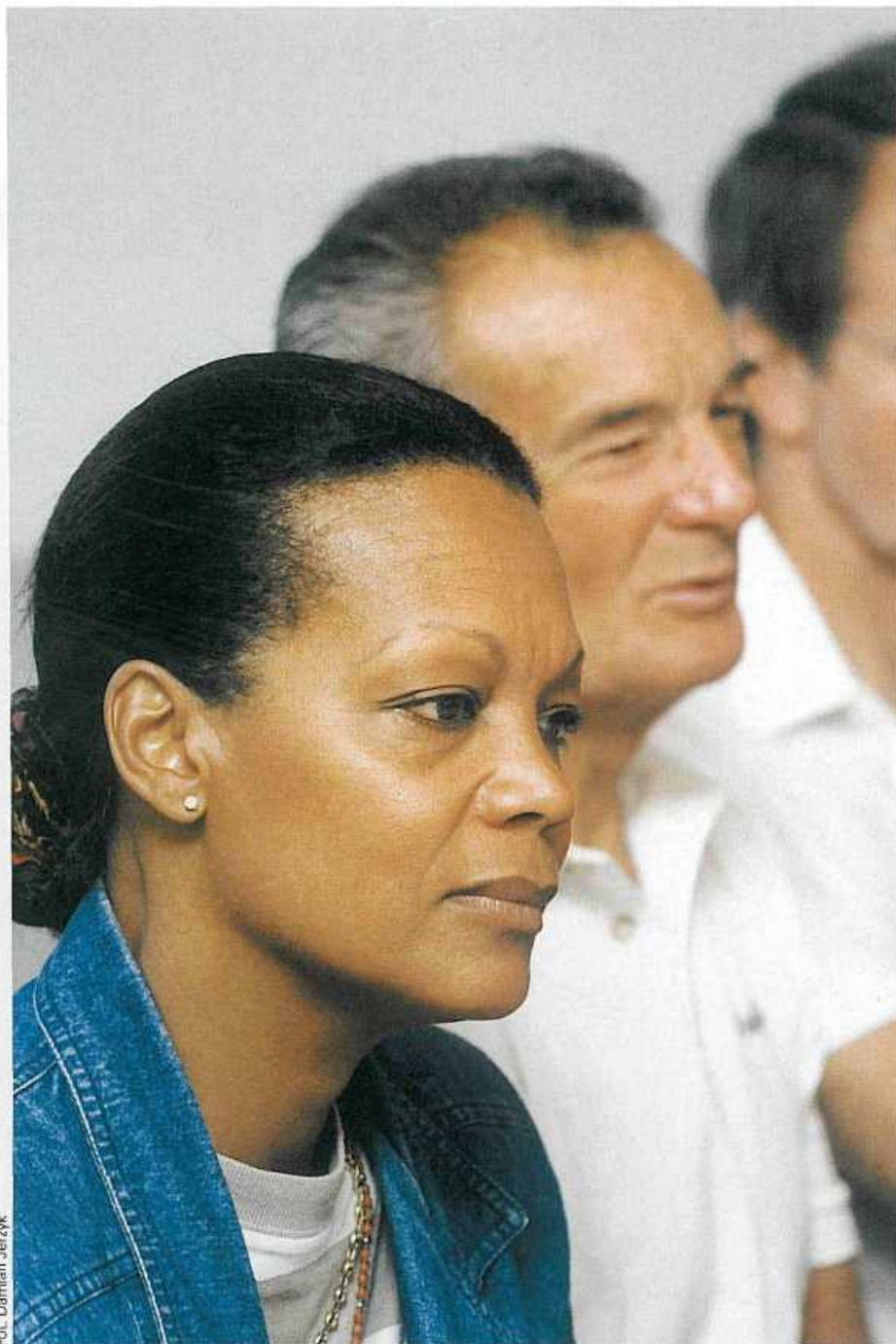
Pozostał jeszcze wyścig Fastnet, ten najważniejszy. Szliśmy ostro do wiatru aż do Land's End. Łagodne warunki nie pozwoliły *PEN DUICKOWI III* pokazać, na co go stać. Po zmianie wiatru na południowy postawiliśmy spinakera i w krótkim czasie osiągnęliśmy latarnię morską Fastnet, znajdującą się na południowo-zachodnim skrawku Irlandii. Wyprzedzały nas potężna *GITANA* Edmonda de Rothsilda, a amerykański *FIGARO* i niemiecki *RUBIN* płynęły tuż za nami. W drodze powrotnej żeglowaliśmy aż do wysp Scilly ostrym baidewindem przy zmiennym co do kierunku i prędkości wietrze i zachmurzonym niebie.

Żeglując na nieregularnej fali, wykonywaliśmy zwroty podczas każdej zmiany wiatru i wygraliśmy ze znaczną przewagą. Gdy mijaliśmy przyłudek Lizard, tuż przed metą, dawano nam z łądu znaki, że jesteśmy pierwsi. Nie mogłem w to uwierzyć. Według mnie 27-metrowa *GITANA* powinna być pierwsza w każdych warunkach. A jednak miałem rację: została z tyłu, dlatego że miała awarię fału. Czwarte regaty - czwarte zwycięstwo.

Pozostały nam jeszcze dwie imprezy: wyścigi na trasie Plymouth - La Rochelle i La Rochelle - Benodet. W pierwszym z nich wyprzedziliśmy włoski jacht *LEVANTADES*, omijając wyspę Quessant, przy bardzo złej pogodzie. W drugim, odbywającym się przy średniej sile wiatru, żeglowaliśmy ostrym baidewindem i odnieśliśmy szóste zwycięstwo. W sezonie 1967 *PEN DUICK III* i jego załoga byli nie do pokonania.

Pasmo zwycięstw zachęciło mnie do zmierzenia się z Australijczykami, Amerykanami, Brytyjczykami i Nowozelandczykami, którzy do tej pory dzielili między siebie zwycięstwa w słynnych regatach Sydney- Hobart, które rozpoczęły się 26 grudnia.

Generał de Gaulle, Prezydent Republiki, zaprosił mnie na obiad do Pałacu Elizejskiego. Było to dla mnie



Fot. Damian Jerzyk

Eric Tabarly z żoną

ogromne wyróżnienie, lecz nie mogłem przyjąć tego zaproszenia. Data obiadu zbiegła się bowiem z datą wodowania *PEN DUICKA III*, a z powodu pływów nie mogłem go zwodować ani dzień wcześniej, ani dzień później. Wyznaczony przez generała termin spotkania wypadł w złym momencie!

Moja odmowa wywołała oburzenie w marynarce wojennej. Jak to możliwe, że zwykły porucznik pozwala sobie na taki nietakt.

Po powrocie do Francji czekał na mnie list z Pałacu Elizejskiego, napisany przez samego generała de Gaulle'a: „Szanowny Panie, mam nadzieję, że tym razem pływy pozwolą Panu uczestniczyć w obiedzie przewidzianym na 20 października”.

Znów o mało co się nie spóźniłem. Moje przybycie uwieczniono nawet na zdjęciach, sfotografowano mnie, gdy pokonywałem skokami stopnie podestu prowadzącego do Pałacu Elizejskiego. (c. d. n.)