

O sobie...

WSPOMNIENIA Z MORZA

(CZĘŚĆ DRUGA)

Eric Tabarly

Jeszcze w czasie służby w Marynarce Wojennej Autor rozpoczyna przygotowania do regat transatlantycznych Ostar 1964. Protekcja pozwala mu uzyskać przydział do jednostki, w której służba nie kolidowała z tym celem. Z pomocą przyjaciół rozpoczyna budowę *PEN DUICKA* // – jachtu na te regaty.



Eric Tabarly - zwycięzca wielu regat oceanicznych - jeszcze za życia stał się legendą żeglarstwa. Rok przed śmiercią w wypadku na morzu żeglarz wydał jedną ze swoich ostatnich książek - „Wspomnienia z morza” (Memoires du Large). Píše w niej o dzieciństwie, wspomina lata wojny, opowiada o Szkole Marynarki Wojennej, służbie w lotnictwie, pobycie w Maroku i Indochinach...

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

Nie pamiętam już dokładnej daty, ale było to chyba któregoś czerwcowego wieczoru 1962 roku. Byłem wówczas jedynym oficerem, który pozostał na pokładzie, wziąłem do ręki jakieś czasopismo żeglarskie i natknąłem się w nim na informację o organizowanych przez Anglików regatach transatlantyckich dla samotników. Pomyślałem sobie: „W takich zawodach warto by było wystartować”. Regaty te od razu wydały mi się najwyszczególniejszym wyścigiem żeglarskim. Z ogromnym zainteresowaniem przeczytałem opowiadania uczestników pierwszej edycji tych regat w 1960 roku.

Napisałem do organizatorów z Royal Western Yacht Club w Plymouth, prosząc ich o przestanie mi re-



PEN DUICKII na Zatoce Gdańskiej (na sąsiedniej stronie) i przy nabrzeżu gdańskiego portu jachtowego

gulaminu regat. W odpowiedzi otrzymałem od nich informację, że ustalono już dzień startu: miała to być sobota 23 maja 1964 roku. Co do regulaminu, to ograniczał się on właściwie do podania trasy, jaką należało pokonać: start w Plymouth w Anglii, meta w Newport, na Rhode Island w Stanach Zjednoczonych. Wielkość jachtu dowolna. Uściślono jedynie, że jachty powinny być napędzane wyłącznie za pomocą siły wiatru i mięśni samych żeglarzy, zaś silnik powinien służyć tylko do wytwarzania energii elektrycznej. Na morzu uczestnicy nie mieli prawa do korzystania z jakiegokolwiek pomocy z zewnątrz. Wolno im jednak było zawinąć do portu, żeby dokonać niezbędnych napraw lub uzupełnić zapasy.

Czym więcej dni upływało, tym bardziej te długodystansowe regaty mnie pociągały. Zdobyłem informacje o trasach przebytych przez pięciu uczestników z roku 1960: Chicheстера, zwycięzcę pierwszych regat, Haslera, Lewisa, Howellsa i Francuza Lacombe'a. Według nich możliwe były jedynie trzy trasy: północna, tą żeglował Hasler; ortodromiczna - po wielkim kole, czyli najkrótsza, wybrana przez Chicheстера i Lewisa; i wreszcie trasa wiodąca przez Azory, którą popłynęli Howells i Lacombe. Nad każdą z tych tras należało się dobrze zastanowić. Na morzu najkrótsza droga niekoniecznie jest najszybsza, mogą się nadarzyć przeciwnie prądy, niepomyślne wiatry, sztormy lub cisza; wszystko to



W 33 lata później... Gilles Constantini, przyjaciel Tabarly'ego i konstruktor *PEN DUICKA II* na pokładzie tegoż w czasie wizyty w Polsce w 1997 r.

może znacznie zwolnić tempo jachtu. Morze i powietrze nad nim są w ciągłym ruchu. Ta niestabilność związana jest z porami roku, z szerokością geograficzną i ciśnieniem atmosferycznym. W wyborze optymalnej drogi pomagają żeglarzom mapy nawigacyjne, sporządzane z dużą dokładnością dla każdego akwenu. Z takich map zwanych w języku angielskim Pilot Charts, można się dowiedzieć, że Gólsztrom płynie z prędkością 3 węzłów w kierunku północno-zachodnim, a zimny Prąd Labradorowski, w okolicy Nowej Fundlandii, wynosi góry lodowe na pełne morze. Po głębokim przemyśleniu i przeanalizowaniu wszystkich dostępnych mi danych zdecydowałem się na trasę po ortodromie.

Pozostało mi jeszcze wybrać jacht, na którym popłynę. Żaden nie był mi droższy od *PEN DUICKA*, z jego wyjątkowym i niespotykanym ożaglowaniem. Ale to starodawne ożaglowanie, o czym doskonale wiedziałem, nie nadawało się do samotnych regat przez Atlantyk. Jeden człowiek nie byłby w stanie go obsłużyć.

Decyzję podjąłem pod koniec lata. W którąś sobotę w południe, opuszczając koszary w Cherbourgu, postanowiłem, że pojedę prosto do Saint-Philibert, do braci Constantini. Nigdy nie zawiodłem się na ich przyjaźni. Okazali mi jej wystarczająco dużo, zawsze podtrzymując mnie na duchu i pomagając mi przy odbudowie *PEN DUICKA*. Znałem ich me-

tody pracy i wiedziałem, że w ich stoczni wszystko robi się solidnie. Ale przede wszystkim ważne dla mnie było to, że Gilles, podobnie jak ja, był zwolennikiem lekkich konstrukcji. Uważałem bowiem, że owa lekkość powinna być największym atutem w regatach samotników.

Dokładnie przeanalizowałem wszystkie dane o regatach i doszedłem do wniosku, że przede wszystkim muszę rozstrzygnąć pewien zasadniczy problem: jak pogodzić ze sobą dwa, pozornie sprzeczne, czynniki - prędkość i łatwość obsługi. Było rzeczą oczywistą, że prędkość jest niezwykle ważna. Chodziło przecież o współzawodnictwo. Łatwość obsługi była jednak równie istotna. Będąc sam na pokładzie, miałem sterować,



manewrować, gotować, zajmować się nawigacją, wykonywać prace bosmańskie, itp. Nie datbym sobie z tym rady na jachcie zbyt dużym i zbytino przeżaglowanym.

W biurze Gillesa przedstawiłem mój punkt widzenia:

- Jacht, żeby był szybki, musi być długi. Co do tego wszyscy się zgadzamy. Powierzchnia żagli powinna być dobrana zależnie od ciężaru jednostki, a tutaj jedynym i najlepszym rozwiązaniem wydaje się dobór lekkich i odpowiednio wytrzymałych materiałów.

- No dobrze, a jaka miałyby być ta długość?

Od dawna się nad tym zastanawiałem. Rozumowałem w następujący sposób: ponieważ z powodu

braku własnych doświadczeń nie mogłem ustalić wymiarów jachtu odpowiadających mojej sile i umiejętnościom, najrozsądniej będzie odwołać się do doświadczenia innych, to znaczy zwycięzcy, Chicheстера, i drugiego na mecie Haslera. Pierwszy z nich bardzo się zmęczył, manewrując swoim 12-metrowym kutrem. Drugi rozegrał piękny wyścig na jachcie typu folkboat, o długości 8 metrów.

- Uważam, że mój jacht powinien mieć 10 metrów - powiedziałem.

- W porządku - odpowiedział Gilles.

Bracia Constantini budowali ze sklejk seryjne jachty typu Tarann. W czasie naszego kolejnego spotkania w Saint-Philibert bliźniacy zaproponowali mi wykonanie na ich koszt jachtu Tarann w wersji regatowej, który wypożyczyliby mi na regaty transatlantyckie, a następnie sami by go użytkowali.

- Nazwiemy go *MARGILIC V*. Tak nazywamy jachty zarezerwowane dla naszej rodziny.

Gilles potrzebował nieco czasu na sporządzenie planów. Stocznia rozpoczęła budowanie jachtu w październiku 1962 roku....

Wydarzyło się coś nieprzewidzianego, co mogło zniweczyć moje piękne plany. Otóż otrzymałem nowy przydział: Marynarka Wojenna wysyłała mnie do bazy w Bizercie. Wszystkie moje plany mogły więc wziąć w łeb. Nie wyobrażałem sobie, w jaki sposób, przebywając w Tunezji, będę mógł trenować i uczestniczyć w przygotowywaniu mojego nowego jachtu do regat.

Byłem strasznie przygnębiony. Dowódca Dywizjonu Dragonów w Cherbourg, który znał moje plany, uspokajał mnie:

- Niech się Pan nie przejmuj, Tabarly: oficer, który pracuje w biurze przydziałów w Paryżu, jest moim kolegą z roku. Napiszę do niego list i wyjaśnię Pana sytuację. Wynajdzie dla Pana inny przydział. To się na pewno da jakoś załatwić.

Pełen ufności, z listem polecającym w kieszeni udałem się do koszar Pepiniere w Paryżu. Stałem na baczność przed oficerem czytają-

cym list, który mu wręczyłem. Po przeczytaniu położył go na swoim biurku i powoli skierował wzrok w moją stronę. Spojrzał na mnie szorstko. W końcu zdecydowanym, nie znoszącym sprzeciwu tonem oświadczył:

- Tabarly, nie po to znalazł się Pan w Marynarce Wojennej, aby uprawiać żeglarstwo. Ten przydział do Bizerty znakomicie się przyczyni do podniesienia Pańskich kwalifikacji oficerskich. Pojedzie Pan zatem do Tunezji. Może Pan odejść.

Rozgoryczony, szybko opuściłem dziedziniec koszar Pepiniere, zastanawiając się nad tym, co mógłbym zrobić w tej sytuacji, kto jeszcze mógłby mi pomóc. Przechadzałem się ulicami Paryża. Nagle doznałem olśnienia.

Przypomniałem sobie Kervilera, dowódcę okrętu, osobistość powszechnie znaną w Marynarce, autora podręcznika manewrowania, z którego uczyłem się w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej. Był on też cenionym sternikiem, często reprezentującym Marynarkę w zawodach klasy Dragon. Stanowił dla mnie ostatnią deskę ratunku. Znał się, gdyż kilka miesięcy wcześniej zabrał mnie, jako członka załogi, na pokład zakupionego dla klubu żeglarskiego Marynarki Wojennej jachtu *NAICA*, aby przeprowadzić go z Gosport do Brestu. Kerviler był szefem służby sportowej w dowództwie Marynarki, i moją ostatnią szansą. Jego biura także znajdowało się w koszarach Pepiniere, musiałem więc tam wrócić. Nie zdążyliśmy nawet powspominać. Kerviler był człowiekiem bezpośrednim i lubił jasne sytuacje:

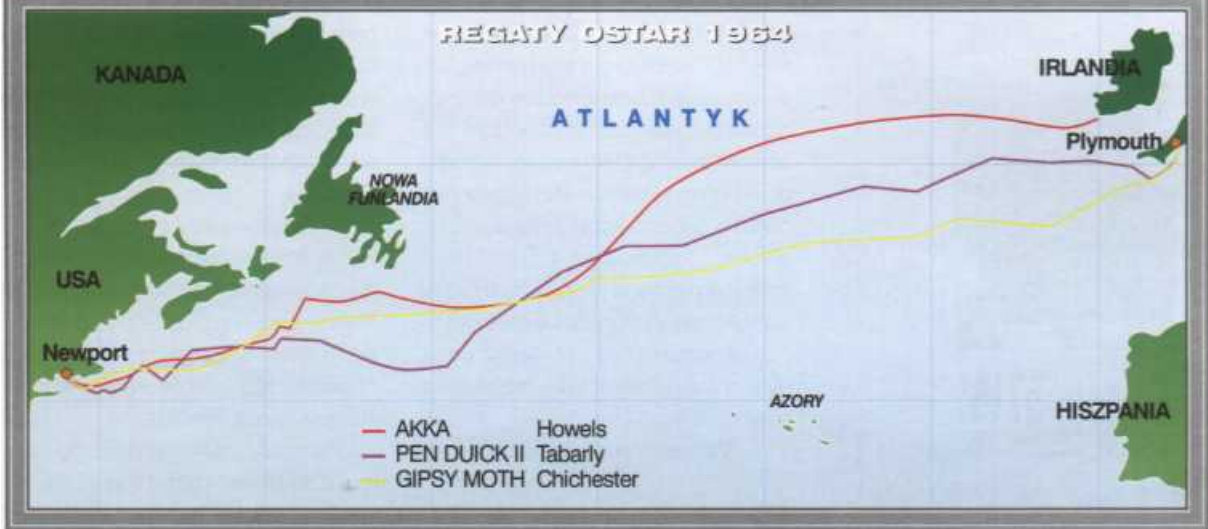
- Co mogę dla Pana zrobić, Tabarly? Wygląda Pan na zmartwionego.

- Rzeczywiście, jestem zmartwiony, panie komendancie.

Opowiedziałem mu o swoich kłopotach. Gdy tylko skończyłem, rzekł do mnie krótko:

- Spróbuję to załatwić.

I załatwił: trzy dni później, gdy byłem w Cherbourg, dostałem nowy przydział. Miałem się udać do jednostki w Lorient, gdzie powierzono mi dowództwo okrętu desantowego dla



Wyniki regat OSTAR 1964 (pierwszych 6 jachtów)

Czas skorygowany (dni, godziny)

1. <i>PEN DUICK II</i> - Eric Tabarly	21,23
2. <i>GIPSY MOTH III</i> - Francis Chichester	22,18
3. <i>AKKA</i> - Val Howells	24,07
4. <i>LIVELYLADY</i> - Alec Rose	27,09
5. <i>JESTER</i> - Blondie Hasler	25,04
6. <i>STARDRIFT</i> - Bili Howel	27,12

tkach szkolnego zeszytu rysowałem szkice, które następnie Constantini korygował i wygładzał...

Nigdy nie zapomnę tamtych lat, chyba najbardziej bogatych w przeżycia. Nieustannie myślałem o *PEN DUICKU II*. Dbałem też o mają wysoką formę. Bracia Constantini wystawili *MARGILICA V* na sprzedaż, ponieważ wobec perspektywy budowania kolejnego jachtu nie mogli sobie pozwolić na nowe wydatki. Zanim znalazł się kupiec, cały czas trenowałem na pokładzie jachtu. Tęsknię często do tego wspaniałego okresu, gdy wszystko było oparte na lojalności i przyjaźni. Po raz kolejny Gilles i Marc powiedzieli mi: „Zapłać nam, kiedy będziesz mógł...”.

Oczywiście, że w tym niewielkim światku niegdyśszego żeglarstwa, wszyscy się znali. Miałem już solidnie ugruntowaną opinię dobrego żeglarza. Ale tak naprawdę byłem nieznanym. Szeroka opinia publiczna nie wiedziała nawet, że organizuje się regaty transatlantyckie dla samotnych żeglarzy. Tylko umiłowanie żeglarstwa i głęboka przyjaźń między mną i braćmi Constantini mogły sprawić, że tak bezgranicznie zaangażowaliśmy się w ten projekt.

- Zastanawiam się nad obsługą żagli - zwierzyłem się Gillesowi. Aby płynąć szybko, potrzebne jest spore ożaglowanie, ale ono nie może mnie przerosnąć. Żagle trzeba precyzyjnie dobrać do warunków pogodowych tak, aby ich obsługa była prosta i mało wyczerpująca.

piechoty i czołgów. Okręt miał 60 metrów długości i przeznaczony był dla piętnastoosobowej załogi.

Do moich zadań należało prowadzenie ćwiczeń desantowych z pułkiem żołnierzy z Vannes, mieliśmy się zajmować prowadzeniem rozpoznania desantowego okolicznych plaż. Co tydzień przedkładałem w sztabie harmonogram ćwiczeń, w którym przewidywałem również nocne ćwiczenia w La Trinite-sur-Mer. Pozwalało mi to śledzić postępy w budowie *MARGILICA V*, a potem *PEN DUICKA II*.

Od kwietnia 1963 roku *MARGILICA V* stał już na wodzie. Trenowałem. Pływałem z braćmi Constantini i uczestniczyłem w zorganizowanych na rozpoczęcie sezonu niewielkich regatach regionalnych, by potem już poważnie przygotowywać się do startu w regatach RORC, a szczególnie w długodystansowym wyścigu Fastnet. Zarówno rejsy z załogą, jak i te samotne, uświadomiły mi dwie rzeczy: z jednej strony, uwzględniając wielkość *MARGILICA V*, można

było uznać, że on się dobrze spisywał niezależnie od warunków na wszystkich kursach względem wiatru; wprawdzie w regatach RORC zajmowałem nie najlepsze lokaty, ale działa się tak tylko dlatego, że formuła pomiarowa była niekorzystna dla jachtów o małej wyporności. Z drugiej strony, pływając samotnie, stwierdziłem, że nie mam żadnego problemu z manewrowaniem i byłbym w stanie poprowadzić znacznie większy jacht.

- Do tych regat należałoby zaprojektować większy jacht - powiedziałem do Gillesa. Na podstawie *MARGILICA V* można by opracować projekt nowej konstrukcji - *PEN DUICKA II*, który powinien mieć większą długość linii wodnej, małą wyporność, doskonalszą stateczność, dobre zrównoważenie kierunkowe i zwiększoną powierzchnię ożaglowania.

Od tamtej chwili wspólnie z Gillesem pracowaliśmy nad udoskonaleniem projektu jachtu, który miał się stać postrachem oceanów. Na kar-

Uważnie przestudiowałem książkę Chicheстера na temat regat, w której uskarżał się na trudności związane z wykonywaniem manewrów. Nie chciałem się znaleźć w podobnej sytuacji.

Musiąłem się więc poważnie zastanowić nad ożaglowaniem. Ożaglowanie dla słupa i kutra od razu uznałem za niewłaściwe. A to dlatego, że wysoki maszt i duża powierzchnia grotżagla wymagałyby niezwyklej siły. Natomiast dobrym rozwiązaniem wydawało mi się ożaglowanie typu kecz. Powierzchnie poszczególnych żagli nie były zbyt wielkie, przez co były one łatwiejsze w obsłudze. A na północnym Atlantyku nie powinno zabraknąć wiatru. Już na rysunku było widać, że jacht może być nieożaglowany. Kecz dawał również możliwość łatwiejszego zrównowazenia kursowego jachtu, co było bardzo ważne w wypadku samotnego żeglowania, zwłaszcza z użyciem samosteru. Wreszcie, dzięki lekkości konstrukcji można było zastosować mniejszą powierzchnię żagla, a długi pokład umożliwił odalenie bezana od grotżagla, co gwarantowało wysoką sprawność.

Projektowanie jachtu było praktycznie zakończone. Nadszedł czas na rozpoczęcie budowy.

Minął październik. Potem listopad. Zaczął się grudzień, a *MARGILIC V* wciąż jeszcze nie był sprzedany. Wreszcie udało mi się spłacić dług za rekonstrukcję starego *PENDUICKA*, ale moje zasoby finansowe skurczyły się niemal do zera. Zbliżał się koniec grudnia, a pod mój prototyp nie położono jeszcze stępki. Start do drugich transatlantycznych regat samotników wyznaczono na 23 maja następnego roku, czyli miały się one rozpocząć za sześć miesięcy. Zacząłem powątpiewać w to, że uda mi się urzeczywistnić moje plany. Bałem się, że będę musiał zrezygnować z uczestnictwa....

Czasami jednak naprawdę zdarzało mi się odczuwać boże miłosierdzie i boską dobroć. Tuż przed Bożym Narodzeniem, gdy moje nadzieje na start w Plymouth gasły, kilku przyjaciół poinformowało mnie, że mogą



SPORT
TC,

Zaizenowanie mistrza hołdami na swoją cześć. Gdańsk 1997 r

mi pożyczyć 20 tysięcy franków bez żadnych odsetek. Suma ta wystarczała jedynie na wykonanie części prac, ale gdy powiedziałem braciom Constantini, że trafiła mi się nieoczekiwana pożyczka, byli tak samo jak ja uszczęśliwieni, a Gilles raz jeszcze mi powiedział:

- Zrobimy ci ten jacht. Resztę zapłacisz, kiedy będziesz mógł.

Od tej chwili wszystko zaczęło się dziać w przyspieszonym tempie. Z Gillesem uzgodniliśmy, że jacht będzie miał następujące wymiary: 10 metrów długości w linii wodnej, 13,60 metra długości całkowitej, 2,20 metra zanurzenia i 3,40 metra szerokości.

Fot. Damian Jerzyk

Rys. Marek Strauchold

