

ROBIN KNOX-JOHNSTON

W coraz mniej dni dookoła świata

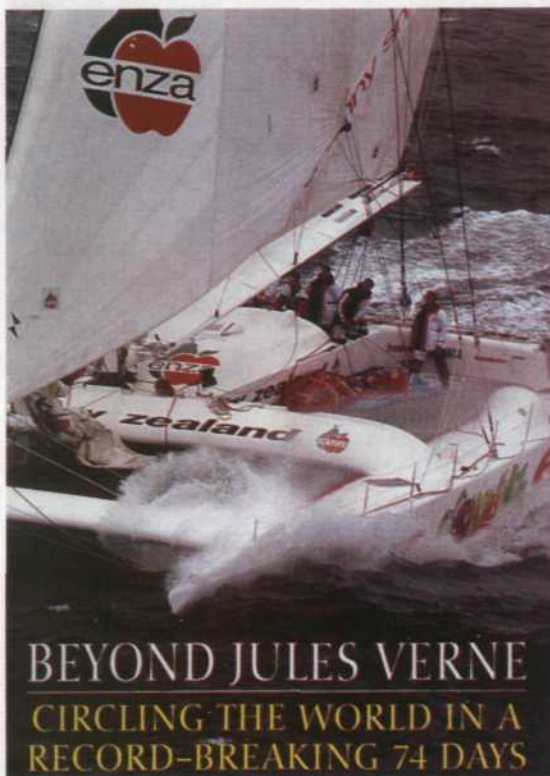
Gdy zabierałem się do pisania recenzji wydanej cztery lata temu relacji Sir Robina Knox-Johnstona z rekordowego okrążenia świata: „Beyond Jules Verne. Circling the World in a Record-breaking 74 Days”, miałem niejaki wątpliwość, czy moja reakcja nie jest nieco spóźniona. Ale po pierwsze, z dziesięciu książek, które Knox-Johnston napisał, tylko pierwsza, „Mój własny świat”, została przetłumaczona na język polski. Zaś po drugie, dobrym powodem przypomnienia „Beyond...” jest planowana wizyta w Polsce ENZY, katamarana, na którym rekord Knox-Johnstona został ustanowiony.

Nagroda Juliusza Verne'a - milion dolarów dla jachtu, który bez pomocy z zewnątrz okrąży świat w czasie krótszym niż 80 dni startując z linii łączącej latarnie morskie na cyplu Lizard w Kornwalii i Ouessant koło Brestu, wzbudziła zrozumiałe podniecenie w światku zawodowych regatowców morskich. Parafrazując Jacka Londona: nie codziennie nagrodą w wyścigu jest milion dolarów.

Sir Robin Knox-Johnston w swojej książce opisuje wszystkie etapy tego przedsięwzięcia. Początek dało spotkanie z Sir Peterem Blake'm w lipcu 1992 roku. Potem nastąpiły poszukiwania sponsora i odpowiedniego jachtu. Finansowania imprezy podjęła się organizacja sadowników z Nowej Zelandii (stąd nazwa ENZA). W Newport wytopiono i zakupiono słynny katamaran Mike'a Bircha Formule Tag, który był akurat na sprzedaż.

W listopadzie 1992 Knox-Johnston i Blake przeprowadzili Formule Tag przez Atlantyk. W Anglii przystąpiono natychmiast do przebudowy katamarana pod nadzorem jego konstruktora Nigela Irensa.

Już 31 stycznia 1993 ENZA wystartowała do wyścigu z katamaranem *COMMODORE EXPLORER* (ex. *JET SERVICES V*) dowodzonym przez Francuza Bruno Peyrona. Ścigali Oliviera de Kersauson, który na trimaranie CHARAL był już w drodze. Na Oceanie Południowym



Charal po zderzeniu z krą musiał wycofać się, a wkrótce uszkodzenie prawego kadłuba ENZY zmusiło do wycofania się również Anglików. W wyścigu został tylko Peyron, który zakończył wyścig w czasie 79 dni i 6 godzin, spełniając warunki organizatora - Stowarzyszenia Juliusza Verne'a. Warto tu napomknąć, że na łodzi szczęście opuściło Peyrona, gdyż obiecanego miliona nie dostał.

Tymczasem załoga ENZY doprowadziła jacht do Cape Town, skąd został przetransportowany do Londynu. Po naprawach i kolejnej przebudowie w rok po pierwszym starcie 28-metrowa ENZA stanęła ponownie do

rywalizacji z Olivierem de Kersausonem i przemianowanym na Lyonnaise des Eaux-Dumez trimaranem Charal. Start nastąpił 16 stycznia 1994. Od początku na prowadzenie wysunęła się ENZA i ona też pierwsza doплыnęła do mety w czasie nowego rekordu 74 dni i 22 godzin, co dawało średnią prędkość 14,7 węzła na trasie 26,5 tysiąca mil morskich. Również de Kersauson, który przyплыł dwa dni po Knox-Johnstonie i Blake'u, uzyskał czas lepszy niż Peyron.

Z licznych zdarzeń, które zaszyły podczas rejsu ENZY, opisy dwóch zapadły mi w pamięć. Jedno to pościg stada orek za płynącym z prędkością 17 węzłów katamaranem na południowym Pacyfiku. Mimo że orki podobno potrafią pływać z prędkością do 30 węzłów, po pewnym czasie dały sobie spokój. Drugie to końcowy fragment rywalizacji, kiedy to ENZA płynęła przez Zatokę Biskajską w huraganie wlokąc za rufą wszystkie wolne liny, co nie jest uważane za manewr typowy dla uczestniczących w regatach jachtów.

W uzyskaniu przez ENZĘ rekordowego wyniku nie można nie docenić udziału Boba Rice'a, amerykańskiego meteorologa. Knox-Johnston podkreśla to wielokrotnie w toku swojej narracji. W sytuacji, gdy do uzyskania rekordowego wyniku szuka się sztormów, zamiast ich unikać, nawigacja meteorologiczna oparta na wszelkich dostępnych źródłach informacji odgrywa kluczową rolę.

Od opisywanych przez Sir Robina Knox-Johnstona zdarzeń minęło pięć lat. Od tego czasu Olivier de Kersauson na trimaranie Sport-Eleck w swojej szóstej próbie okrążenia świata poprawił rekord Enzy. Dnia 19 maja 1997 Sport-Eleck po 71 dniach i 14 godzinach od wypłynięcia ponownie przekroczył linię Lizard - Ouessant. Ponieważ Sir Robin Knox-Johnston opisywał za-

chowanie de Kersausona jako niesportowe, zapewne więc dlatego Anglicy postanowili go nie zauważać. W znanym miesięczniku żeglarskim „Yachting World” próżno by wówczas szukać najmniejszej wzmianki o rekordzie de Kersausona. I tym przyczynkiem do kwestii obiektywizmu dziennikarskiego kończę.

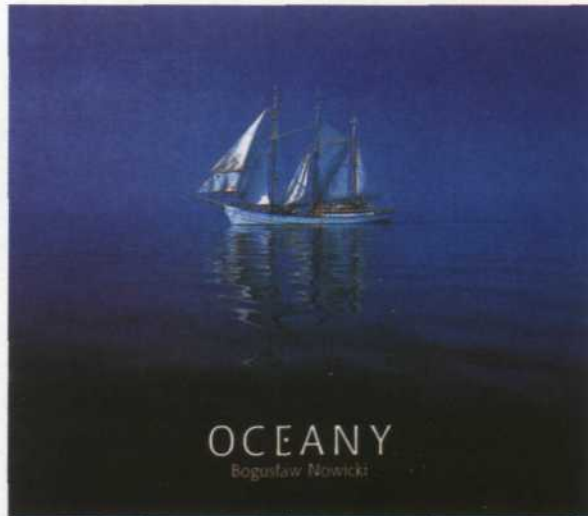
Andrzej Ejchart

„Oceany”

Na rynku ukazała się nowa płyta CD-ROM z piosenkami żeglarskimi do słów Bogusława Nowickiego. „Oceany” to przyjemna dla ucha muzyka z nutą nostalgii, ale wolna od sentymentalizmu. Ciekawe brzmienie zawdzięcza połączeniu w akompaniamentach gitar akustycznych i elektrycznych. Płyta jest dziełem sextetu: Bogusław Nowicki - śpiew, gitara; Leszek Matecki - aranżacja, gitara; Dorota Lanton - śpiew; Lesław Matecki - gitara akustyczna i elektryczna; Zbigniew Szularz - gitara elektryczna; Ryszard Szvec - gitara akustyczna. BC

Wydawca:

Art BONO, 1999



Nowa, niezniszczalna mapa Mazur

Z przyjemnością przedstawiamy nową mapę Mazur, wydaną w tym roku przez Express Map Polska. Jest dokładna i pomysłowa. Interesujący nas obszar opisują dwie niewielkie mapy. Zawierają też plany siedmiu najważniejszych miast rejonu i dokładną legendę w czterech językach (polski, francuski, angielski, niemiecki). Użytkowa nowość rozwiązania (zastrzeżona w Urzędzie Patentowym RP) polega na oblaminowaniu mapy w taki sposób, że umożliwia to swobodne zginanie jej seg-

mentów. Mapa jest więc odporna na działanie typowych czynników szkodliwych dla papierów na jachcie, takich jak wilgoć, woda, rozlane piwo i inne ciecze czy kapiąca ze świecy stearyna. Dziecko nie podrze, pies raczej nie zje. Po wypadnięciu za burtę nie tonie od razu, a po wyjęciu z wody nadaje się do ponownego użycia.

Zawiera wszystkie niezbędne informacje, aktualne w tym sezonie. Podano głębokości jezior, zaznaczono kamienie oraz duże i małe przystanie i ośrodki.

Milka Jung