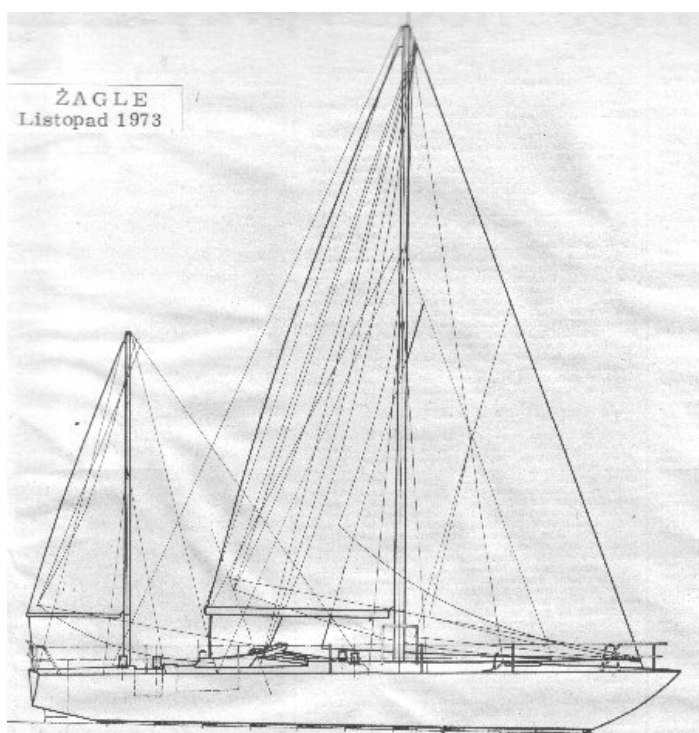


## Regaty Dookoła Świata 1973-74 wspomnienia kpt. Zygryda Perlickiego

**Jacht Copernicus w Regatach Dookoła Świata / Whitbread Round the World Race / w latach 1973-74.**

### 1. Pomysł startu w regatach



Pierwsza wiadomość w prasie polskiej o regatach "Whitbread Round the World Race" ukazała się w „Głosie Wybrzeża” z końcem 1971 roku. W ciągu całego roku 1972 kilku polskich kapitanów jachtowych prowadziło ożywioną działalność w celu uzyskania odpowiednich funduszy i jachtu do startu w tych regatach. Pod koniec roku, gdy wydawało się, że wszyscy zainteresowani zaniechali starań wobec piętrzących się trudności i zrezygnowali z udziału w regatach, rozpoczęły się rozmowy pomiędzy Yacht Klubem „Stal” - klubem zakładowym Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdynia a Stoczną Jachtową „Stogi” w Gdańsku, dotyczące budowy jachtu, który mógłby wystartować w regatach "Whitbread Round the World Race".

Rozmowy te zostały szybko zakończone i w grudniu 1972 roku wpłynęło zamówienie na budowę jachtu dla „Stali” (termin realizacji - drugi kwartał 1973 roku) z przewidywaniem udziału tej jednostki w regatach dookoła świata. Niebagatelną rolę w sfinalizowaniu rozmów odegrał fakt, że obie stocznie należały do Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego i YK „Stal” uzyskał poparcie dla swojej inicjatywy u dyrektora generalnego ZPO inż. Stanisława Skrobota.

Ze względu na krótki termin realizacji zamówienia Stocznia „Stogi” mogła zaoferować jedynie któryś z typów jachtów będących aktualnie w produkcji, z ewentualnymi

niewielkimi zmianami. Wstępnie ustalono że będzie to mutacja jachtu „Opal II” dostosowana do wymogów regulaminu regat i podanych przez regulamin przepisów specjalnych. Nazwa przyszłego jachtu miała brzmieć „Copernicus”.

## 2. Załoga jachtu



W styczniu 1973 roku YK „Stal” oficjalnie poinformowała, że kapitanem jachtu „Copernicus” w regatach będzie Zygfryd Perlicki. Został upoważniony wraz z Ryszardem Mackiewiczem do prowadzenia wszelkich ustaleń ze stoczną w sprawach adaptacji jachtu „Opal II” do tych regat. Ustalił ostateczny skład załogi, który klub zatwierdził. Byli to koledzy klubowi: Bogdan Bogdziński, Bronisław Tarnacki, Ryszard Mackiewicz oraz Zbigniew Puchalski.

## 3. Plany jachtu

Z perspektywy czasu można stwierdzić, że w warunkach w jakich powstał projekt jachtu, Copernicus okazał się jachtem bardzo dzielnym w trudnych warunkach morskich jednak mało szybkim. Na przełomie stycznia i lutego zapadła decyzja ostateczna - przyjęta kompromisowo przez kontrahentów - że konstrukcja „Copernicusa” opierać się będzie na konstrukcji jachtu „Opal II” według projektu inżynierów Edmunda Rejewskiego i Wacława Liskiewicza. Prototypem tej serii jachtów był „Konstanty Maciejewicz”, który w tym czasie forsował przylądek Horn.



*Fot. Budowa jachtu „Copernicus”*

Pozwalało to sądzić, że jego kolejny „brat”, po dokonaniu wielu ulepszeń, zagwarantuje prawidłową żeglugę na trasie ryczących czterdziestek. Te ulepszenia i zmiany wynikające z regulaminu regat miały dostosować seryjną jednostkę do specyficznych warunków hydrometeorologicznych panujących na trasie regat. Powstały w ten sposób założenia do jachtu określonego od tej pory symbolem „Opal III”.

Podstawowe różnice w stosunku do seryjnego jachtu typu „Opal II” są następujące:

- dostosowanie do punktu regulaminu regat mówiącego, że minimalny pomiar jachtu według IOR Mark III wynosić musi 33 stopy („Opal II” ma około 32,6 stopy), co spowodowało konieczność zwiększenia wymiarów głównych jachtu; (Lc do 14 metrów)

- zmiana linii teoretycznych części rufowej w celu poprawienia właściwości hydrodynamicznych na wolnych kursach przy wysokim stanie morza, prowadząca do „wysmuklenia” rufy;
- poprawienie stateczności kursowej jednostki przez przesunięcie osi trzonu sterowego do rufy;
- przystosowanie otaklowania do wymogów żeglowania regatowego z zachowaniem stosunkowo niskiego takielunku typu jol z rozbudowanymi przednimi trójkątami grotmasztu i bezanmasztu;
- w celu polepszenia opływu steru i wzmocnienia jego konstrukcji dodanie statecznika steru przechodzącego w stronę dziobu w rodzaj grzebienia, przy zachowaniu dotychczasowego kształtu stewy tylnej, której kształt narzucała konstrukcja i technologia wykonania kadłuba;
- całkowita zmiana wnętrza i dostosowanie go do potrzeb minimalnej określonej regulaminem regat 5-cio osobowej załogi oraz do innych wymagań specjalnych;
- likwidacja nadbudówek przez podniesienie wolnej burty i zmianę wielkości zaoblenia strzałki pokładu do 6%, przy zachowaniu niewielkiej nadbudówki nad kabiną główną z jedyną na jachcie zejściówką
- zmiany wyposażenia pokładowego w celu osiągnięcia maksymalnej sprawności ożaglowania i łatwości manewrowania żaglami.

#### 4. Budowa jachtu



*Fot. Kpt. Z Perlicki we wnętrzu budowanego „Copernicusa”*

Budowę jachtu stocznia rozpoczyna w kwietniu. Prace przebiegały jednak bardzo powoli. W połowie czerwca przed moim wyjazdem na Mistrzostwa Europy w klasie Soling jachtu praktycznie nie ma, są prefabrykowane tylko: stępka, stewy i wręgi. Po moim powrocie w połowie lipca, sytuacja bez zmian. Następuje spotkanie z władzami wojewódzkimi, zjednoczeniem, dyrekcją stoczni i załogą jachtu, gdzie po burzliwej dyskusji ustalamy dzienne harmonogramy budowy, które codziennie są sprawdzane i korygowane.

Załoga jachtu zostaje zatrudniona na miesiąc w stoczni. Praca na jachcie wykonywane są w systemie ciągłym na trzy zmiany. Mobilizacja ta powoduje, że 21 sierpnia wieczorem jacht opuszcza stocznię przechodząc z Górek Zachodnich do Gdyni co traktujemy jako próby w ruchu przed wyjściem jachtu na miejsce startu.

#### 5. Wypłynięcie

W Gdyni montujemy radiostację, usuwamy zauważone usterki oraz całe wyposażenie nawigacyjne, bosmańskie, hotelarskie oraz żywność wraz z wodą i paliwem.

Wieczorem 27 sierpnia 1973 roku po uroczystym pożegnaniu przez władze, rodziny i znajomych wychodzimy w morze. Jest piękna spokojna noc. Płyniemy na silniku. Jesteśmy skrajnie przemęczeni ostatnim miesiącem pracy przy budowie i wyposażaniu jachtu.



*Fot. „Copernicus w 1975 r.*

Wszystkie troski lądowe jak w piosence poszły w ką. Jestem szczęśliwy, że mimo tak dużych trudności i opóźnień przy budowie, jesteśmy na Copernicusie w morzu. Dziękuję w myślach pracownikom stoczni jachtowej, rodzinom i znajomym za wysiłek i pomoc w realizacji naszej wyprawy. Teraz zależy wszystko tylko ode mnie i załogi, jak będzie sprawował się nasz jacht. Mamy wszystko na pokładzie, jesteśmy dobrze zaopatrzeni na najbliższy rok. Robię podział na wachty i

idziemy spać, aby od jutra rozpocząć olbrzymią pracę deklarowania jachtu do stanu regatowego.

W dniu 5-tego września wchodzimy do Portsmouth w Anglii. Mamy trzy dni czasu na usunięcie zauważonych usterek, które niestety musimy usuwać już we własnym zakresie. Na drugi dzień witamy Otago, drugi polski jacht, który tak jak my bierze udział w regatach.

## **6. Pierwszy etap regat**

W dniu 8-go września startujemy, w asyście setek jachtów i łodzi motorowych, do pierwszego etapu regat Portsmouth - Cape Town. (długość - 6600Mm)

Etap ten przebiega przy pięknej żeglarskiej pogodzie. Siła wiatru nie przekracza 7 sk.B. W dalszym ciągu dużo pracujemy przy usuwaniu nieszczelności pokładu i przeglądzie wszystkich detali od topu do kilu. Wszystko jest dokładnie sprawdzane, oliwione, dokręcane i zabezpieczane tak aby na następnych etapach w ekstremalnie trudnych warunkach pogodowych nic na Copernicusie nie uległo awarii. Przekraczamy równik na 24 st. długości zachodniej bardzo szczęśliwie, mamy wiatr a dobowe przeloty jachtu w tym czasie nie są mniejsze od średnich. Na dwa tygodnie przed wejściem na metę w Cape Town mamy awarię urządzenia sterowego i równocześnie radiostacji. Na metę wchodzimy na awaryjnym



urządzeniu sterowym. Radiostację i pompę hydrauliczną urządzenia sterowego naprawiamy sami, chociaż przedstawiciel serwisu norweskiego oświadczył nam po obejrzeniu, że można ją tylko wymienić.

*Fot. Załoga jachtu „Copernicus” w Kapsztadzie na tle jachtu*

Na tym etapie zajmujemy 8 miejsce. Mamy osiem dni na relaks oraz przygotowanie jachtu do startu

do 2-go etapu Cape Town - Sydney. (5600Mm) Czas ten skrupulatnie wykorzystujemy na slipowanie jachtu i oczyszczenie podwodnej części kadłuba oraz uzupełnienie żywności, którą użyczył nam polski trawler rybacki, który w tym czasie przebywał w porcie. Mamy także wiele spotkań z polonią południowo afrykańską która się nami troskliwie opiekuje udzielając nam na każdym kroku pomoc.

## 7. Drugi etap regat

Startujemy 8-go listopada do następnego etapu, etapu, który okazał się najtrudniejszy w całej imprezie. Już na drugi dzień po starcie przy Przylądku Agulas napotykamy pierwszy układ niżowy. Temperatura obniża się gwałtownie a siła wiatru wzrasta. Taka pogoda będzie nam towarzyszyć na całym drugim etapie, wiatr o sile powyżej 65 węzłów przy olbrzymich falach niespotykanych na innych akwenach i temperaturze zewnętrznej ~ 4 st.C a wewnątrz jachtu -8 st.C. Wszystko na jachcie jest przemoczone, brak możliwości wysuszenia czegokolwiek.

Jacht w tych trudnych warunkach zachowuje się wspaniale. Włożona praca przy rozmieszczeniu ciężarów na jachcie, ustawieniu trymu kadłuba i masztów daje efekty. Żeglując przy wietrze powyżej skali wiatromierza na kliwrze sztormowym ~5-ciu m2 żagla na pełnym baksztagu (wiatr ~17 st. od rufy jest to optymalnie najlepszy kurs jachtu w najtrudniejszych warunkach pogodowych) odbywa się normalne życie na jachcie, wachty, posiłki, odpoczynek. Docierają do nas poprzez radiostację ponure wiadomości. Jachtowi Barton Cuter pęka aluminiowy kadłub na długości ~2 metrów i wycofuje się z regat, wchodząc do Port Elizabeth. Na włoskim jachcie Tauranga ginie zmyty przez falę angielski żeglarz P. Waterhouse. Podobnie ginie w falach oceanu indyjskiego kapitan jachtu 33 Export D. Guilet. Na polskim jachcie Otago olbrzymia fala przewraca jacht powyżej 90st. łamiąc bezan maszt i zmywając wszystko w obrębie rufy. Podobne wywrotki z utratą bezan masztów ma kilka innych jachtów. Nas także nie omija awaria. W czasie kolejnego sztormu spadają nam na pokład forsztag z kliwrem oraz dwa fały spinakera. Kliwer sztormowy stawiamy na



sztagu foka i tak żeglujemy dalej. Po dwóch dniach pogoda się poprawia i można wejść na maszt. Skrupulatnie to wykorzystujemy zakładając na topie masztu obejmę z stalówki, do której mocujemy forsztag i bloki fałów spinakera. Po około miesięcznej żegludze w ekstremalnie trudnych warunkach pogodowych wchodzimy do cieśniny Bassa. Pogoda poprawia się. Wiatr skręca na północny, woda się wygładza, wychodzi słońce i temperatura wrasta do ~20st.C. Żeglując przy słabych i przeciwnych wiatrach ostatnie 400Mm w dniu 23 grudnia około południa wchodzimy na metę w Sydney.

*Fot. Kpt. Perlicki w Sydney /zdjęcie Żagli z r.1974- fotoreportaż Z. Puchalskiego/*

W porcie dobijamy do burty statku PLO Ludwika Solskiego, który przywiózł nam żywność, przygotowaną jeszcze przed wyjściem z Gdyni, na trzeci etap. Na tym etapie zajmujemy 11 miejsce.

## 8. Trzeci etap regat



*fot. Jacht „Copernicus „ na Pacyfiku - / zdjęcie z Żagli z 1974 r. fotoreportaż Z.Puchalskiego/*

Start do trzeciego etapu ma nastąpić 26-go grudnia. Większość jachtów ma poważne awarie i wszyscy solidarnie odmawiamy startu w dniu 26-go grudnia. Komisja regatowa komunikatem przenosi start na 28-go grudnia. Wigilię spędzamy na kolacji zorganizowanej przez ambasadę polską w Sydney. Następne trzy dni zajmuje nam naprawa topu grotmasztu, przegląd jachtu oraz załadunek żywności i paliwa. Startujemy do najdłuższego etapu z Sydney do Rio de Janeiro (8400Mm). Mam małą satysfakcję, że po starcie do zachodu słońca, prowadzimy stawkę startujących jachtów.

Kierujemy się na południowy wschód zostawiając Nową Zelandię po lewej burcie. Po pierwszym niezbyt silnym sztormem okazuje się, że nie mamy nafty do prymusa. Rurka igielitowa łącząca zbiornik z kuchenką zsunęła się z króćca i całość nafty znalazła się w zębie a stamtąd pompą zęzową została wyrzucona za burtę. Czeka nas około trzech miesięcy żeglugi bez ciepłych posiłków. Ratuje nas trochę około 2,5 litra nafty, która nie zmieściła się do zbiornika i pozostała w bańce.

Etap ten przebiega w miarę spokojnie. Do Cap Hornu podchodzimy od północnej strony wyspy Diego Ramirez. W dniu 5-go lutego o godzinie 17.30 odnotowujemy trawers Cap Hornu widząc groźną skałę z odległości ~8-iu Mm przy wietrze z południa o sile -35-ciu węzłów. Stawiamy banderę i wypijamy razem z Neptunem po kieliszku whisky podarowaną nam na tę okazję przez kol. Zdzisława Krzyżańskiego jeszcze w Polsce.

Za rufą pozostaje Pacyfik, przed nami już Atlantyk. W dniu 16-go lutego odnotowujemy rekord dobowego przelotu. Przy wietrze ~9st.B na pełnym grocie z dużą genową na spinakierbomie, od jednej kulminacji słońca do drugiej, przebyliśmy 227Mm.

Na metę w Rio wchodzimy 23-go lutego zajmując na tym etapie 12-te miejsce. Mamy około dwóch tygodni na odpoczynek i relaks. W czasie naszego pobytu odbywa się słynny karnawał w Rio w którym czynnie uczestniczymy. Dobre samopoczucie psują tylko problemy załogowe. Bronek Tarnacki, Bogdan Bogdzinski i Rysiek Mackiewicz odmawiają dalszego płynięcia ze Zbyszkiem Puchalskim. Antagonizmy pomiędzy Zbyszkiem a resztą załogi zaczęły nawarstwiać się od samego początku regat. Zbyszek był indywidualistą nie nadawał się do pracy w zespole. Każde jego działanie miało na celu zawsze tylko korzyści prywatne. Na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku doszło do wypadków, które zagrażały bezpieczeństwu jachtu i załogi. Z tego też powodu skłaniam się by wyokrętować Zbyszka z jachtu. Według regulaminu regat minimalna ilość załogi aby móc startować wynosi 5 osób. Aby warunek ten spełnić a nie wycofać się z regat, decyduję się na pozostawienie Zbyszka na jachcie w charakterze pasażera. Układ wacht pozostaje bez zmian, wachtę i obowiązki Zbyszka przejmuję na siebie.

## 9. Czwarty etap regat

Postój w Rio szybko mija i w dniu 6-go marca startujemy do ostatniego etapu Rio - Portsmouth (6400Mm). Na metę w Portsmouth wchodzimy 24-go kwietnia. Wita nas na kilka mil przed metą na motorówce admirał Steiner, główny organizator regat. Przy powitaniu nawiązuje do słów wypowiedzianych przed startem do regat: „wierzyłem, że wrócicie zdrowi i cali do Portsmouth, że będę was tu witał, ale nie wierzyłem, że zdążycie na czas przed zamknięciem linii mety, ponieważ według mojej oceny, takiej szansy nie mieliście, byliście jachtem zbyt małym.” Cieszą nas te słowa, cieszy nas serdeczne powitanie przez inne jachty, ambasadę polską, komandora klubu i moją żonę, którzy przyjechali z Polski, aby nas powitać w Portsmouth, cieszy nas fakt, że ten morderczy wyścig szczęśliwie się skończył.

## 10 Powrót do kraju

*fot. Jacht „Copernicus na Motławie w 1974r po powrocie z regat dookoła świata*

Po kilku dniach postoju wracamy razem z Otago i Peterem von Danzig do kraju. Wchodzimy do Nowego Portu wieczorem 16 maja, a 17 maja przechodzimy do Gdańska, gdzie nad Motławą witają nas władze i tłumy mieszkańców wybrzeża. W gdańskim ratuszu zostają nam wręczone srebrne medale za wybitne osiągnięcia sportowe. Na drugi dzień przypluwamy jachtem do Gdyni. 2 lipca udajemy się samolotem na uroczyste zakończenie regat i wręczenie nagród. Otrzymujemy z rąk Księcia Filipa puchary za „dobrą pracę żeglarską”.

Ostatecznie zajęliśmy 11 miejsce na 17 startujących jachtów. Przepłynęliśmy 32000Mm ze średnią prędkością 6,5 węzła. Opłynięcie trasy z Portsmouth do Portsmouth zajęło nam 204 dni 19 godzin i 47 minut



*Fot. Jacht „Copernicus po powrocie z regat z 32 metrowa wstęgą na topie masztu*

Perlicki Zygfryd Kapitan s/y "Copernicus"

*/ zdjęcia ze zbiorów Z.Perlickiego/*