Masakra podczas regat Route du Rhum

To miały być **regaty rekordów**.
Na starcie Route du Rhum 2002 stanęło pięćdziesięciu dziewięciu zawodników, a przede wszystkim osiemnaście niezwykłych trimaranów.
To one budziły największe nadzieje. Naszpikowane technologią, ogromne i niewiarygodnie szybkie wyścigowe maszyny miały poprawić wszelkie dotychczasowe wyniki.
To miały być regaty rekordów.
Tak miało być, ale to, co czekało skiperów tych bolidów, okazało się niezgodne z przewidywaniami.
Powróćmy więc do tego szalonego tygodnia **Route du Rhum 2002**.

Tego wieczoru w Saint-Malo pada deszcz. W ostrym świetle potężnych reflektorów oświetlających basen portowy Vauban wyraźnie widać strugi wody spadające na osiemnaście trimaranów zacumowanych w samym sercu miasta. Mimo paskudnej pogody i późnej pory kilkuset ciekawskich, skrytych pod parasolami, wciąż stoi w kolejce do pomostu, z którego można z bliska podziwiać te niezwykłe maszyny wyścigowe.

Nazajutrz siedemnastu mężczyzn i jedna kobieta wyruszą samotnie przez Atlantyk na pokładach jachtów, których regaty nie bez powodu nazywa się „morską Formułą 1". Kierunek: Pointe-à-Pitre na Gwadelupie, 3540 mil od punktu startu.

Na początku listopada 2002 roku siódma edycja Route du Rhum zapowiada się wyjątkowo. Nigdy wcześniej te legendarne regaty nie zgromadziły tylu uczestników. Nigdy ich wynik nie był tak nieprzewidywalny i nigdy wcześniej tak wielkie pieniądze i tak zaawansowana technologia nie były angażowane w te zmagania. Publiczność doskonale to wyczuwa i tłumnie napływa do Saint-Malo. Przez dwa tygodnie w sumie ponad milion osób przechadza się po starych murach obronnych miasta, obserwując skiperów oraz ich maszyny.

Pięćdziesięciu dziewięciu zawodników będzie się ścigać w pięciu klasach jedno- i wielokadłubowców. Jednak uwaga publiczności i mediów skupia się na najbardziej imponujących „pożeraczach mil", jakie zna żeglarski świat: 60-stopowych trimaranach (18,28 metra długości), prawdziwych gwiazdach tej edycji Route du Rhum. Nigdy wcześniej na linii startu nie było ich tak wiele. Za sprawą dobrej koniunktury gospodarczej w poprzednich latach sponsorzy napływali szerokim strumieniem, a kolejne jednostki wodowano jedną po drugiej. Dzięki pieniądzom, a także zorganizowaniu cyklu regat Grand Prix ogromnie zmieniły się technologia i prędkości osiągane przez trimarany. Trimarany o długości 60 stóp z rocznika 2002 zbudowane są z włókna węglowego, wyposażone w zakrzywione foile, obrotowy maszt, który można

przechylać na boki oraz do przodu i do tyłu, a żagle są zrobione z nowatorskich materiałów.

Zgromadzeni na pomostach uważni obserwatorzy przewidują pobicie rekordu Laurenta Bourgnona, dwukrotnego zwycięzcy tych regat: dwanaście dni i osiem godzin, który osiągnął metę w czasie o połowę krótszym niż Kanadyjczyk Mike Birch, pierwszy triumfator Route du Rhum w 1978 roku. Granica dziesięciu dni wydaje się być w zasięgu wielu startujących. Wielokadłubowce mają być tak szybkie, że jachty pozostałych klas wysłano na trasę aż dwadzieścia cztery godziny wcześniej. Organizatorzy obawiali się, że dotrą one na Gwadelupę zbyt późno.

Sceptyków jest niewielu, choć są też tacy, którzy się niepokoją. To przede wszystkim sami skiperzy wielokadłubowców, świadomi ogromnego ryzyka, jakie niesie samotna żegluga na tych zaawansowanych technicznie i niezwykle szybkich jednostkach. Czyż podczas Route du Rhum nie zginęli Alain Colas, w 1978 roku płynący trimaranem „Manureva", oraz Loïc Caradec w 1986 na katamaranie „Royale"? Czy samotne pokonanie Atlantyku na coraz szybszych i coraz bardziej zaawansowanych konstrukcjach nie staje się trochę zbyt ryzykowne? Jednak ogromne zainteresowanie tą edycją Route du Rhum, a także presja mediów i sponsorów rozwiewają obawy jednych i drugich. Wszyscy szybko przechodzą nad tymi niewygodnymi pytaniami do porządku…

9 listopada 2002 roku o godzinie 23.00, kiedy tłum widzów wciąż gęstnieje mimo deszczu, osiemnastu skiperów szykujących się do startu w Route du Rhum próbuje zasnąć. Nie wszystkim się to udaje. Żaden z nich jednak nie przeczuwa jeszcze tego, co się wydarzy w nadchodzących dniach. Jedynie Olivier de Kersauson w swoim cotygodniowym felietonie pisanym dla dziennika „Libération", opublikowanym w przeddzień startu, daje wyraz pewnemu przeczuciu:

[…] *kierunek, w jakim zmierza ten sport, jest naprawdę inny. Czy powinniśmy się tym martwić? Nie sądzę. Te niezwykłe regaty* [Route

du Rhum]*, stworzone przez Michela Etevenona*, *same to zweryfikują. Bo morze weryfikuje wszystko.*

„Admirał" jeszcze nie wie, jak bliski jest prawdy. To, co miało być triumfem żeglarskiego spektaklu i regat oceanicznych w stylu francuskim, zamieni się w prawdziwy Trafalgar wielokadłubowców…

Niedziela 10 listopada, godzina 13.45

Za kilka sekund padnie sygnał do startu dla jachtów czekających już na wysokości przylądka Pointe du Grouin. Niebo jest całkowicie zachmurzone, ale wreszcie przestało padać. Wiatr wieje z zachodu z prędkością 15–20 węzłów, czyli 4 do 5 stopni w skali Beauforta. Dla większości żeglarzy to całkiem znośne warunki. Dla skiperów wielokadłubowców robi się już „gorąco". A najgorsze, jak zwykle, dopiero nadchodzi: przez północny Atlantyk przemieszczają się w kierunku Europy dwa niże. Pierwszy spodziewany jest w poniedziałek wieczorem i powinien przynieść wiatr o prędkości 40–50 węzłów (70–90 kilometrów na godzinę). Drugi nadejdzie kilka godzin później i wzbudzi krótką, krzyżową falę, której te trzykadłubowe konstrukcje wyjątkowo nie lubią. O świcie w śluzach portowych Saint-Malo panuje ciężka atmosfera. Wszyscy skiperzy od kilku dni analizują prognozy pogody i wszyscy zdają sobie sprawę, z czym przyjdzie im się zmierzyć.

Kiedy więc wystrzał z armaty oddany przez ministra sportu wypuszcza te karbonowe „konie czystej krwi", wszyscy żeglarze przekraczają linię startu rozważnie. Są tu Michel Desjoyeaux, Thomas Coville, Karine Fauconnier – jedyna kobieta w stawce, Jean Le Cam, Alain Gautier, Yvan Bourgnon, Franck Cammas, Francis Joyon, Lalou Roucayrol, Marc Guillemot, Loïck Peyron, Giovanni Soldini, Jean-Luc Nélias, Fred Le Peutrec, Philippe Monnet, Bertrand de Broc, Stève Ravussin i Lionel Lemonchois. Śmietanka wśród żeglarzy ścigających się na trimaranach.

Najlepiej startuje Yvan Bourgnon na „Rexona Men". Jednak młodszy brat Laurenta, płynący na dawnym jachcie starszego brata, dwu-

krotnego zwycięzcy tych regat kończących się w Pointe-à-Pitre, szybko zostaje wyprzedzony przez liderów żeglujących na nowszych jednostkach.

Pięćdziesiąt minut później na boi przy Cap Fréhel na prowadzenie wychodzi Loïck Peyron na „Fujifilm". Kilka minut po nim mijają znak Franck Cammas – „Groupama" – a następnie Marc Guillemot – „Biscuits La Trinitaine–Team Ethypharm". Reszta flotylli płynie ostrożnie: ryzykować teraz jakąkolwiek awarię byłoby po prostu głupotą…

Nad Kanałem Angielskim, gdzie trimarany pędzą z prędkością 15 węzłów w kierunku Zatoki Biskajskiej, zapada noc. Pod koniec popołudnia powiało nieco mocniej w szkwałach, po czym wiatr osłabł do około 15 węzłów. Trimarany z pełną prędkością mkną wzdłuż północnego wybrzeża departamentu Finistère. W kokpitach stres związany ze startem dopiero zaczyna opadać. Noc jest czarna. Bez księżyca, bez gwiazd. Zabawa się zaczyna…

Niedziela 10 listopada, godzina 20.15

Płynący na pokładzie jachtu „Groupama" Franck Cammas zrzucił drugi ref i zwiększył powierzchnię ożaglowania. Po południu jako pierwszy przewidział nadchodzące szkwały i założył dwa refy na grocie. W efekcie kilku rywali go wyprzedziło. To żaden problem dla „Mozarta żeglarstwa", jak bywa nazywany. Wyścig dopiero się zaczyna, a płynąc na tych potężnych jednostkach, trzeba wiedzieć, kiedy się zarefować. Niemający jeszcze trzydziestki Cammas może się pochwalić imponującym dorobkiem. W regatach wielokadłubowców startował dziewiętnaście razy i osiemnastokrotnie stawał na podium! Jest jednym z głównych faworytów Route du Rhum.

Franck Cammas przez chwilę odpoczywa pod „daszkiem" osłaniającym wejście do kabiny. Wiatr wieje z prędkością 17 węzłów. „Groupama", idąc na autopilocie kursem ostro na wiatr, rozwija 15 węzłów. Morze jest wciąż wzburzone, wysokość fali sięga 3–4 metrów, ale

sytuacja pozostaje pod kontrolą. Nagle silniejszy podmuch przechyla zielono-biały trimaran na jeden kadłub. Cammas błyskawicznie wyskakuje spod osłony, chwyta szot grota i luzuje go, aby zlikwidować przechył. W tym samym momencie nieprzyjemna fala uderza w jacht z boku. Cammas traci równowagę i ślizga się, nie mogąc poluzować szotu, którego się trzyma. Przez chwilę „Groupama" wisi w powietrzu, po czym opada na złą stronę. Maszt przez kilka sekund opiera się o powierzchnię morza, a potem pęka. Trzy kadłuby kładą się do góry dnem na czarnych, wzburzonych wodach Kanału Angielskiego. Franck Cammas wywraca się niecałe siedem godzin po starcie Route du Rhum.

Młody skiper nie może w to uwierzyć. Wszystko wydarzyło się w ułamku sekundy! Na szczęście szybko wydostaje się spod jachtu, który przykrył go podczas wywrotki. Schronienia szuka w kabinie „Groupamy", dostępnej przez luk awaryjny w burcie centralnego kadłuba. Zakłada kombinezon ratunkowy, ogarnia trochę wywrócone do góry nogami wnętrze i wywołuje przez radio innych uczestników regat, aby poinformować ich o swojej sytuacji. Karine Fauconnier odbiera jego sygnał i przekazuje przez telefon wiadomość do sztabu regat: „Franck się wywrócił, nic mu nie jest, czeka na pomoc". Jest godzina 20.22, gdy Cammas uruchamia radiopławę awaryjną. CROSS Corsen[7] zostaje postawione w stan gotowości. Skiper przeżywa potężny szok: wypływał po zwycięstwo, a nie po to, by przerwać wyścig w odległości 20 mil na północ od wyspy Batz!

Nagle trimaranem wstrząsa potężne uderzenie. Cammas wyskakuje na zewnątrz. To, co widzi, wprawia go w osłupienie: w jego jednostkę właśnie wbił się inny trimaran! W nieprzeniknionych ciemnościach nocy Jean Le Cam, skiper „Bonduelle", nie zauważył na swoim kursie

[7] Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Corsen – regionalne centrum koordynacyjne ratownictwa morskiego w Corsen w Bretanii.

wywróconego jachtu. Bo niby jak mógł go zobaczyć? Trimarany w nocy niosą światła na topie masztu, ale nie przewidziano żadnego oświetlenia jachtu odwróconego do góry dnem… Le Cam, płynący przecież z prędkością 15 węzłów, nie odniósł żadnych obrażeń. Sądzi, że uderzył w statek handlowy. Ale nie, nie widzi żadnej stalowej burty, nie słyszy dźwięku silnika, nie czuje zapachu ropy. Z czołówką na głowie rzuca się na dziób i staje twarzą w twarz z Cammasem siedzącym okrakiem na centralnym kadłubie.

– To ty! Co ci się stało? – rzuca Le Cam.

– No… przewróciłem się! – odpowiada Cammas.

Dialog brzmi nieco surrealistycznie, sytuacja jest zresztą absurdalna: na „autostradzie Rumu" dwaj żeglarze zderzają się jak jacyś niedzielni kierowcy!

Trzeba jednak działać szybko. Trimaran „Bonduelle" dosłownie roztrzaskał dziób jednego z pływaków „Groupamy" i uszkodził dźwigar łączący go z kadłubem centralnym. Poważnie ucierpiał też jego własny prawy pływak. Jeanowi Le Camowi udaje się uwolnić, po czym przez kilka minut krąży na silniku wokół Cammasa, zanim – na jego prośbę – rusza dalej. Nie ma jednak wyboru: musi zawinąć do portu, aby dokonać napraw. Kieruje się więc do leżącego na krańcu Bretanii portu Camaret.

Tymczasem kolejnej katastrofy udaje się uniknąć w ostatniej chwili. Kilka minut po kolizji Le Cama z Cammasem w ciemnościach nocy nadciąga kolejny wielokadłubowiec. Stojący za sterem „Banque Covefi" Bertrand de Broc płynie dokładnie tym samym kursem. W ostatniej chwili dostrzega splątane ze sobą jachty. Gwałtowny ruch sterem i de Broc przemyka z pełną prędkością tuż obok „Bonduelle" i „Groupamy". Patrząc szeroko otwartymi oczami, żeglarz z Sainte-Marine nie może uwierzyć w to, co widzi.

„Co tu się, do cholery, dzieje? Dwa jachty wbite w siebie jak na skrzyżowaniu?" – myśli, płynąc dalej.

De Broc to doświadczony żeglarz. Ma 42 lata, pochodzi z Bigouden i jest stałym bywalcem regat Solitaire du Figaro[8]. Dwukrotnie brał też udział w Vendée Globe – regatach samotników dookoła świata bez zawijania do portów. Za pierwszym razem sam sobie zszył rozcięty język, za drugim stracił kil i przewrócił się na dzień przed metą. Doświadczył więc na morzu niejednego nieszczęścia. Ale to… Tego już za wiele.

Na początku słyszy tylko cichy głos, który przypomina mu wcześniejsze niepowodzenia. Z minuty na minutę zasiewa w nim wątpliwości. Zadaje pytanie: „Po co to wszystko?". Po co pędzić z pełną prędkością, będąc zawieszonym 5 metrów nad wodą, samotnie, nocą? De Broc zaczyna się naprawdę niepokoić. Traci pewność siebie, nie ma już ochoty ścigać się z nożem na gardle. Nie chce już żyć na morzu w tak ekstremalnym stylu, na pokładach tych szalonych jachtów. Ma żonę Isabelle. Ma syna. I ma jeszcze tyle rzeczy do zrobienia.

Musi pomyśleć, zatrzymać się, zanim będzie za późno. Przez kwadrans Bertrand de Broc unieruchamia trimaran, ustawiając się dziobem do wiatru. Wie, że na swoim starym jachcie nie ma wyboru – żeby dotrzymać kroku czołówce, musiałby płynąć na 200 procent swoich możliwości. Tej nocy uświadamia sobie, że to już poza zasięgiem jego możliwości. Zresztą nie chce już tego. Nie ma już w sobie tego świętego ognia, który pozwala zapomnieć o strachu. Tej iskry szaleństwa, która zagłusza rozsądek. Bo żeby samotnie prowadzić takie jednostki, trzeba być stukniętym. Kropka. I wszyscy o tym wiedzą… Zobaczyć przewróconego Cammasa, wbitego w niego Le Cama, minąć ich cudem – to już za wiele. To kropla, która przelewa czarę. Sześć godzin po tym, jak minął rozbitków w Kanale Angielskim, Bertrand de Broc po-

[8] Solitaire du Figaro – prestiżowe francuskie regaty oceaniczne samotnych żeglarzy, rozgrywane od 1970 r. Są to zawody etapowe, a trasa (zmieniająca się w każdej edycji) wiedzie po wodach Atlantyku, Kanału Angielskiego, Morza Celtyckiego i czasami Morza Irlandzkiego. Zwyciężali w nich najsłynniejsi francuscy żeglarze oceaniczni, m.in.: Philippe Poupon, Michel Desjoyeaux, Jean Le Cam, Armel Le Cléac'h i Yann Eliès.

dejmuje decyzję: kończy wyścig. „Banque Covefi", w idealnym stanie, znajduje się niedaleko Ouessant. Skiper dzwoni do żony i obiera kurs na Brest.

Poniedziałek 11 listopada, godzina 9.20

De Broc cumuje swój „Banque Covefi" w Breście. I ogłasza, że się wycofuje – z Route du Rhum, a szerzej: z samotnego ścigania się w ogóle. W niewielkim światku żeglarstwa oceanicznego ta wiadomość, powtarzana przez wszystkie stacje radiowe, wywołuje prawdziwy wstrząs. De Broc to twardziel, człowiek waleczny. Skała – jak przez lata go nazywano. Jeśli on ma już dość, jeśli on nie daje rady, to w jakim stanie są inni? Liderzy zdejmują nogę z gazu. Telefonicznie i przez radio dziennikarze próbują się dowiedzieć o ich reakcje. Są nadzwyczaj powściągliwe. Co więcej, wszyscy rozumieją postawę skipera „Banque Covefi". Tak jakby oni również w którymś momencie zadali sobie to samo pytanie. Jean Le Cam, który waży słowa, podsumowuje to, co myśli cała flotylla:

– Decyzja Bertranda należy do niego, trzeba ją uszanować. To wielki żeglarz i człowiek z zasadami.

Nie zmienia to faktu, że cała ta historia wyraźnie ostudziła atmosferę wyścigu… Tym bardziej, że o świcie docierają wiadomości, iż Michel Desjoyeaux na swoim jachcie „Géant" musiał w nocy zatrzymać się w zatoczce Bertheaume, niedaleko wejścia do portu w Breście, aby naprawić listwę grota oraz usunąć awarię elektroniki. Zwycięzca ostatniej edycji Vendée Globe wyruszył jednak ponownie po trzech godzinach. Z kolei Jean Le Cam dotarł do Camaret-sur-Mer około godziny 3 nad ranem. Jego ekipa techniczna natychmiast rozpoczęła prace.

Rano przyszła kolej na Giovanniego Soldiniego, skipera „Tima", który ogłosił, że zmienia kurs i kieruje się do Lorient. Włoch, zwycięzca ostatniej edycji Around Alone, samotnych etapowych regat dookoła świata, odkrył 30-centymetrowe pęknięcie w rufowej części swojego wielokadłubowca. Nie ma mowy o przepłynięciu Atlantyku bez sprawdzenia,

jak poważna jest ta awaria. A jeśli wierzyć Soldiniemu, objawy nie są zbyt zachęcające…

Kilka godzin później łączy się z biurem regat Fred Le Peutrec, skiper „Bayer Crop Science". Jego autopiloty przestały działać, kieruje się do portu macierzystego w La Trinité-sur-Mer, żeby je przeprogramować.

– Właśnie się ubierałem, gdy autopilot przestał działać – opowiada. – Jacht zaczął się ustawiać bokiem do fali; na szczęście miałem w kabinie szot grota. Naprawdę myślałem, że to koniec.

Le Peutrec to były żeglarz klas olimpijskich, przez wiele lat znakomity taktyk u boku Loïcka Peyrona podczas Grand Prix wielokadłubowców, który jako członek załogi „Club Med" zdobył także Jules Verne Trophée. Route du Rhum to dla niego chrzest bojowy w regatach samotników. No to ma, czego chciał!

O godzinie 20 jego sąsiad z bazy w La Trinité-sur-Mer, Lionel Lemonchois, płynący na pokładzie „Gitany X", informuje, że stracił górną część masztu. Normandczyk, ceniony jako załogant, nazywany „Dobrym Wyborem", nie należy do gadatliwych:

– Trzasnął i tyle.

Reszta masztu nadal stoi na swoim miejscu. Lionel również płynie do La Trinité, ale już nie wróci na trasę wyścigu. Ze swoimi dźwigarami w kształcie litery X i „bananowymi" pływakami, trimaran „Gitana X" należący do barona Rothschilda stanowi konstrukcyjny wyjątek w stawce, bo wszystkie pozostałe jachty zostały zaprojektowane przez trzy te same biura konstrukcyjne. Zwodowany jako jeden z ostatnich nie jest jeszcze dopracowany w szczegółach. Nie ma więc co igrać z losem.

Podsumowując: do godziny 20 w poniedziałek – zaledwie nieco ponad dobę po starcie – odpadły z wyścigu już cztery wielokadłubowce, dwa stoją w porcie z powodu awarii, jeden wrócił na trasę…

Z kolei Franck Cammas doprowadził „Groupamę" do Roscoff. Nawet na chwilę nie opuścił swojego jachtu holowanego przez jednostkę

SNSM[9] przy wsparciu nurka marynarki wojennej opuszczonego w nocy z helikoptera.

Jeśli chodzi o wyścig, prowadzenie objęli zwolennicy żeglugi trasą południową (Laurent Bourgnon, Francis Joyon i Loïck Peyron).

Jest 11 listopada, w regatach Route du Rhum nie ma mowy o rozejmie. Wręcz przeciwnie, wojna dopiero się zaczyna…

Wtorek 12 listopada, godzina 1.30

Francis Joyon żegluje w czołówce wyścigu, około 175 mil od przylądka Finisterre. Warunki są trudne, wiatr wieje z prędkością 30 węzłów z południowego zachodu, dokładnie w osi kursu na Pointe-à-Pitre. „Eure-et-Loir-Lorenove", trimaran Francisa, niesie podwójnie zarefowany grot oraz fok sztormowy, niewielki żagiel przedni. Czterdziestoletni Francis Joyon jest skiperem innego typu niż pozostali. Przez długi czas sponsorowany przez Banque Populaire, stracił to wsparcie wkrótce po poprzedniej edycji Route du Rhum w 1998 roku, kiedy jego radykalne zejście na południe nie zakończyło się sukcesem. Zachował jednak swój trimaran, około dziesięcioletni, który utrzymuje sam, niemal bez niczyjej pomocy. Duże budżety, presja mediów, cały ten „gwiazdorski świat" – to nigdy nie było jego środowisko. Francis Joyon, syn rzemieślnika, chce żeglować tak, jak pracował jego ojciec: solidnie. Bez wielkich pieniędzy, bez presji, z dala od błysku fleszy. Jego wizja wcale nie jest utopijna: w 2000 roku wygrał regaty samotników Transat Anglaise[10], wyprzedzając największe nazwiska w stawce. To wyścig, który najczęściej toczy się pod przeciwny zachodni wiatr, przy złej pogodzie. Joyon to lubi, z ciężkimi warunkami jest za pan brat. Zbudowany jak

[9] SNSM (od fr. *Société Nationale de Sauvetage en Mer*) – francuskie Stowarzyszenie Ratownictwa Morskiego.

[10] Transat Anglaise – francuska nazwa regat OSTAR, rozgrywanych na trasie z Plymouth do Newport.

drwal, na pokładzie jachtu, który zna jak własną kieszeń, Joyon jest w swoim żywiole.

Niestety stoi właśnie przy maszcie, zajęty pracą, kiedy nadciąga trudny do dostrzeżenia w ciemnościach nocy gwałtowny szkwał. Wiatr nagle rośnie do 45 węzłów. „Eure-et-Loir-Lorenove" natychmiast przechyla się na jeden pływak. Joyon rzuca się na rufę, żeby poluzować grot i postawić trimaran znowu na równej stępce. Ma do pokonania zaledwie kilka metrów. Za późno. W ciągu dwóch sekund „jacht robi grzyba", jak mówią żeglarze: Francis Joyon właśnie się przewrócił.

Na szczęście wywrócone do góry dnem trimarany są bardzo dobrym schronieniem. Po pierwsze dlatego, że unoszą się na wodzie. Po drugie, dzięki lukowi awaryjnemu znajdującemu się z boku centralnego kadłuba skiper może wejść do kabiny, nawet gdy jacht się przewróci. Tak właśnie robi Francis Joyon. Potem dzwoni do domu i do biura regat, korzystając z przenośnego telefonu satelitarnego, który organizatorzy nakazują przechowywać w wodoszczelnym pojemniku. Co jednak najważniejsze, Francis Joyon nie uruchamia radiopławy ratunkowej. Nie, nie prosi o pomoc. Jeśli ktoś ma po niego przypłynąć, niech to będzie jego zespół techniczny.

Powód takiego zachowania, które ludziom na lądzie może wydawać się dziwne, jest prosty: ten jacht jest własnością Francisa Joyona, który zalicza się do grona nielicznych skiperów, takich jak Philippe Monnet czy Alain Gautier, będących armatorami swoich jachtów. Natomiast pozostałe trimarany należą do sponsorów. Innymi słowy, jeśli Joyon wezwałby pomoc, musiałby opuścić swoją jednostkę. Ta zaś mogłaby wtedy trafić w ręce pierwszego statku, który podjąłby ją na hol. Każda łódź wzięta na hol jako wrak staje się tzw. zdobyczą morską. Takie są prawa morza. A tego Joyon nie chce. Kontaktuje się więc ze swoim zapleczem, które zaczyna szukać jednostki zdolnej dotrzeć do „Eure-et-Loir-Lorenove", trimaranu dryfującego na środku Zatoki Biskajskiej i odholować go do portu macierzystego w La Trinité-sur-Mer.

Wciąż wstrząśnięty wywrotką Joyona niewielki zespół wsparcia w biurze regat, mieszczącym się w Maison de la Radio w Paryżu, dowiaduje się, że Jean-Luc Nélias, skiper trimaranu „Belgacom", wraca do bazy w Port-la-Forêt, żeby naprawić uszkodzoną szynę grota, co uniemożliwia mu właściwe dopasowanie powierzchni żagla do warunków pogodowych. Wkrótce potem, w południe, Marc Guillemot płynący na „La Trinitaine-Team Ethypharm" informuje, że jego żagle przednie są w strzępach i w związku z tym zawinie na Azory.

Na lądzie zaczyna się dyskusja: po czterdziestu ośmiu godzinach wyścigu połowa floty wielokadłubowców została już zdziesiątkowana, a reszta nie jest w najlepszym stanie. Thomas Coville, Yvan Bourgnon i Loïck Peyron są na czele tych, którzy pozostali na trasie. W tym czasie nad Zatokę Biskajską zbliża się kolejny niż. Będzie jeszcze groźniejszy niż poprzednie…

Środa 13 listopada, godzina 00.00

Philippe Monnet to prawdziwy twardziel. Nim ze swoim czerwono-białym „Sopra Group" pojawił się w gronie skiperów ścigających się na 60-stopowych wielokadłubowcach, dokonał czegoś, co przed nim udało się osiągnąć niewielu żeglarzom: samotnie, bez zawijania do portu, opłynął świat pod wiatr i pod prąd. Podczas gdy wszyscy inni regatowcy płyną na ogół z zachodu na wschód, on w 2001 roku pożeglował w przeciwnym kierunku. W wieku 43 lat ten były mistrz jeździectwa i narciarstwa, wielokrotny zwycięzca rajdu Paryż–Dakar, ustanowił rekord na tej piekielnej trasie, prawdziwej „północnej ścianie" wokółziemskich rejsów żeglarskich (rekord ten został pobity w 2004 roku przez Jeana-Luca Van Den Heede'a).

Jednak czegoś takiego jak pogoda, która dopada go u wybrzeży przylądka Finisterre, jeszcze nie widział: w ciągu kilku sekund, w środku nocy, wiatr zmienia kierunek o 180 stopni, a jego prędkość rośnie z 15 do… 70 węzłów! Ponad 120 kilometrów na godzinę! To już nie sztorm,

to huragan. Alain Gautier, będący kilka mil przed Monnetem, ostrzegł przez radio skipera „Sopra Group", który roztropnie zrzucił wtedy wszystkie żagle. Teraz, płynąc pod gołym masztem, musi poruszać się po pokładzie na czworakach. Wiatr momentami jeszcze tężeje: do 80, 90, 100 węzłów? Philippe Monnet sam już nie wie. I nagle… katastrofa. W tym rozszalałym wietrze ciasno zwinięty wokół sztagu sztaksel zaczyna się rozwijać. Tworzy się niewielka kieszeń, która szybko rośnie i łapie wiatr. Skiper jest bezradny, wiatr wpada w ten fragment rozwiniętego żagla i wspierany przez większą falę przewraca „Sopra Group"!

Podobnie jak inni pechowcy Philippe Monnet wychodzi z tej wywrotki bez szwanku. Usadowiony w kokpicie, gdy jego jacht zaczyna się przewracać, ledwie zdąży wskoczyć na trampolinę rozpiętą między kadłubem głównym a pływakami i mocno ją chwycić. Kiedy trimaran ląduje do góry dnem, uderzenie jest potworne, ale żeglarz to wytrzymuje. Uwalnia się ze sztormiaka i butów, przepływa pod kadłubem, by wynurzyć się po drugiej stronie i schronić się, jak pozostali, w kabinie odizolowanej od furii oceanu. Bardzo wyczerpany Monnet kładzie się spać. I czeka aż do rana, by uruchomić boję ratunkową we środę o godzinie 9.46.

– Nie ma sensu narażać ratowników na niepotrzebne ryzyko – rzuca przez telefon.

Tymczasem w pobliżu rozgrywa się kolejny dramat. Philippe Monnet nie jest jedynym, który zmaga się z pogarszającą się pogodą. Yvan Bourgnon płynący na pokładzie „Rexona Men" również widzi na anemometrze 75 węzłów. Jego jacht niesie wówczas jedynie mały przedni żagiel, fok sztormowy. Bourgnon ubiera się, by go zrzucić. Przy 75 węzłach wiatru na takich jednostkach, jak i na wszystkich innych jachtach, płynie się już pod gołym masztem. Ale młodszy z braci Bourgnon nie zdąży wyjść na pokład. Potężne uderzenie wstrząsa „Rexona Men", który w ułamku sekundy również się przewraca! Skiper zostaje

z impetem rzucony o stół nawigacyjny i traci przytomność. Odzyskuje ją po pewnym czasie. Zamyka drzwi kabiny i uszczelnia przecieki. Jak inni czyni z odwróconej kabiny swoje schronienie. I jak Francis Joyon kontaktuje się ze swoim zespołem, który zaczyna szukać holownika. Ten jacht to przecież cały majątek jego skipera…

– Wszystko w porządku, mam zapasy na dziesięć dni – zapewnia telefonicznie biuro regat.

To już czwarty trimaran, który wywraca się w ciągu zaledwie siedemdziesięciu dwóch godzin od startu Route du Rhum…

W Maison de la Radio, siedzibie biura regat, zapada grobowa cisza, gdy przerażające wiadomości napływają jedna po drugiej. Dokąd to wszystko zmierza? Każdy serwis informacyjny, każdy dziennik telewizyjny przynosi kolejne doniesienia o wywrotkach i wycofaniu się żeglarzy z wyścigu. Fatalnie się to odbija na wizerunku regatowych wielokadłubowców. Dla pozostałych zawodników to także potężny cios psychiczny. Wciąż będący w wyścigu Thomas Coville próbuje opisać stres, który dopada go za każdym razem, gdy na ekranie komputera widzi, że uruchomiła się kolejna radiopława ratunkowa. Fred Le Peutrec, który po wyregulowaniu autopilotów ponownie wyszedł w morze z Belle-Île, oraz Jean Le Cam, który opuścił Camaret po naprawie pływaka, tego samego dnia podejmują decyzję, by wrócić do portu.

– Nie ma co kusić licha, ostatnio jest w świetnej formie – podsumowuje Jean-Yves Bernot, routier[11] Le Peutreca.

Jean-Luc Nélias nawet nie wychodzi z portu. Woli poczekać na lepsze okno pogodowe. Rozsądna decyzja.

Philippe Monnet zostaje podjęty z jachtu przez śmigłowiec około godziny 14.30. W Concarneau zespół brzegowy Francisa Joyona czarteruje kuter rybacki „Eric-Vincent", który kieruje się w stronę

[11] Routier – meteorolog, który pracuje na lądzie, analizuje warunki pogodowe i sugeruje żeglarzowi optymalną trasę.