

W międzyczasie King i Fougeron zgłosili swoją rezygnację, a flota skurczyła się do czterech: mnie, Moitessiera, Tetleya i Crowhursta. Nikt z nas nie wiedział, że Crowhurst fałszował swoje raporty i nigdy nie opuścił Atlantyku – te wiadomości dotarły do mnie jakiś czas po tym, jak skończyłem rejs – więc przez cały czas uważałem go za rywala.

Podróż nie odbyła się bez kłopotów. SUHAILI jeszcze przed równikiem zaczął nabierać poważne ilości wody, ok. 900 litrów dziennie, przez szparę wzdłuż pasa poszycia przy stępce. Udało się to naprawić przez nałożenie od zewnątrz, wzdłuż klepek poszycia, pasków miedzi. Trwało to długo, bo byłem w stanie zamocować tylko jeden pasek na jednym oddechu, a przeciek znajdował się 1,5 m pod wodą. Straciłem też silnik, co nie stanowiło problemu w kwestii napędu, ale ładowania akumulatorów.

Ocean Południowy udowodnił, jak może być niebezpieczny w połowie września. Na początku tego miesiąca zostałem położony na wodzie, tracąc przy okazji zapasy wody oraz zyskując przeciek w pokładzie, który spowodował zwarcie w radiu. Musiałem również nurkować w lodowatym oceanie, żeby naprawić samoster. Naprawdę groźny sztorm prawie zniszczył SUHAILI, zanim nauczyłem się, że wyłożenie za jego okrągłą rufę lin pozwala na dość wygodną żeglugę przy 30-metrowych falach.

Utrata zapasów słodkiej wody zmusiła mnie do zbierania deszczówki za pomocą grota. Utrata radia specjalnie mnie nie martwiła. Ładowanie akumulatorów było ogromnym wysiłkiem, tak samo jak próby nawiązania łączności raz w tygodniu przy zapasie jedynie 75 watów energii, ale nie było alternatywy. Komunikacja satelitarna nie istniała, co oznaczało również brak prognoz pogody takich, jakie mamy dzisiaj – czegoś, co wyraźnie przyspieszyło czas rejsów dookoła świata, bo można dokonywać taktycznych

wyborów trasy na podstawie wiarygodnych prognoz. Oczywiście nie było też GPS ani żadnych środków bezpieczeństwa jak EPIRB czy telefon satelitarny.

Ale ponieważ nie znaleźliśmy żadnego z tych wynalazków, nie odczuwaliśmy ich braku. Kiedy traciłeś komunikację, byłeś „zaginiony” dla świata, dopóki nie spotkałeś jakiegoś statku, który chciał zadać sobie trud rozmowy z tobą. Ja nawiązałem kontakt ze statkiem pilotowym z Melbourne na początku listopada, a potem znowu przy Nowej Zelandii w pobliżu Dunedin i był to ostatni raz, kiedy ktokolwiek o mnie słyszał przez następne cztery i pół miesiąca.

W międzyczasie, chociaż zaginiony dla świata, płynąłem w stronę przylądka Horn. W pobliżu Nowej Zelandii dowiedziałem się najpierw, że Moitessier na początku płynął bardzo szybko, potem zwolnił. Tetley był za mną, tak samo, według własnych relacji, Crowhurst. I to były ostatnie wieści, jakie otrzymałem przed powrotem do domu.

17 stycznia minąłem Horn. Byłoby to możliwe wcześniej, ale przy Australii straciłem samoster i byłem zmuszony dużo sterować ręcznie. Bernard Moitessier minął przylądek 20 dni po mnie, nadrabiając zaledwie tydzień od Nowej Zelandii, choć żaden z nas wtedy tego nie wiedział. Potem zdecydował się nie kończyć regat i rozpoczął drugie okrążenie, płynąc na Tahiti. Prawdopodobnie nie dogoniłby mnie przed metą, ale gdyby nie zrezygnował, otrzymałby nagrodę za najszybsze okrążenie świata.

Zostali więc Tetley i Crowhurst. Tetley opłynął Horn jako trzeci, ale ponieważ wciąż próbował utrzymać się przed rzekomą pozycją Crowhursta bardzo nadwyręzał swój jacht, który uległ ostatecznej awarii w pobliżu Azorów. Ostatnie 1000 mil kończącej pętlę dookoła świata Tetley przepłynął na czymś, co można

najlepiej opisać jako turystyczny trimaran. Był to rejs ważny pod każdym względem, szczególnie w tamtej epoce.

Po minięciu Falklandów dostałem się w zasięg południowo-atlantyckiego wyżu, który przyniósł mi jeden szczególnie kosztowny dzień, gdy przepłynąłem zaledwie 9 mil. Była taka cisza, że nie było słychać nawet zmarszczek na wodzie pluskających o burtę. Ale potem przyszedł wspaniały pasatowy półwiatr, z którym dotarłem do równika. Znowu cisze, plus trzy dni spędzone w ogromnym bólu, który potem został zdiagnozowany jako atak wyrostka robaczkowego, a potem długi, nudny etap przez północno-wschodnie pasaty.

Za Azorami udało mi się przekazać wiadomość na pokład statku MOBIL ACME, który zgłosił moją pozycję do Lloydsa. Potem z zachodnimi wiatrami dotarłem z powrotem do Falmouth. Dopiero w trakcie ostatniego tygodnia dowiedziałem się o losach reszty floty oraz o tym, że jako pierwszy powracam do portu startu.

## RADOŚĆ SAMOTNEGO ŻEGLARZA

Zaledwie 173 osoby opłynęły samotnie świat dookoła, co stanowi ułamek liczby tych, którzy wspięli się na Mount Everest. Co ich przyciąga? Robin wierzy, że chodzi o czystą formę obcowania z przyrodą, bez jakichkolwiek zakłóceń zewnętrznych.

**K**ult samotnego żeglarstwa przeszedł długą drogę przez ponad 50 lat, od momentu pierwszych regat OSTAR w roku 1960. Wówczas regaty przez Atlantyk były uważane za coś ekstremalnego i trudno było znaleźć klub żeglarski, który poparłby taki pomysł. W końcu Jack Olding-Smee, komandor Royal Western Yacht Club of England odważył się na ten krok, a klub kontynuuje tradycję do dziś, w większości własnymi siłami. (Pierwsze regaty przez Atlantyk z Anglii do Stanów, pod nazwą OSTAR – Observer Single Handed Trans-Atlantic Race odbyły się w roku 1960 i brała w nich udział garstka zapaleńców. Co cztery lata imprezę powtarzano i organizował ją Royal Western Yacht Club – do roku 2000. Potem przyszłość imprezy stanęła pod znakiem zapytania ze względu na wycofanie się spon-

sorów – w konsekwencji czego stowarzyszenie Pen Duick oraz OC Sport wykupiły prawa do organizacji regat na tej trasie dla profesjonalnych jachtów o długości powyżej 50 stóp.

RWYC wciąż organizuje amatorskie regaty transatlantyckie dla nieprofesjonalnych żeglarzy, rozgrywane pod nazwą OSTAR. Ograniczeniem jest długość jachtów – do 50 stóp. W roku 2013 w OSTAR brały udział dwa polskie jachty, CABRIO Asi Pajkowskiej i SUNRISE Krystiana Szyпки – przyp. M.J.).

Oczywiście, przed rokiem 1960 również odbywały się samotne rejsy, ale to były pierwsze regaty. Przyciągnęły zaledwie pięciu chętnych, ale mediom bardzo się spodobały i narodził się nowy sport. Do końca dekady odbyły się jeszcze dwie edycje regat OSTAR i wiara w możliwości jachtów i żeglarzy do odbywania długich podróży rosła, prowadząc do największego wyzwania, jakim są regaty non stop dookoła świata.

Od tamtych dni żeglarstwo zmieniło się nieprawdopodobnie. Zorganizowano kolejne regaty transatlantyckie, Route du Rhum, a pierwsze regaty dookoła świata, BOC Challenge, odbyły się w roku 1982. Dziś mamy Velux 5 Oceans i Vendée Globe, które po raz pierwszy odbyły się w roku 1989. Inne regaty z minimalną obsadą, jak cykl regat Figaro, stały się formą treningu dla tych profesjonalnych żeglarzy, którzy chcieli zyskać szerszą sławę. A dla tych, którzy po prostu chcieli czerpać radość ze sportu, powstały regaty AZAB (na Azory i z powrotem), samotnie, we dwie osoby lub tylko w jedną stronę – rozgrywane są z powodzeniem od wielu już lat (Regaty te odbywają się od roku 1975 co cztery lata, organizatorem jest Królewski Jachtklub Kornwalii z Falmouth w Wielkiej Brytanii. Wyspy Azorskie leżą dostatecznie daleko od kontynentu europejskiego, aby stanowić wyzwanie dla żeglarzy, nie wymuszają jednocześnie przecinania ruchliwych szlaków

żeglugowych – poza kanałem La Manche. Łączna długość trasy wynosi około 2500 Mm, a w czerwcu, kiedy regaty są rozgrywane, akwen jest stosunkowo bezpieczny – przyp. M.J.).

Wszystkie te imprezy wykreowały swoich bohaterów i bohaterki, a o ile rosnąca liczba regat powoduje zmniejszenie zainteresowania mediów, samotne żeglarstwo wciąż jest uważane za najwyższą kategorię w naszym sporcie. Zaledwie 173 (obecnie już więcej, Polak Zbigniew Gutkowski ma numer 183 – przyp. M.J.) osoby opłynęły świat dookoła, z czego połowa w rejsie non stop, co stanowi mały ułamek (około 3%) liczby osób, która dotarła na szczyt Mount Everestu, co pozwala dostrzec perspektywę i skalę wyzwania.

Na czym polega atrakcyjność samotnego żeglarstwa? Moim zdaniem przede wszystkim na czystej przyjemności samotnego przebywania na morzu. Niczym nieskażone bycie samemu z przyrodą, bez jakichkolwiek zewnętrznych wpływów, zakłóceń czy przeszkód, praca według reguł morza.

Lubię żeglować z załogą, ale radość samotnego żeglarstwa jest satysfakcją polegania na własnych siłach. Jeżeli coś pójdzie źle, nie ma na kogo zrzucić winy czy kogo obudzić, żeby pomógł. Twoje decyzje i błędy wpływają jedynie na ciebie. Istnieje również przyjemność życia własnym życiem według własnego rytmu, coś niezwykle rzadkiego na naszym zatłoczonym lądzie.

Ale, tak jak ze wszystkim innym, prawo do samotnej żeglugi oznacza również odpowiedzialność. Szacunek dla innych użytkowników oceanów jest podstawą. Unikanie proszenia innych, aby ryzykowali swoje życie ratując nasze, jeżeli sprawy przybiorą zły obrót. Obowiązkiem każdego żeglarza jest schodzić z tras ruchu statków, a delikatność małych jachtów w porównaniu ze statkami sprawia, że ma to zdroworozsądkowe uzasadnienie.

Bycie dobrym i bezpiecznym samotnym żeglarzem wymaga wyższego stopnia samozaufania. Wymaga też szczególnego poziomu zaawansowania praktyki morskiej, bo w samotnej żegludze trzeba wszystko zrobić samemu. Ci, którzy przemierzają oceany dla przyjemności, nie mają obowiązku komunikowania się ze światem, ale współcześni żeglarze regatowi muszą informować media i sponsorów, co rodzi konflikt z esencją tego sportu, w którym chodzi o bycie samemu z dala od problemów świata.

Kiedy dwa lata temu brałem udział w regatach Velux 5 Oceans (chodzi o edycję 2006–2007 – przyp. M.J.), było to dla mnie najtrudniejsze. Byłem na morzu, na środku oceanu, ciesząc się samotnością, a tu dzwoni telefon satelitarny. Wdzieranie się w moją arkadię denerwowało mnie, moją odruchową reakcją był krzyk: „Zostawcie mnie w spokoju, jestem szczęśliwy tu gdzie jestem i żegluję, i nie chcę, żebyście mi przeszkadzali! Wyślijcie mi mała, a jak znajdę odpowiedni czas i chęć to go przeczytam, wtedy kiedy będzie to mnie pasowało, a nie wam, bo może właśnie kładę się spać albo robię coś na pokładzie”.

Ci, którzy odczuwają potrzebę stałej komunikacji z lądem, poza niezbędnymi sprawami, nie są moim zdaniem samotnikami z natury, ale żeglarstwo wymaga dziś, aby najwięksi profesjonaliści brali udział w tego rodzaju imprezach, pracując na swoją reputację, więc niektórzy z nich cierpią z powodu braku kontaktu z ludźmi – przynajmniej do pewnego stopnia.

CZĘŚĆ TRZECIA

# Bezpieczeństwo na morzu



## ZMYŚŁ STEROWANIA

Czy większość żeglarzy wie, co zrobić, gdy nagle straci ster? Robin omawia różne sposoby sterowania awaryjnego.

**S**terowanie awaryjne jest fundamentalnym elementem praktyki morskiej, który być może uważany jest za oczywisty. Dziewięciu na dziesięciu żeglarzy powie, co zrobiliby w sytuacji utraty lub poważnego uszkodzenia steru, ale o ile uczestnicy regat ARC w roku 1995 byli typowi, zaledwie kilka osób próbowało zastosować teorię w praktyce.

Nie mówimy tu o zastosowaniu rumpla awaryjnego w sytuacji, gdy zerwane zostanie połączenie pomiędzy kołem sterowym a płetwą. Chodzi o sytuację, gdy sama płetwa przestaje działać, co jest obecnie, w czasach oddzielnych kilów i płetw oraz sterów bez ostrogi, większym problemem niż kiedyś.

Ponieważ nie jest to rzecz trudna do wyćwiczenia, byłem zaskoczony, że większość załóg regat ARC nie organizowała popołudniowych zajęć w formie blokowania steru w pozycji zero i sprawdzania możliwych alternatywnych form sterowania. (Blokowanie steru na jednej z burt jest w ramach kursu dla zaawansowanych!)

Na początku większość próbowałaby utrzymywać pożądaną kurs za pomocą odpowiedniego zrównoważenia żaglowego. Wymaga to sporo kombinacji przy szotach, a zanim się uda, kilka razy wejdzie się w kąt martwy, ale warto. Można to zrobić prosto i szybko i nie ma potrzeby ingerencji czy niszczenia elementów jachtu czy okuć.

Takie eksperymenty mogą powiedzieć załodze bardzo dużo na temat zrównoważenia żaglowego ich jachtu oraz ogólnej charakterystyki jego sterowności, więc w żadnym razie nie jest to strata czasu. Kecz czy jol najprawdopodobniej będą najłatwiejsze do ustawienia. Wybieranie bezana pozwoli kierować dziób bardziej do wiatru a luzowanie odwrotnie.

Warto zauważyć, że chińskie dżonki są sterowane prawie wyłącznie za pomocą bezana, a ster działa jako kłapa trymu i miecz jednocześnie. Jeżeli ten system zawodzi lub okazuje się nieskuteczny, zaleca się zamocowanie za rufą spinakerbomu, opcjonalnie z czymś na końcu w roli płetwy.

Eksperymenty z samym spinakerbomem za rufą jachtu Whitbread 60 jako część obowiązkowych procedur przedstartowych (nawiasem mówiąc, są to jedyne regaty, o których wiem, że uczestnicy są proszeni o prezentację funkcjonowania sterowania awaryjnego) okazały się dużo mniej skuteczne, niż się spodziewaliśmy.

Liny wykładane za rufę, same lub z obciążeniem, sterowanie przez ich regulowanie – próbowane było wszystko.

Ja osobiście preferuję duże wiosło utrzymywane za rufą za pomocą wodzika. Pomysł jest tak stary jak ster – naprawdę, pojawia się nawet na egipskich rysunkach datowanych na 3000 lat pne. Pozostawał w użyciu do XIV wieku, gdy bardziej popularny stał się ster zawiasowy wiszący.

Szalupy ratunkowe na pokładach statków handlowych zawsze miały na wyposażeniu specjalne wiosło, dłuższe od pozostałych,

właśnie do tego celu, a nauka używania go była jednym z punktów regulaminu. Dzisiaj trudno znaleźć takie wiosło. Ich rynek zniknął wraz z redukcją floty handlowej, ale nie ma nic lepszego.

Takie wiosła tłumaczą też, dlaczego prawa burta nazywana jest sterburtą. Wiosła sterujące były najczęściej wykładane po prawej stronie od stanowiska sterowego. Wikingowie nazywali sterującą burtę jednostki *styrbord*, co my przerobiliśmy na sterburtę (ang. *starboard*).

Burta (*board*) jest popularnym przyrostkiem i pojawia się w wielu językach europejskich z różnymi przedrostkami. Po francusku sterburta to *tribord*, po niemiecku *steuerboard*, po holendersku *stuarbord*, po hiszpańsku *estribord*, co dowodzi wspólnego pochodzenia (źródłosłowu).

Z kolei lewa burta, po angielsku jest określana *port*, co stanowi wyjątek, ale wprowadzony oficjalnie w 1844 roku zamiast używanego wcześniej słowa bakburta (ang. *larboard*) aby uniknąć pomyłek. Po duńsku to *bagbord*, po francusku *bâbord*, po hiszpańsku *barbord*, po holendersku i niemiecku *bakbord*. Nie ma decydującego powodu, dla którego wiosło sterowe było umieszczane na prawej burcie, ale tutaj wyjaśnieniem może być właśnie słowo bakburta – *larboard*. Mogło powstać od słowa *ladebord* (burta ładunkowa), od bramy załadunkowej, która najczęściej znajdowała się na lewej burcie, więc statki tą właśnie stroną cumowały do nabrzeża czy pomostu. Jeżeli tak było, wówczas umieszczenie wiosła sterowego na drugiej burcie było jak najbardziej logiczne, aby je chronić przed uszkodzeniami i ułatwić pracę.

Tak więc wiosło sterowe tradycja każe wykladać z prawej strony, ale jeżeli ktokolwiek zna inne uzasadnienie, bardzo proszę, aby do mnie napisał w tej sprawie.

## LEKCJA RUFY

Uniknięcie wywrotki w sztormie zajmowało myśli żeglarzy od momentu, kiedy po raz pierwszy ruszyli na morze. Z upływem wieków wypracowali intuicyjne rozwiązania, które teraz zyskały naukowe potwierdzenie.

**S**pecjalne przepisy kategorii 0 dla jachtów jednokadłubowych oraz kategorii 1 wielokadłubowców zalecają dryfkotwę ciągnioną lub spadochronową w celu zapobiegania utracie sterowności na fali oraz wywrotce.

Ale dryfkotwy klasyczne, dryfkotwy sznurowe czy spadochronowe niekoniecznie są idealną odpowiedzią. Generują bezpośrednio na sobie oraz na jachcie bardzo duże obciążenia, są drogie i nie mają żadnego innego zastosowania. Każdy jacht morski powinien być w stanie uchronić się przed wywrotką, ale dlaczego przy użyciu najdroższych, skomplikowanych i nie do końca najlepszych rozwiązań?

Jacht, pozostawiony sam sobie, niesiony w dół fali, skręci, ustawi się do niej bokiem i zostanie wywrócony przez burtę. Takiej

sytuacji można zapobiec sterując tak, aby kontrować skręt, ale w miarę jak prędkość rośnie, ster coraz gorzej działa i czasami nawet całkowite wyłożenie go na burtę nie zmieni kursu jachtu.

Lepsze jest wiosło sterowe. Każdy, kto kiedykolwiek obserwował szalupy wiosłowe lądujące na plaży mógł zauważyć rosnącą siłę skręcającą, którą można wykorzystać, ale nawet wiosło nie zawsze wystarcza.

Coś ciągniętego za rufą nie tylko działa jak hamulec, zapewnia również stateczność kierunkową. Wytwarzana wówczas siła chroni jacht przed skręcaniem i myszkowaniem.

Eksperymenty prowadzone przez Wolfson Institute w Southampton potwierdziły, że jacht, którego „przedłużony” koniec zanurzony jest w morzu, jest chroniony przed znoszeniem w bok i ustawianiem bokiem do fali oraz wywrotką przez burtę. Jest to naukowe potwierdzenie tego, do czego żeglarze doszli sami na podstawie wielowiekowej praktyki. W moim przypadku było to doświadczenie okupione wielkim wysiłkiem, kiedy prawie 30 lat temu, przerażony, żeglowałem w sztormie na Oceanie Południowym.

Mógłbym wyłożyć za rufę dryfkotwę – gdybym ją miał – ale nie miałem, bo kiedyś znalazłem się w sytuacji użycia jej na łodzi ratunkowej statku. Dryfkotwa zaczyna natychmiast pracować pod dużym obciążeniem, co może być niebezpieczne dla rąk, a jej lina bardzo łatwo płącze się z linką zwrotną, co sprawia, że wyciągnięcie jej jest trudne.

Kiedy wykladasz za burtę dryfkotwę, jacht porusza się dość szybko, płynąc z falami, ale pokład małego jachtu w sztormie nie jest dobrym miejscem do tego, aby wszystko ładnie przygotować, zanim zaczniemy wykladać dryfkotwę za burtę. Po wydaniu dryfkotwa zaczyna skutecznie działać w wodzie i jest właściwie nie do

ruszenia. To oznacza, że cały ciężar jachtu zostaje przeniesiony na miejsce zamocowania liny dryfkotwy.

Spróbujcie przywiązać linę do pomostu, zostawiając 3 metry luzu, a potem ruszcie na silniku „cała naprzód”, dopóki lina się nie napnie. Mniej więcej tak wygląda na morzu obciążenie liny pracującej dryfkotwy.

Najtańszym, najprostszym i najłatwiejszym w obsłudze rozwiązaniem jest zwykła cuma. Dobrze dobranej długości, wyłożona za burtę w formie pętli zamocowanej do obu stron rufy, zapewnia odpowiedni opór. Całkowita jej długość powinna być równa około 20 długościom jachtu, a oba końce powinny być zamocowane do czegoś, co jest pewne i mocne, jak na przykład kabestany szotowe. Przewaga liny nad dryfkotwą jest taka, że o wiele łatwiej jest ją wydać za burtę przy zachowaniu pełnej kontroli. Długość liny może być regulowana, a kiedy lina poddawana jest wielkim obciążeniom, sama poddaje się w pewien sposób, więc miejsca mocowania nie są narażone na tak wielkie obciążenia zrywające.

Kolejnym czynnikiem jest to, że lina ma również inne zastosowania, można ją przedłużać przy wykorzystaniu liny kotwicznej lub dodatkowo obciążyć kotwicą, a więc działać przy zastosowaniu czegoś, co i tak już mamy na pokładzie, bez dodatkowych, niepotrzebnych wydatków. Liny połączone ze sobą za pomocą gałki węzła prostego niezabezpieczonego nie rozwiążą się, a ten węzeł, tak samo jak ratunkowy, można dość łatwo rozwiązać.

Ten system zdawał egzamin na pokładzie SUHAILI przy wiatrach o huraganowej sile, a na pokładzie katamarana ENZA też dobrze działał, choć może wtedy przydałoby się więcej liny.

## MAŁE KROKI W KIERUNKU KATASTROFY

Żaden wypadek nie ma jednej przyczyny, jak mówi raport z roku 1999, a prawdą jest, że bez wątpienia łańcuch drobnych błędów i niewłaściwych ocen, połączony z czystym pechem, prowadzi do katastrofy.

**B**rytyjska Izba ds. Badania Wypadków Morskich (MAIB) opublikowała w 1999 raport o bezpieczeństwie, w którym analizie poddano pewną liczbę wypadków, które doprowadziły lub prawie doprowadziły do katastrof, w których doszło do utraty życia lub mienia. Raport nie próbuje wskazywać winnych, ale jest napisany w sposób przejrzysty, obiektywny, z podaniem faktów – tak, aby stanowił źródło wiedzy, z którego można się nauczyć bardzo wiele. Relacjonowane krok po kroku okoliczności prowadzące do wypadku oraz wyciągane wnioski stanowią poważną i fascynującą lekturę. (Raport można przeczytać na stronie: [http://www.maib.gov.uk/cms\\_resources.cfm?file=/annual%20report%201999.pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/annual%20report%201999.pdf) – przyp. M.J.).

Raport stwierdza: „Żaden wypadek nie ma jednej przyczyny” i pokazuje, jak jeden mały błąd może zapoczątkować łańcuch wydarzeń mogących doprowadzić do tragedii.

Utrata żaglowca szkolnego MARIA ASSUMPTA w 1995 roku przy wybrzeżu Kornwalii jest jednym z przykładów tego, jak jedna decyzja może prowadzić do katastrofy. Kapitan zdecydował się zignorować trasę zalecaną we wskazówkach Admiralicji (*Admiralty Sailing Directions*) na podejściu do portu Padstow i obrał drogę wewnętrzną pomiędzy Newland i Pentire Point, ponieważ korzystał z niej już wcześniej. Gdyby nic innego nie poszło źle, ta strategia by zadziałała i żaglowiec dotarłby bezpiecznie do portu.

Bryg szedł ostrym kursem, nie mając zbyt wiele miejsca na manewry, ale miał dwa dobre silniki, które tego dnia były już uruchamiane bez żadnych problemów i kapitan sądził, że w razie konieczności może liczyć na ich wsparcie.

Kiedy stało się oczywiste, że nie uda się ominąć wysepki The Mouls, uruchomił silniki, swoje rozwiązanie awaryjne, ale w tym momencie nie miał już żadnego awaryjnego wyjścia w zapasie. Pod żaglami i na silnikach minął The Mouls, ale wówczas oba silniki stanęły. Na manewry pod żaglami było bardzo mało miejsca. Odpadanie było zbyt niebezpieczne ze względu na klify znajdujące się po zawiętrznej, a zwrot przez sztag okazał się niemożliwy ze względu na fale, więc nie było wyboru poza tym, żeby iść jak najostrzej i stracić się minąć następną przeszkodę. Kapitan nie miał innych możliwości. Żaglowiec uderzył w przylądek Rumps Point.

Kamizelki ratunkowe nie zostały wydane, bo były przechowywane pod pokładem. Raport krytykuje takie postępowanie, stwierdzając: „Kapitan jest wyłącznie odpowiedzialny za bezpieczeństwo swojego statku i wszystkich na pokładzie. O ile musi podjąć wszelkie działania dla uniknięcia potencjalnej katastro-



fy, musi też jednocześnie brać pod uwagę to, co trzeba zrobić w przypadku gdyby sprawy przybrały zły obrót”.

O ile można powiedzieć, że nie było innego wyjścia poza powierzeniem się łasce Boga, powinniśmy również brać pod uwagę lekcję wynikającą z tej sytuacji: w każdym przypadku trzeba dokładnie przemyśleć sytuację i wyobrazić sobie, co trzeba będzie zrobić, jeżeli plan awaryjny się nie powiedzie. Wnioski MAIB nie pozostawiają wątpliwości, że kapitan zawsze powinien o tym pamiętać.

Inny omawiany przypadek to śmierć trzech młodych ludzi w cieśninie Iona w zachodniej Szkocji. Wracali do domu z tradycyjnej w Szkocji i Irlandii imprezy o nazwie *céilidh*, na silniku, ciemną nocą, przez cieśninę, na otwartopokładowej łodzi o długości 4,3 metra. W pewnym momencie łódź wpłynęła w fale, nabierając mnóstwo wody. Chociaż natychmiast zaczęli ją wylewać, zanurzenie przekroczyło górną krawędź burty i łódź zatонуła. Jedna osoba dopłynęła do brzegu i podniosła alarm. Pozostałych trzech, których ostatni raz widziano rozmawiających i trzymających się kądłuba, nikt już nie zobaczył żywych. Żaden z nich nie miał na sobie kamizelki.

Jest tam jeden akapit, bardzo celny: „Notuje się coraz więcej przypadków, gdy nawet bardzo doświadczeni żeglarze często są najbardziej niechętni noszeniu kamizelek ratunkowych. Nawet najstarszy, najlepszy i najbardziej doświadczony żeglarz może się czasami mylić. Zawsze nośmy kamizelkę. Poza wszystkim innym, dajemy wtedy dobry przykład”.

## BEZPIECZEŃSTWO ZA ZAMKNIĘTYMI DRZWIAMI

Jak bardzo powinniśmy pokładać wiarę w iluzoryczne bezpieczeństwo tratwy ratunkowej? Jest krucha i łatwo ją przedziurawić czy rozedrzeć. Według Robina daleko lepiej jest uczynić sam jacht maksymalnie bezpiecznym.

**T**ratwy ratunkowe są postrzegane jako ostateczne miejsce schronienia. Jeżeli jacht jest zagrożony zatonięciem, ewakuujemy się do tratwy wierząc mocno, że ta niewielka kapsuła ochroni nas do momentu przybycia pomocy.

Ale jak bardzo powinniśmy jej ufać? Żeglarze, którzy użyli tratw ratunkowych podczas regat Sydney–Hobart w roku 1998 nie wszyscy przetrwali. Kilku zginęło, bo tratwa została podarta na kawałki – tratwy są dość delikatne, ani trochę nie tak odporne jak jacht, i bardzo łatwo jest je przedziurawić czy rozedrzeć.

Oczywiście, świetnie sprawdzają się podczas ćwiczeń w basenie, ale sytuacja w sztormie na morzu jest diametralnie inna – tratwy psują się i wywracają, a ich pasażerowie toną. Trening w ba-

senie pozwala zapoznać ludzi z tratwą, ale może to prowadzić do zbudowania fałszywego poczucia bezpieczeństwa.

Żeglarze muszą wozić ze sobą jakąś inną jednostkę pływającą i nie wynaleziono jak na razie nic lepszego jako środek pozwalający załodze na opuszczenie jachtu niż tratwa ratunkowa. Nie wiele jachtów może pomieścić łódź ratunkową – więc dopóki nie ma lepszego rozwiązania, tratwa pozostaje jedyną odpowiedzią.

Ale powinniśmy bardzo dbać o swoje jachty, aby zapobiec sytuacji konieczności użycia tratwy. Jeżeli uważnie się temu przyjrzeć, ogromnym ryzykiem jest wypływanie na morze na otwartym, pozbawionym grodzi jachcie, który ma od spodu przyczepiony spory ciężar w postaci kila, próbujący go wciągnąć pod wodę. Jak tylko jacht zostaje przedziurawiony, woda nalewa się do środka i pomaga kilowi go zatopić.

Jeżeli jednak jacht jest podzielony na sekcje, przeciek może być ograniczony do jednej z nich, a reszta przestrzeni zapewnia pływerność jednostki oraz suche schronienie dla załogi, dopóki nie upora się ona z problemem. Oddzielne sekcje jachtu pozwalają również na odizolowanie ognia poprzez pozbawienie pomieszczenia dostępu tlenu.

A więc jak wiele jachtów ma przedziały wodoszczelne? Wielokadłubowce mają, pomijając fakt, że nie mają kila. Organizatorzy regat wielokadłubowców wcześniej uświadomili sobie niebezpieczeństwa wywrotki (były kiedyś częstsze niż teraz) i ustalili, że wszystkie regatowe jednostki wielokadłubowe muszą mieć grodzie wodoszczelne oraz luk ewakuacyjny, którego można użyć, gdy jacht znajduje się do góry dnem. Tak więc jeżeli wielokadłubowiec się wywraca, nie tonie, załoga pozostaje na pokładzie, gdzie ma zapewnione schronienie, a jednostka jest widocznym obiektem dla służb poszukiwawczych i ratunkowych.

Niektóre przepisy klasowe dla jachtów jednokadłubowych również wymagają wodoszczelnych sekcji kadłuba. Po raz pierwszy wprowadziła to klasa Open 60 w latach 80. ub. wieku, a następnie zostało to rozszerzone na Open 50 i Open 40. Oprócz tego każdy jacht prowadzący działalność komercyjną, w tym czartery oraz jachty biorące udział w regatach takich jak Clipper Round the World Race również muszą posiadać grodzie wodoszczelne, co regulowane jest wymogami przepisów MCA (Maritime and Coastguard Agency). Ale rzadko spotyka się takie rozwiązania na jachtach prywatnych.

Pierwotnie małe jachty otwartopokładowe były użytkowane blisko brzegu. Kiedy zaczęły zapuszczać się dalej, dobudowano do nich pokłady. Tam, gdzie zastosowanie pokładu nie było możliwe – na przykład w szalupach ratunkowych na statkach – pływalność była zapewniana w inny sposób, aby łódź nie zatонуła nawet po wypełnieniu wodą. Większe jednostki, projektowane do dłuższych podróży oceanicznych, posiadały grodzie. Wiele klas otwartopokładowych jachtów mieczowych ma zapewnioną pływalność wynikającą z projektu, choć te jednostki rzadko znajdują się daleko od lądu i nie mają ciężkiego kila. Być może nadszedł czas, aby zastanowić się nad doświadczeniami jakie zdobyli nasi przodkowie.

Może prawdziwym powodem braku grodzi wodoszczelnych jest fakt, że przeszkadzają w projektowaniu wnętrza jachtu. Aby spełniały swoją rolę, muszą być rozmieszczone równomiernie w całej konstrukcji, tak aby w przypadku zalania jednego z przedziałów nie zatopił on całego jachtu.

Podział na sekcje wprowadza ograniczenia w otwartą przestrzeń kadłuba, tak atrakcyjną wizualnie we współcześnie projektowanych jednostkach. Wymaga również mocnych, wodosz-

czelnych drzwi, zdolnych wytrzymać napór wody wypełniającej cały przedział – tak więc nie ma mowy o ładnych drzwiczkach z drewna.

Umieszczenie w kadłubie grodzi wodoszczelnych oznacza radykalną zmianę wyglądu wnętrza jachtu, ale w pewnym momencie należy zadać sobie pytanie, do czego jacht został zaprojektowany. Jeżeli do tego, aby pływać po morzu, sensowne jest sprawić, aby był maksymalnie bezpieczny, aby przetrwać w wyjątkowo nieprzyjaznym środowisku. Tak więc spacerując po jesiennych targach i wystawach jachtów zwróćmy uwagę, ile z tych oferowanych do sprzedaży i zaprojektowanych do żeglugi oceanicznej jednostek posiada oddzielne, wodoszczelne przedziały.

## KŁOPOTY „IWANA GROŻNEGO”

Kalifornijczyk Ivan Rusch nazwał się „Iwanem Groźnym”, a załogi łodzi ratowniczych operujących na kanale La Manche w roku 2003 zgodziły się z tym przezwiskiem, bo w trakcie sześciu tygodni sześć razy wypływały, aby mu pomóc. Niemniej prawdziwą przyczyną kłopotów tego człowieka było jego nadużycie pojęcia wolności morza, tak twierdzi Robin.

**I**van Rusch, który sam siebie określił mianem „Iwana Groźnego”, znalazł się na nagłówkach gazet w maju 2003. W bardzo krótkich odstępach czasu łodzie ratownicze wyruszały do niego sześć razy. 78-letni Kalifornijczyk samotnie płynął z Belgii na Morze Śródziemne. Pierwsza akcja miała miejsce przy belgijskim wybrzeżu, gdy znalazł się na torze wodnym, a silnik na jachcie nie dał się uruchomić. Potem wszedł na mieliznę przy Hastings, które pomylił z Eastbourne. Następnie łódź ratownicza z Portsmouth eskortowała go do tego portu. Później wszedł na mieliznę w Poole Harbour i trzeba go było zholować. Konieczna była kolejna eskor-

ta – do Brixham. Miał też kłopoty przy Start Point, wtedy rybak wskoczył do niego na pokład i pomógł przeprowadzić jacht do Salcombe, a potem do Plymouth, gdzie go spotkałem.

Moje pierwsze wrażenie było takie: miły, aktywny człowiek mieszkający w bałaganie. Pokład zapakowany bączkiem, panelami słonecznymi oraz różnymi innymi przywiązanymi rzeczami. Pod pokładem było jeszcze gorzej.

Może być to w porządku przy względnie łagodnych warunkach w Kalifornii, ale tam, gdzie zmienne i silne wiatry są częste, wszelkie zapasy na jachcie muszą być dobrze zasztauowane, a pokład czysty, żeby nic się nie zaczęło w sytuacji, gdy niezbędne będzie szybkie wykonanie jakiegoś manewru. Jego jacht po prostu nie wyglądał jak jacht.

Choć Ivan miał 78 lat, wiek nie stanowił problemu – mnóstwo ludzi w podobnym wieku żegluje i ja oczywiście również mam nadzieję tak robić. Ale mam również nadzieję, że dopasuję swoją ograniczoną sprawność fizyczną i zdolność koncentracji tak, aby rejsy leżały w zasięgu możliwości moich i jachtu. I te plany muszą zawierać przewidywanie sytuacji, których nie da się zaplanować!

Ivan przepłynął z Kalifornii do Szwecji z załogą, przez kanał La Manche. Problemy zaczęły się, kiedy zaczął próbować żeglować samotnie. Kanał La Manche nie jest miejscem dla samotnego żeglarza, chyba że jest to jednodniowy rejs, tak więc trzeba opracować trasę obejmującą porty znajdujące się w określonej odległości od siebie. Ruch statków jest tak duży, że pozostanie na wodzie dłużej jest równoznaczne z proszeniem się o kłopoty.

Ale problem Ivana nie polegał tylko na złym planowaniu. Nie miał nawet map portów, do których chciał zawinąć, więc gubił się w światłach. Nie pomyślał też o portach awaryjnych i nie kupił ich map. Narzekał na wysokie ceny wydawnictw, więc kiedy

nie wiedział, gdzie jest, wezwał straż przybrzeżną i był zdziwiony, kiedy pojawiła się łódź ratownicza.

Oczywiście, że łódź się pojawiła. Jeżeli straż myśli, że ktoś ma kłopoty, wzywa łódź ratowniczą, aby rozwiązać problem, zanim dojdzie do katastrofy. Jedna mapa kosztuje 12 funtów, wypłynięcie w morze łodzi ratowniczej przystosowanej do funkcjonowania w każdych warunkach atmosferycznych to koszt 6000 funtów. Sześć map portów znajdujących się na południowym wybrzeżu Anglii pozwoliłoby zaoszczędzić wydatek 30 000 funtów niepotrzebnych akcji ratowniczych.

Iwanowi udało się przeplłynąć przez Atlantyk, ale żegluga po prawie pustym akwenie i pływanie w pobliżu brzegu i ruchliwych torów wodnych różni się znacznie. Kanał może być niebezpieczny, ale jeżeli ktoś sprawdzi pogodę i upewni się, że wybrany port docelowy znajduje się w zasięgu przy prognozowanych warunkach, oraz policzy pływy, a także posiada mapę i opracowany plan awaryjny – nie musi być.

Amerykane uwielaiają słowo wolność. Ja kocham je tak samo, ale nie jest to jedynie słowo w pieśni, to jest koncepcja na życie. Wolność wyruszania na morze oraz bycia panem swojego przeznaczenia oznacza zgodę na wzięcie odpowiedzialności za siebie, załogę i jacht, na udzielenie pomocy innym, jeżeli będzie to konieczne, a także na prowadzenie swojego jachtu w taki sposób, aby nie prosić o asystę.

Oznacza to odpowiednie przygotowanie, łącznie z niezbędnym wyposażeniem oraz jasnym planem rejsu. Nie można żądać prawa do wolności, jeżeli egzekwowanie go naraża życie innych. Ochotnicy z załóg łodzi ratunkowych często ryzykują życiem, aby udzielić asysty innym i nie powinni być porównywani z organizacjami w rodzaju Anonimowi Alkoholicy.



Wzywanie ratowników sześć razy podczas sześciu tygodni to jasny sygnał oznaczający upartą odmowę zaakceptowania własnych ograniczeń, co stanowi złą praktykę morską. Każdy z nas może znaleźć się w sytuacji wymagającej wezwania łodzi ratowniczej, ale nie należy tego nadużywać.

## WOLA PRZETRWANIA

Czy wiecie, że saszetka napoju z glukozą za 50 pensów może być najważniejszą rzeczą w torbie ewakuacyjnej? Robin pisze, dlaczego podczas pierwszych trzech godzin po ewakuacji z jachtu do tratwy ratunkowej istnieje najwyższe ryzyko śmierci.

**P**rzetrwanie na morzu jest czymś, co wielu z nas może uważać za naturalne i oczywiste. Zapisujemy się na kurs, na którym uczymy się sporo, ale ilu z nas myśli, że to właśnie im może przytrafić się katastrofa? Nawet jeżeli tak się stanie, większość żegluje blisko brzegu i na ratunek nie będzie trzeba długo czekać, prawda?

Niekoniecznie. Jeżeli nie udało się nadać sygnału wzywania pomocy, ratunek może przyjść po dość długim czasie i pod warunkiem, że ktoś nas przypadkiem zauważy, co oznacza, że będziemy zmuszeni przetrwać jakiś czas w wodzie lub na tratwie. Zimno zabija, w wodach północnej Europy dość szybko, nawet w cieplejszych letnich miesiącach. A inne czynniki mogą nas zabić jeszcze wcześniej, niż uczyni to wychłodzenie.

Jednym z elementów kursów dotyczących technik przetrwania oraz kwestii medycznych jakie odbyły się przed startem regat Velux 5 Oceans w 2006 roku był interesujący wykład Johna Leacha na temat psychologii przetrwania. Tym, co najbardziej poruszyło nas, słuchaczy, było statystycznie wysokie ryzyko śmierci podczas pierwszych trzech godzin po ewakuacji do tratwy ratunkowej.

Wszyscy wiemy, że tratwa, ta ostatnia deska ratunku – jest mała, trudna do zauważenia przez ratowników i delikatna w porównaniu z tym, na co zostaje wystawiona. Sygnał radioboi EPIRB lub nadajnika SART wysłany z tratwy ma ogromne znaczenie i przepisy regat Velux mówią, że jeden z nich musi znajdować się w torbie ewakuacyjnej. Ale ile jachtów turystycznych ma tak samo wyposażoną torbę?

Tratwy łatwo się odwracają do góry dnem, szczególnie, jeżeli nie zastosuje się dryfkotwy. Może to oznaczać kąpiel w lodowatej wodzie i konieczność odwrócenia tratwy oraz ogromną utratę energii z tym związaną. Nawet jeżeli mamy na sobie kombinezon ratunkowy, chroniący przed hipotermią, ile razy damy radę odwrócić tratwę, zanim wyczerpią się nasze siły lub nie zdołamy się jej złapać i fale zniosą ją daleko?

Wszystkie badania pokazują, że najlepiej jest zostać na jachcie, jeżeli w ogóle istnieje taka możliwość. Poza przypadkami kolizji czy pożaru powinno być to wykonalne, szczególnie, jeżeli jacht ma grodzie wodoszczelne dzielące kadłub na niezależne sekcje. Na tratwę powinno się wchodzić dając krok w górę, a nie w dół.

Zakładając, że już się tam znajdujemy, dlaczego statystyki mówią, że 95% tych, którzy umierają na tratwach, umiera podczas pierwszych trzech godzin? Odpowiedź jest ciekawa.

W trakcie ogromnego wysiłku i presji psychicznej związanych z działaniem w obliczu niebezpieczeństwa, niezależnie od jego rodzaju, jesteśmy poddani stresowi, a adrenalina jest zużywana w dużych ilościach. To oznacza spalanie dużej ilości cukru. Nawet tak dużej, że organizm wyczerpuje wszystkie jego zapasy, łącznie z tymi przechowywanymi w wątrobie. A jeżeli nie jedliśmy od jakiegoś czasu, nie ma nowych dostaw. Więc rezerwy cukru ulegają wyczerpaniu prawie lub całkowicie.

Najprawdopodobniej jesteśmy również odwodnieni, więc mamy zgęstniałą krew i obniżone jej ciśnienie. Naturalnie obecne hormony, jak kortyzon, również się wyczerpały. Możemy nie zdawać sobie z tego sprawy, ale nasze ciało ani trochę nie jest w dobrej kondycji.

Po dostaniu się na tratwę, możemy poczuć się wreszcie bezpieczni i zrelaksowani, być może nawet zapaść w sen, zmęczeniu do granic możliwości. Możemy się nie obudzić. Nasze ciało jest prawdopodobnie o wiele słabsze niż sądzimy i trzeba szybko uzupełnić cukier – bo inaczej przejdziemy w fazę zamykania się organizmu. Odpowiedzią jest przyjęcie glukozy natychmiast, gdy znajdziemy się w tratwie, aby uzupełnić straty cukru i rozpocząć proces regeneracji organizmu. Idealnie jest przyjąć ją w formie płynnej, ponieważ wtedy jednocześnie unikamy odwodnienia.

Po wykładzie wszyscy, którzy przygotowywaliśmy się wtedy do regat dokoła świata, natychmiast dodaliśmy glukozę do listy zakupów wyposażenia torby ewakuacyjnej. Nawet jeżeli po pokonaniu jakiegoś zagrożenia wciąż znajdujemy się wewnątrz jachtu, a sytuacja jest opanowana, wypicie glukozy lub jakiegokolwiek innego wysokoenergetycznego napoju z dużą zawartością cukru jest rzeczą bardzo rozsądną.

Przetrwanie to również kwestia psychologii, a ci, którzy instynktownie walczą o przeżycie, mają o wiele większe szanse. Wola życia najprawdopodobniej będzie osłabiona, jeżeli będziemy zmęczeni, więc będziemy musieli podjąć maksymalny wysiłek, wówczas kiedy będziemy mieli na to minimalną chęć. Ale chcąc żyć, musimy ten wysiłek podjąć.

## JEDNA RĘKA DLA STATKU

Wąskie półpokłady, strome schody, liny i bom nad głową, przechyły – nic dziwnego, że na jachtach zdarzają się wypadki. Ale jeżeli odpowiednio zabezpieczy się łódź i przeszkoli nową załogę, jak poruszać się po pokładzie, można naprawdę zminimalizować ryzyko – mówi Robin.

**W**ypadki z udziałem jachtów, takie jak kolizje, wejścia na mieliznę, pożary, uszkodzenia kadłuba i podobne zawsze przyciągają uwagę. Dramat zawsze przedostanie się na pierwsze strony gazet, choć nie zawsze w postaci tekstu, z którego można by się dowiedzieć, jak unikać błędów prowadzących do takich sytuacji. Wypadki z udziałem ludzi, takie jak wypadnięcie za burtę czy uraz spowodowany przez bom również trafiają na czołówki, tym bardziej, jeżeli były ofiary śmiertelne lub konieczność ewakuacji. A ile zdarza się na jachtach wypadków, które nie budzą takiego zainteresowania, a w których zostaje ranny załogant?

Spójrzmy na jacht. Potencjał sprzyjający wypadkom jest spory. Najczęściej wejście do kabiny z pokładu to wąski otwór, strome schody z małymi stopniami, czasami polakierowane i bez han-

drelingu. Na pokładzie bom i liny przemieszczające się nad głową przy zwrocie lub dużym przechyle. Osoba, która straci chwyt w momencie, gdy duża fala podbije jacht, jest w potencjalnie niebezpiecznej sytuacji, ponieważ może polecieć przez przechyloną kabinę lub pokład, co w najlepszym przypadku kończy się sinia-kiem, a może też złamaną kończyną.

W marynarce handlowej poślizgnięcia i upadki to najpopularniejsze urazy i podejrzewam, że tak samo sytuacja wygląda na pokładach jachtów. Możemy poradzić sobie z kilkoma najczęstszymi ich przyczynami, z których większość staje się widoczna zaraz po tym, jak obejrzymy nowy jacht. Ostre kanty mebli czy nadbudówek są jak głodne zęby skał czekające na pojawienie się nieświadomej niczego ofiary. Wystające śruby na pokładzie czają się na boscie stopy.

Śruby można zabezpieczyć nakładkami – twarde gumowe piłki tniemy na pół, wydrążamy wewnątrz tak, aby zmieściła się główka śruby i za pomocą szczeliwa naklejamy na nią, przyklejając gumowe półkule do pokładu oraz pod pokładem – wszędzie gdzie jest to konieczne. Kiedyś przeleciałem przez kabinę na dużym jachcie. Wyciągnąłem rękę w górę, żeby sprawdzić czy nic mi nie jest i skaleczyłem się o wystającą śrubę.

Możemy też pokryć schody tworzywem antypoślizgowym i przejść przez cały jacht sprawdzając, czy jest na nim wystarczająco dużo uchwytów i handrelingów w odpowiednich miejscach. Spójrzmy, jaka będzie odległość upadku, gdyby jacht się przewrócił. Im większy jacht i szersza kabina, tym większe niebezpieczeństwo urazu. Błyszczący, wypolerowany pokład wygląda wspaniale w marinie, ale na morzu, gdy jest mokry, a jacht idzie w przechyle bardzo łatwo się na nim poślizgnąć.

Żałoga działająca w pośpiechu lub ponaglana, aby zrobić coś szybko, jak zdarza się na regatach, jest szczególnie podatna na

urazy. Nikt nie chce być osobą, przez którą opóźnia się manewr, więc uwaga skupiona jest na wykonaniu roboty, a nie na procedurach bezpieczeństwa, jak byłoby w normalnej sytuacji. Trening może zredukować ryzyko i sprawić, że pewne czynności będą wykonywane automatycznie oraz przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa, więc w drodze ewolucji przyspiesza proces i zwiększa „wydajność”, eliminując presję pośpiechu. Mały błąd w wykonaniu zadania prawdopodobnie kosztuje więcej czasu niż zrobienie tego samego z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

Na końcu wszystko sprowadza się do doświadczenia i przeszkolenia nowej załogi. Zawsze uważałem, że to samobójstwo wypływać w morze z nową załogą przy sile wiatru większej niż 4°B, ponieważ będą bardzo zdziwieni – i słusznie – co u licha się z nimi dzieje i czy są bezpieczni. Niewykluczone też, że stracą cały entuzjazm do żeglarstwa.

Nawet małe rzeczy, jak rozdarcie nowego sztormiaka o niezabezpieczony wkręt czy śrubę, są zniechęcające. Pozwólmy załodze na przyzwyczajenie się do nieznanego uczucia przechylania się „domu” i zrozumienie, że ruchy muszą być wolniejsze, ponieważ poruszanie się tu nie jest takie proste. Nie powinni czuć, że muszą stać twarzą pod wiatr, na niepewnych nogach, ponieważ tak robił Gregory Peck w jakimś filmie. Przypomnijmy im, że środek ciężkości powinien znajdować się nisko i nie trzeba się wstydzić chodzenia na czworakach jeżeli czują, że tak jest bezpiecznie.

Najważniejsze to zbudować zaufanie do tego nowego i nieprzyjaznego świata. Stare marynarskie przysłowie mówi: „Jedna ręka dla statku, druga dla ciebie” i jest tak samo słuszne na pokładzie małego jachtu, jak było na górnej rei żaglowca okrążającego przylądek Horn.



## CZŁOWIEK ZA BURTĄ

W jednej sekundzie załogant odpiął się, żeby zejść pod pokład, w następnej znalazł się za burtą. Wypadek podczas regat dookoła świata 2009 Clipper Round The World Race przypomniał Robinowi, że niezależnie od tego, jak doświadczony, każdy żeglarz może nauczyć się czegoś z sytuacji „człowiek za burtą”.

**N**ieważne, ile razy będziemy o tym pisać, każdy nowy wypadek z udziałem człowieka za burtą daje nam możliwość nauczenia się czegoś nowego.

W listopadzie 2009, około 1000 mil od Kapsztadu, na południowym Atlantyku podczas regat Clipper Round The World Race, za burtę jachtu HULL & HUMBER wypadł 51-letni Arthur Bowers.

Zupełnie przez przypadek fakt ten został zarejestrowany na filmie. Kamera śledziła albatrosa lecącego za plecami sternika i akurat została skierowana na Bowersa w momencie, gdy znajdując się przy zejściówce, odpinał smycz szelek bezpieczeństwa

przed zejściem na dół. Jacht szarpnął przechodząc nad falą, człowiek stracił równowagę i ześlizgnął się za burtę.

Shokująca jest prędkość z jaką zniknął. Wyrzucony z kokpitu prześlizgnął się przez pokład i pod relingami w ułamku sekund – jak często zwykle łapiecie się relingów? Wyciągnięcie go na pokład zajęło 17 minut.

Ale nie każdy ma takie szczęście. W innym przypadku, późniejszym, jacht skutecznie powrócił po człowieka, ale nie udało się go podjąć i utonął bądź doznał ataku serca.

Przed omówieniem problemów związanych z wydobywaniem człowieka na pokład, należy zwrócić uwagę na wszelkie środki zapobiegające wypadnięciu załogi za burtę. Po pierwsze, należy zawsze utrzymywać swój środek ciężkości jak najniżej, wówczas, jeżeli nami rzuci, nie upadniemy ciężko, nie przelecimy nad relingiem lub nie nabierzemy niepotrzebnego przyspieszenia. Jeżeli nie ma powodu, żeby stać – usiadźmy.

Po drugie, może nam się wydawać, że nie mamy kłopotów z równowagą i świetnie czujemy ruchy łódki i jej rytm, ale fale nie zawsze są przewidywalne, a właśnie one mogą pozbawić nas równowagi. Trzecia porada jest taka, żeby w trudnych warunkach nie odpinać smyczy, dopóki nie znajdziemy się w zejściówce. Nieoczekiwany ruch jachtu na fali nastąpił właśnie w momencie, gdy Bowers stał przy luku i już odpiął uprząż. Rada czwarta jest taka: zawsze ćwiczmy procedurę MOB (człowiek za burtą) i miejmy pewność, że wszyscy nowi członkowie załogi są z nią zapoznani. Powinno to zwrócić ich uwagę na ryzyko oraz przypomnieć, żeby przede wszystkim nie wypadali za burtę.

Podjęcie człowieka na pokład jest zawsze trudne, a im wyższa wolna burta tym większa trudność. Jestem gorącym orędownikiem podchodzenia do człowieka burtą nawietrzną, bo gdy jacht

już się zatrzyma, człowiek znajdujący się na wysokości śródkręcia będzie dryfował na zawietrzną. Człowiek w wodzie rzadko wydaje się przestraszony znajdując się przy burcie, w połowie długości jachtu. Jeżeli nie można dosięgnąć go z pokładu – a on sam ma zdrętwiałe ręce lub jest w szoku, więc nie może samodzielnie wejść na górę po drabinie – inny załogant musi zejść do wody i zabezpieczyć go liną. Najlepiej gdyby to był fał, tak aby można było łatwo wyciągnąć człowieka na górę za pomocą kabestanu. Czasami również używa się drugiego fału, bezpośrednio wczepionego w uprząż „ofiary”. Jeżeli człowiek za burtą nie ma na sobie szelek, konieczne jest założenie pętli, ale takiej, która nie będzie mocno zaciskała się na piersiach.

Z naszego doświadczenia wynikało, że pętla ratownicza, jaką dysponują załogi helikopterów, jest bardzo trudna do założenia na kogoś, kto jest w wodzie – ze względu na swoją pływerność. W idealnych okolicznościach ofiarę powinno się wyciągać z wody w pozycji horyzontalnej, ale to powoduje duże opóźnienie, a w tym przypadku czasu nie ma zbyt wiele.

Jak zwykle, najważniejszą sprawą jest nie stracić z oczu człowieka, który wypadł za burtę. Dobrze sprawdzony system to jedna lub dwie osoby zajmujące się wyłącznie obserwacją i wskazywaniem ręką osoby znajdującej się w wodzie. Bardziej nowoczesny to naciśnięcie guzika MOB na GPS. Jednak zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku w nocy obserwacja jest utrudniona.

Wszyscy musimy wozić ze sobą podkowiny ratownicze wyposażone w światło i proszek barwiący wodę zamocowane w specjalnych uchwytach. Problem jest taki, że to wszystko bardzo łatwo się płacze, więc użycie tego sprzętu staje się koszmarem – problem ma już 30 lat, ale przez cały ten czas nie zostało zrobione nic, żeby go rozwiązać.

Być może ci, którzy nalegają, że powinniśmy wozić ten zestaw (i bez wątpienia chcą dobrze) powinni wybrać się na rejs i spróbować go użyć. Później być może otrzymamy coś, co będzie praktyczne w użyciu, a nie będzie jedynie służyło do odhaczenia na liście obowiązkowego wyposażenia przez osobę, która nawiguje za biurkiem. Potrzebny jest sposób na odnalezienie osoby, która wypada za burtę, ale musi być to coś, co jest proste w użyciu i niezawodne.

CZĘŚĆ CZWARTA

# Życie na pokładzie

## ROZMYŚLANIA NA TEMAT REKORDU

W roku 1994 Robin ukończył swój drugi rekordowy rejs dookoła świata, tym razem w towarzystwie drugiego kapitana, Petera Blake'a oraz pełnej załogi. Chociaż uznali, że jedzenie było monotonne, towarzystwo niekiedy wkurzające, a praca ciężka, były też korzyści – w tym okrążenie świata w 74 dni zamiast 312!

**S**iedemdziesiąt cztery dni na morzu wypełnione ciężką pracą, bez lądu w zasięgu wzroku i w towarzystwie tych samych siedmiu osób – to może nie wydawać się idealnym sposobem na życie, szczególnie gdy jedzenie jest trudne do przeżucia – ale rejs na pokładzie katamarana ENZA NEW ZEALAND nie był absolutnie rejssem turystycznym. W porównaniu z rejssem na SUHAILI 25 lat wcześniej, prędkość była czterokrotnie większa, a praca rozkładała się dodatkowo na kilku młodych i wytrenowanych załogantów. Kłopotem był brak urozmaiconego jedzenia, co było naszą własną winą, szczególnie kiedy straciliśmy za burtą patelnię, co pozbawiło nas wszelkich dań smażonych.

Podczas długiego rejsu morskiego posiłki mają ogromne znaczenie, bo wprowadzają urozmaicenie. W przeciwnym razie dni zaczynają zlewać się ze sobą.

O ile towarzystwo oznacza możliwość pogadania z kimś, dla mnie czasami bywało irytujące, gdy siedziałem zatopiony we własnych myślach i patrzyłem na morze, a ktoś zadawał mi pytanie lub mówił coś, co wymagało odpowiedzi.

Patrząc obiektywnie, lepiej jest mieć towarzystwo niż go nie mieć, chociaż pod koniec wyczerpaliśmy już chyba wszystkie tematy do rozmowy.

Przebyty dystans był pod pewnymi względami bardziej imponujący niż czas rejsu. W milach morskich przełynęliśmy 45 razy trasę regat Fastnet Race, ale gdyby rekord był pobity za każdym razem, to tylko 37. Wyjątkowe były góry lodowe, olbrzymie kolumny wielkości parku St James i wyższe niż kolumna Nelsona. Stado sześciu orek płynęło razem z nami z prędkością 17 węzłów zanim zdecydowało, że nie wyglądamy wystarczająco apetycznie. Wyjątkowy był też sztorm w okolicach przylądka Horn.

Każde z tych zdarzeń zapewniało emocje, chociaż sztorm, o ile intelektualnie fascynujący, w kwestiach dotyczących prowadzenia przez fale jachtu o długości powyżej 60 stóp, nie jest czymś, co ktokolwiek z nas chciałby przeżyć powtórnie.

Nie zawsze zdajemy sobie sprawę, że regaty oceaniczne mają bardzo ścisły związek z meteorologią oraz dobrym ustawianiem żagli. Niewiele da obecność na pokładzie najlepszych trymerów, jeżeli jacht nie płynie najkrótszą możliwą trasą, a w regatach oceanicznych najkrótsza trasa nie zawsze jest najszybsza.

Po raz pierwszy miałem okazję korzystać z wiedzy routera, mówiącego, gdzie jacht powinien się znajdować, aby jak najlepiej wykorzystać zmieniające się układy synoptyczne. Jest to ogrom-

na pomoc. Routerzy nie tylko mają dostęp do większej ilości informacji, ale mogą też w spokoju je analizować, więc nie ma konieczności przerywania normalnej pracy na pokładzie jachtu.

Wystarczy powiedzieć, że dzięki radom naszego człowieka zyskaliśmy 1500 mil przewagi przechodząc przez Wyż Południowoatlantycki, podczas gdy router naszego rywala, Oliviera de Kersausona, pomylił się i tamci stanęli w ciszy na prawie trzy dni. Chociaż przewaga ta stopniała później do 400 mil z powodu niekorzystnej pogody, mieliśmy zapas, który udało nam się utrzymać aż do mety.

Fakt, że wygraliśmy z trimaranem Kersausona nie oznacza, że katamaran jest lepszy od trimarana. Różnica pomiędzy dwoma jednostkami leżała w filozofii zastosowanej przez kapitanów. My uznaliśmy, że lepiej zapłacić minimalną karę za większy ciężar i obecność dodatkowego członka załogi, co stanowiło rezerwę na wypadek, gdyby ktoś uległ urazowi oraz zapobiegało przemęczeniu załogi.

Zawsze mieliśmy na pokładzie trzy osoby, podczas gdy u Kersausona często była tylko jedna, więc my mogliśmy płynąć bardziej ryzykownie, wiedząc, że nawet, jeżeli jedna osoba była pod pokładem, jak działało się przez prawie dwa tygodnie, nie miało to znaczenia dla naszych osiągnięć. To, że byliśmy mniej zmęczeni, znaczyło również, że lepiej nam się myślało.

Nasz rekordowy czas poniżej 75 dni będzie trudny do pobicia przez jakąkolwiek współczesną jednostkę, bo mieliśmy, średnio licząc, szczęście – przez pierwszą połowę dużo, przez drugą mniej. Mieliśmy 28 dni z przebiegami powyżej 400 mil na dobę oraz 9 z przebiegami poniżej 200. Najgorszy dzień to było 88 mil.

Prędzej czy później nasz rekord zostanie pobity, oczywiście, ale jacht, któremu to się uda, będzie najprawdopodobniej liczył ra-



czej 120 niż 100 stóp długości. Myśląc o tym, zamierzam wybrać się na krótkie wakacje na pokładzie czegoś większego (jeżeli będzie wolniej pływało) oraz popływać na pokładzie SIR WINSTONA CHURCHILLA w tegorocznej edycji regat Tall Ships Race.

Ale jak powiedziałby Ratty z filmu „O czym szumią wierzby”, jestem pewien, że nie jest to ten rodzaj jachtu – chodzi jedynie o to, żeby się na jakimś pokręcić...

(Rekord 92-stopowego katamarana ENZA, na którym płynął Robin w 1994 roku został pobity trzy lata po jego ustanowieniu, w 1997 roku, przez francuski trimaran SPORT ELEC (90 stóp), prowadzony przez wspomnianego wcześniej de Kersausona i załogę. Obecnie rekordowy czas załogowej żeglugi non stop dookoła świata to 45 dni ustanowione przez załogę trimarana BANQUE POPULAIRE prowadzonego przez Loicka Peyrona (131 stóp) w 2012 roku – przyp. M.J.).

## NOCNE KOSZMARY

Zwrot przez rufę, zmiana żagli czy refowanie bywają na morzu trudne, ale w ciemności są podwójnie niebezpieczne. Robin naświetla nieco temat żeglowania nocą.

Jest noc. Zakładamy drugi ref i trzeba przygotować reflinę. Nok bomu jest w zasięgu każdego ze stojących na pokładzie, ale, jak to często bywa, jeden z załogantów kładzie się na bomie, żeby go trochę ustabilizować, ponieważ jachtem kiwa.

Nagle, bez wyraźnego powodu, talia grota odblokowuje się i załogant, pozbawiony równowagi, wyjeżdża za burtę. Nie jest przypięty i nie ma na sobie kamizelki. Chociaż jacht szybko zawraca, nie udaje się go znaleźć. To jeden z tych śmiertelnych wypadków, których nikt nie mógł przewidzieć.

Dlaczego talia się nagle poluzowała? Była zablokowana w dobrej, markowej knadze, która musiała się jakoś otworzyć albo przypadkiem została przez kogoś otworzona. Kłopot polegał na tym, że było ciemno i nikt nie zauważył niebezpieczeństwa.

Scenariusze takie jak ten mogą wydarzyć się w rzeczywistości bardzo łatwo. Kiedyś, gdy klarowałem grota SUHAILI w sztormie przy przylądku Finisterre, jacht położył się i wyjechałem za burtę, trzymając się bomu. Załoga rzuciła się do koła ratunkowego, ale zacząłem wrzeszczeć, żeby zamiast tego, wybrali maksymalnie talię.

Nie miałem na sobie pasów bezpieczeństwa, ale miałem kamizelkę ratunkową. Nikt nie wiedział, dlaczego talia się poluzowała, ale ta historia na szczęście dobrze się skończyła.

Czasami zapominamy, jak potężnymi maszynami są jachty i jak ciężkie elementy wyposażenia należy kontrolować, aby jednostka zaczęła poruszać się pod żaglami. Aby poruszyć kilka ton ciężaru z prędkością ośmiu lub więcej węzłów generowane są duże siły – pomyślcie o liczbie koni mechanicznych używanych przez silnik, aby osiągnąć taki sam efekt – a te właśnie siły koncentrują się w naciągu olinowania i napięciu fałów, szotów i odciągów.

Choć nie wydają one, tak jak silnik, dźwięków związanych ze spalaniem, nie oznacza to, że siły nie działają – cisza sprawia, że łatwo je zignorować. Ale kiedy liny pękają lub luzują się, nagle przypominamy sobie o potencjalnym niebezpieczeństwie związanym z pracującym takielunkiem.

Takielunek ruchomy jest zrozumiały i prosty w obsłudze w porze dziennej, ale nocą sytuacja bywa o wiele bardziej niebezpieczna.

Miałem w załodze złożonej z nowicjuszy osoby, które w ciągu dnia nie były w stanie instynktownie obsługiwać grota czy wózków nawet po 10 dniach spędzonych na morzu, więc wyobraźcie sobie chaos, jaki mogłyby spowodować, gdyby próbowały w jakikolwiek sposób działać w kokpicie w nocy. (Dostały „pozwolenie zejścia na ląd”, gdyż stanowiły realne zagrożenie dla współzałogantów).

Wszyscy staramy się nie oświeślać kokpitu, aby nie przeszkadzać oczom załogi na pokładzie przyzwyczajonym do nocnej ob-

serwacji, ale nowa lub niedoświadczona załoga w tych okolicznościach bardzo łatwo może popełnić błąd i na przykład zwolnić fał spinakerbomu zamiast obciążacza podczas regulowania tego żagla, co grozi obrażeniami załoganta działającego na dziobie.

Oczywiście, latarka może pomóc, ale stopień jej przydatności zależy od jej mocy, a jeżeli jest mocna i zaświeci komuś w oczy, zostaje on oślepiony i przez jakiś czas jest nieprzydatny do prac pokładowych.

Moim zdaniem, płynąc dookoła świata w roku 1993 na pokładzie ENZA NEW ZEALAND, znaleźliśmy rozwiązanie tej kwestii. Praktykowaliśmy włączanie świateł salingowych, kiedy załoga wychodziła na pokład do manewrów takich jak zwrot przez rufę czy zmiana żagli. (Przy zwrocie przez sztag czy refowaniu obsługa takielunku była prostsza i nie zawsze było to niezbędne).

Kutry rybackie, platformy wiertnicze czy inne jednostki pracujące na wodzie zawsze używają świateł salingowych do oświetlania pokładu kiedy jest to konieczne. Nie ma więc powodu, dla którego jachty nie miałyby zachowywać się tak samo. Kiedy światła są już włączone, każdy na pokładzie widzi, co robi. A co więcej, widzi, co robią inni, więc w rezultacie zadania są wykonywane szybciej i bezpieczniej.

Sternik i oko tracą oczywiście przyzwyczajenie oczu do widzenia w ciemności, ale można dokładnie przejrzeć horyzont dookoła przed zapaleniem świateł i zorientować się, czy jest tam coś, na co należy zwracać uwagę. Po manewrze światła zostają wyłączone.

Stanowią one sygnał ostrzegawczy dla innych jednostek, informując o naszej obecności – pod warunkiem, że ktoś tam prowadzi obserwację, rzecz jasna. A czasowa utrata nocnego widzenia jest ceną niewielką za bezpieczeństwo załogi.

## PROZA DLA POTOMNYCH, DZIENNIK DLA ŻYCIA

Dziennik jachtowy nie powinien być uważany jedynie za miejsce, gdzie zapisujemy pozycję w południe oraz odnotowujemy zmiany żagli. To jest zapis twojej całej żeglarskiej historii – mówi Robin.

**P**od koniec sezonu przeglądam swoje dzienniki jachtowe i dokonuję analizy odbytych rejsów. Potem odkładam je na długą półkę – pełną takich dzienników. Pierwsze pochodzą z roku 1965, kiedy SUHAILI płynął z Bombaju, a ostatnie dokumentują turystyczne pływania z minionego weekendu. Pisane były na jachtach tak różnych jak 92-stopowy katamaran (rejs po rekord Juliusza Verne’a na pokładzie ENZA NEW ZEALAND) i szkuner topslowy należący do Sail Training Association – MARCUS MILLER, i dokumentują każdą z ponad pół miliona mil spędzonych przeze mnie pod żaglami. Oprócz jednego regatowego rejsu z La Rochelle do Gulfport (Missisipi, USA), kiedy to francuska załoga czarterowa zabrała ze sobą dziennik, choć był pisany po angielsku!

W tym rzędzie dzienników jachtowych zawiera się moje żeglarskie życie. Dziennik jachtowy jest bardzo ważnym elementem nawigacyjnego wyposażenia jachtu. Powinny znaleźć się tam wszelkie pozycje zliczone, namiary, linie pozycyjne, pozycje GPS, kurs, błąd kompasu, prędkość, wiatr, stan barometru oraz warunki pogodowe – wszystko, do czego później moglibyśmy chcieć wrócić.

Dobry dziennik powinien pozwolić każdemu sprawdzić, gdzie znajdował się jacht w określonych odstępach czasu (kilku godzin), co z kolei umożliwi załodze jachtu, gdy straci całe zasilanie w elektronicznych urządzeniach nawigacyjnych, ustalić bieżącą pozycję na podstawie zliczenia i bezpiecznie dotrzeć do portu przeznaczenia.

W marynarce handlowej nauczono mnie właściwego prowadzenia dziennika. Musiał być dokładny i nie tolerowano żadnych błędów. Jeżeli ktoś się pomylił, musiał to przekreślić i podpisać się, aby w przypadku jakiegokolwiek dochodzenia nie było żadnych wątpliwości dotyczących poprawności wpisów.

Pomimo że dziennik może służyć za dowód przy śledztwie w sprawie ewentualnego wypadku, nie oznacza to, że nie można wpisywać do niego uwag natury ogólnej. Wszelkie interesujące obserwacje powinny być odnotowywane, jak mijane statki czy elementy życia na pokładzie, zmiany żagli, działania załogi – to pomaga odtworzyć atmosferę konkretnego rejsu.

Moje wpisy dokumentują zmianę, która zaszła, gdy nasza córka miała 12 lat. Żeby ją zachęcić, zbieraliśmy pocztówki z odwiedzonych portów i kotwicowisk i wklejaliśmy je do dziennika tam, gdzie miejsce na to pozwalało. Jeżeli odwiedzaliśmy jakiś port więcej niż raz, kartka musiała być inna, a potem narodził się konkurs na znalezienie najstarszej albo najzabawniejszej.

Z tego okresu pochodzi również wpis dotyczący „promu” o niebieskim kadłubie z trzema kremowymi masztami zauważonego na kotwicy w pobliżu wyspy Island of Rhum.

Takie wpisy przywracają wspomnienia szczęśliwych chwil. Z tyłu, na dodatkowej stronie, zapisywałem załogi, które ze mną pływały oraz adresy poszczególnych osób. Wiele z nich jest dawno nieaktualnych, niektórych twarzy prawie nie pamiętam.

Kilka lat temu, kiedy badałem dość ciekawą sprawę statku EAST INDIAMAN porzuconego w roku 1730, wybrałem się do biblioteki Indii Zachodnich (West India Library) w Londynie i poprosiłem o dziennik pokładowy statku. Po 10 minutach pojawiła się przede mną – duża, oprawiona w skórę księga, wypełniona odręcznym pismem kaligraficznym. Ale wpisy były jasne i zrozumiałe tak samo jak w dziennikach współczesnych statków.

Opis sytuacji, o którą mi chodziło – porzucenie statku przez kapitana i oficerów, ale nie przez marynarzy – zajmował trzy linijki, ale wydarzenie było udokumentowane.

Kiedy organizowaliśmy pierwsze regaty BOC Challenge, zdecydowaliśmy, że ten spośród zawodników, który będzie autorem najlepszego dziennika pokładowego, dostanie w nagrodę cenny sekstant. Nie był to jedynie altruizm: mieliśmy nadzieję, że dzięki temu będziemy mogli opublikować kilka bardzo dobrych cytatów.

Zwycięzca napisał fascynujący dziennik, niezwykle zwięzłą i interesującą relację z rejsu dookoła świata, która dziś dla niego musi być skarbem. Następny w kolejności dziennik był dobry, potem była luka. Kilka było takich sobie, zaś autorem najgorszego był jeden z najbardziej doświadczonych żeglarzy we flocie, który zapisywał jedynie datę i pozycję w południe.

Było podwójnie smutne, bo właśnie on zabrał na pokład jednego ze swoich rywali, który musiał porzucić swój jacht, ale nie

było żadnego wpisu z tym związanego. Więcej informacji o całym tym zdarzeniu mieliśmy w biurze regat, ale nigdy nie poznaliśmy całego obrazu sytuacji.

O mało znanym incydencie z historii statku INDIAMAN można przeczytać 260 lat później. Akcja ratunkowa z regat BOC prawdopodobnie zostanie zapomniana – wyłącznie dlatego, że dziennik nie był prowadzony.

(Incident z regat BOC w roku 1982, o którym pisze Robin, to sytuacja, gdy jacht prowadzącego w swojej klasie Jacquesa de Roux wywrócił się, stracił maszt i zaczął tonąć. De Roux wylewał wodę bez przerwy przez 59 godzin, zanim uratował go współzawodnik, Brytyjczyk Richard Broadhead – przyp. M.J.).



## WIELKIE OTWARTE PRZESTRZENIE

Im większy jacht i bardziej wystawne wyposażenie, tym trudniej żyć na jego pokładzie podczas sztormu – ale coś za coś...

**T**o była wina wieloryba. Spałem, kiedy obudził mnie hałas na pokładzie, spowodowany skokiem 30-stopowego (9 m) wieloryba wykonanym jakieś 30 m od prawej burty. Oczywiście, zanim pojąłem, co się dzieje, wstałem i podszedłem do okienka kabiny, żeby przez nie wyrzecz, nie było już nawet zmarszczki na wodzie.

Do mojej wachty została jeszcze godzina – nawet gdyby jakoś udało mi się zasnąć, to właściwie zaraz musiałbym wstawać. Leżałem więc tylko i myślałem o sztormie, który był zapowiedziany w prognozie pogody.

Sztorm miał nadejść od zachodu, późnym wieczorem lub wcześniej rano następnego dnia, przechodząc – według biura meteorologicznego w Waszyngtonie – jakieś 120 mil na północ od naszego kursu. Jeżeli ta odległość była w miarę poprawna, wiatr byłby w głównej mierze zachodni, ale przyniósłby ze sobą rozbu-