

ROZDZIAŁ 4

Dzisiaj wyprzedziliśmy „Team Adventure”. Wątpliwa satysfakcja, ponieważ Amerykanie musieli kilkadziesiąt godzin stać w Kapsztadzie. Ale cieszymy się bardzo. Takie są reguły gry. Nasz jacht jest najmniejszy w tym wyścigu i każde powodzenie dodaje nam skrzydeł. Najmniejszy w wyścigu to znaczy dla nas bardzo mały. Do nowoczesnej trójki wielkich katamaranów „Club Med”, „Team Adventure” oraz „Innovation Eksplorer” brakuje nam 8 metrów kadłuba i 25 lat. To przepaść. „Play Station” Steeve’a Fosseta zostawiliśmy za rufą już na Atlantyku Północnym. Jego katamaran był największy w całej startującej flocie, ale miał często kłopoty techniczne i Fosset zdecydował się na powrót do portu. Wycofał się jeszcze na Atlantyku Północnym.

Wiemy już, że spotkanie z „Merit Cup” – jachtem z regat Volvo Ocean Race, który teraz jest jachtem organizatora – nie dojdzie do skutku. Żeglujemy zbyt szybko, a oni za późno wypłynęli z Kapsztadu. Schodzimy coraz niżej na południe.

Nadchodzi powoli chwila w której pożegnamy się z butelką, towarzyszącą nam od początku rejsu. Jest w niej przesłanie od dziewczynki z Paryża do nieznanego dziecka na świecie. Wszyscy skiperzy otrzymali przed startem takie drewniane (ekologiczne) butelki. Naszym zadaniem było wyrzucić je do wody w określonych miejscach na trasie rejsu. Mnie przypadł w udziale Ocean Indyjski.

Trasa, jaką otrzymaliśmy od Meeno, kieruje nas na 46 równoleżnik. Fale są coraz większe i wiemy teraz, dlaczego to są „Roaring Forties”. Przechodzenie przez trampolinę staje się coraz bardziej niebezpieczne. Jedna z fal porwała Darka, który przeleciał kilka metrów w powietrzu i spadł na belkę rufową. Wyglądało to bardzo groźnie, ale obyło się bez poważnej kontuzji. Mariusz obejrzał Darka, zaaplikował mu znieczulenie i zalecił jakieś okłady. Po kilku godzinach wszyscy zapomnieli o incydencie. Wszyscy, ale nie ja. Ciągłe przelatują mi przed oczami obrazy, w których fale porywają kogoś z chłopaków ze sobą. Przestrzegam wszystkich i przypominam o nakazie wspinania się w „trolejbus”, czyli liny biegnące w poprzek katamaranu pomiędzy kadłubami. Kilka lat temu na tym jachcie, jeszcze pod

nazwą „Eksplorera”, zginął za rufą jeden z członków załogi – jego ciała nigdy nie odnaleziono. Fala rozbita przez wspornik i belkę centralną przeniosła żeglarza kilkanaście metrów i zniknęła za belką rufową. Opowiedział mi o tym przed startem do regat The Race Bruno Peyron, poprzedni skipper „Eksplorera”, podczas naszych wspólnych prób katamaranu w morzu. Delfiniak, czyli sztywny metalowy wspornik długości około pół metra pod belką główną, powodował często silny strumień wody podczas wbijania się w fale. Delfiniak podczas remontu we Francji zlikwidowaliśmy, wzmocniliśmy za to belkę główną (ok. 400 kg włókien węglowych), co wykluczyło uderzenia w fale hamujące katamaran. Jednak podczas wysokich fal belka środkowa, ścinając grzywy, powodowała silny strumień nad siatką łączącą obydwie pływaki. Powtarzałem przy każdej okazji, że przy 30 węzłach katamaran porusza się z prędkością 15 metrów na sekundę. Trzy do pięciu sekund wystarczy, żeby stracić z oczu nieszczęśnika za rufą. Doliczając manewr pomiędzy wysokimi falami, robią się minuty. Przy sile wiatru większej niż 10 w skali Beauforta i kilku- czy kilkunastometrowej fali manewr „człowiek za burtą” na naszym jachcie jest prawie niemożliwy do wykonania. Zwrot przez sztag trwa wieki i nie zawsze można go wykonać, nawet na niewysokiej fali. Zwrot przez rufę wymaga z kolei dużej kilkusetmetrowej cyrkulacji i powoduje szybkie oddalanie się od celu, jakim może być człowiek za burtą.

Rutyna jest jednym z naszych największych wrogów. Ocean z prędkością dużo większą od prędkości nurtu przełomu Dunajca wypływa kaskady wody kilka metrów ponad siatkę pomiędzy pływakami. Kaskady, które mogą porwać człowieka na zawsze pomiędzy spienione kilwatery naszych kadłubów. Strugi wody za rufami wyglądają jak wodospady strzelające do góry, jak za szybką motorówką. Tylko że żadna motorówka nie miałaby tutaj z nami szans. Fale za duże nawet na niektóre statki.

27 stycznia po południu minęliśmy południk Przylądka Dobrej Nadziei. Nowa prognoza nakazuje nam zejść na 52 stopień szerokości południowej. Dostajemy informacje od konkurentów dotyczące gór lodowych. Ostrzegają, że pierwsze spotkali na 45 równoleżniku na Atlantyku Południowym. Woda coraz zimniejsza. Czuję to, wybierając gąbką jeziorko, którego nie możemy pozbyć się z Darkiem w naszym przedziale nawigacyjnym. Gąbka, którą wybieram wodę, jest bardzo zimna, a na ścianach kabiny coraz więcej odparowanej wody. Wszędzie wilgoć.

Po południu mamy łączność z targami żeglarskimi w Düsseldorfie. Są to prawdopodobnie największe targi żeglarskie na świecie. W jednej z hal wystawiono duży ekran, na którym pokazywano film z naszego jachtu, a ja miałem możliwość rozmawiania z prowadzącym to spotkanie i zgromadzonymi tam żeglarzami. Podobno kilkutyśięczna hala była pełna.

Rozmowa była trudna ze względu na warunki, jakie miałem na naszym prawym pocisku. Fale dochodziły do 8 metrów i były z niekorzystnego kierunku. Kadłuby ciężko pracowały i huk w środku był nie do zniesienia. Płynęliśmy na trzecim refie, bez żagła przedniego, a i tak prędkość dochodziła do 26 węzłów. Bałem się awarii. Wielokadłubowce oceaniczne są szczególnie na nie narażone. Każda taka konstrukcja jest prototypem. To nie to samo co sprawdzone statystycznie jednokadłubowce, dokładniej policzone wytrzymałościowo. Do tego dochodzą prędkości, które powodują dużo większe niż w jednokadłubowcach przeciążenia konstrukcji.

Noc bardzo ciężka. Po północy naszego czasu, a więc UTC (Greenwich) wiało już regularne 9 stopni Beauforta.

Temperatura powietrza 5 stopni. Wysokość fali wzrosła do 8–10 metrów i sterowanie wymagało dużego wysiłku i koncentracji. W ciągu dnia znowu szybowce Oceanu Południowego – albatrosy. Silny wiatr w ogóle im nie przeszkadzał, a ich najlepszą zabawą było ślizganie się na zboczu fali, ze skrzydłami niemal dotykającymi wody.

W kabinie nawigacyjnej rozpocząłem kolejną nieudaną próbę przyklejenia karimaty na lewą ścianę nadbudówki. Wypróbowałem już wszystkie możliwe kleje, jakie znalazłem na jachcie. Sikaflex trzymał tylko kilka minut. Próbowałem mozolnie przymocować rzepy na burcie i piance. Wszystko na nic. Darkowi spadła jego pianka na głowę. Czynił podobne próby jak ja i musiało to żałośnie wyglądać z perspektywy koi dziobowych. Rysiek z „Kaczką” dawali nam fachowe rady, ale też bez rezultatu. Odkładaliśmy kolejną próbę na następny dzień i znowu to samo. Przypominało mi to prostowanie wąsa młotem na „Darze Pomorza” przez kapitana Mamerta Stankiewicza w *Krażowniku spod Somosierry* Karola Borchardta. Kapitan Mamert raz na jakiś czas podwijał rękawy, spręzał się i uderzeniami młota prostował wąż od żurawika łodzi ratunkowej. Po solidnych uderzeniach weń młotem stwierdzał z zadowoleniem: „Chalera, zabrudziłem się! Ale wąż troszeczkę wyprostowałem!” i udawał się do kabiny. Wąż ani o milimetr nie zmieniał kształtu. Nasze próby wyglądały podobnie.

Darek, którego koja była za kabiną nawigacyjną w kierunku rufy, opracował sposób przechodzenia do wyjścia prawie bezkolizyjny, gdy ja spałem. Nie zawsze skuteczny. Moja koja, która nią właściwie nie jest, ponieważ jest to skrzynia, na której się siedzi w nawigacyjnej, jest przejściowa i Darek musi wykonywać dziwne kroki, przechodząc przede mną. O wyprostowaniu pleców w kabinie, jak to jest na trzech „chartach”, które płyną przed nami, możemy tylko pomarzyć. Nie ma na to szans. Sufit, czyli dla tych na górze pokład, jest bardzo blisko podłogi lub koi. Kadłuby są bardzo niskie i wąskie. Nie to co „salony” na „Club Med” lub „Play Station”. Miejsce, w którym śpię i odpoczywam, jest jedynym możliwym dla mnie. W nagłych przypadkach muszę natychmiast znaleźć się na pokładzie kompletnie ubrany. Gdy pogoda jest niepewna, śpię w butach i spodniach od sztormiaka. Kurtkę od sztormiaka nakładam zwykle w biegu. Zagrożenie kaloszem Darka, który może wylądować na mojej twarzy wraz z ciężarem obutej nogi, nie poprawia jakości mojego snu.

Wydaje się, że wyrabia mi się „nadzmysł”, który oddziela sytuacje niebezpieczne od normalnych, operacyjnych, z którymi wachty poradzą sobie bez problemów.

Trzydziesty piąty dzień żeglugi. Wilgoć w środku nie do zniesienia. Prawie 48 stopień szerokości południowej i klatkę z mgły odczuwamy coraz bardziej.

Druga doba żeglugi z zerową widzialnością. Mgła osiada na sztormiakach i twarzach. Niska temperatura sprawia, że mgła jest na ubraniach bardziej biała niż zazwyczaj. Kadłuby-pociski tną ocean z szybkością powyżej 20 węzłów. Przypomina mi się rozmowa przed The Race z Zygą Perlickim – skipperem „Copernicusa” w regatach Whitbread w 1974 roku. Ocean Indyjski przepłynęli w 60 dni. „Copernicus” i „Otago”, startujące wówczas w regatach dookoła świata, to były zwykłe jachty turystyczne – ciasne, mokre, bez odsalarek, liofilizy z zapasem normalnego jedzenia na każdy etap. Z dzisiejszego punktu widzenia to niewielkie i niezbyt szybkie jachty, ale miały dobre, zdeterminowane załogi.

Dzisiaj, gdy o tym myślę, wydaje się to niewiarygodne. Żeglowali tam bardzo dzielni ludzie.

Zygfryd Perlicki to wyjątkowy żeglarz. Utalentowany, wszechstronny... Startował w klasach olimpijskich z dużym powodzeniem, ale także

na jachtach morskich. Jednak za rejs życia uznawał ten na „Trygławie”, kiedy uratował trzy życia ludzkie na morzu.

Podczas Admiral's Cup '79 toczyliśmy wielogodzinne dyskusje w kubryku „Łużycy” – naszego statku bazowego kotwiczącego pośrodku cieśniny Solent. Podobało mi się, jak Zyga analizował wyścigi. Wzór żeglarza renesansu – wszechstronnego.

Wierzchołki fal fosforyzują w rozbłyskach naszego stroboskopu na topie masztu. Tylko jego światło potrafi przebić ciemności na kilkadziesiąt metrów. Na ile czuły jest radar? Czy dryfujące kawały lodu dają wystarczające echo? Mamy informacje, że angielska żeglarka Ellen McArthur, żeglując samotnie poniżej 45 równoleżnika na południe miesiąc temu, na jedenaście dryfujących olbrzymich kłoców lodu tylko jeden zidentyfikowała na ekranie.

Ubranie zapinamy tak, że tylko fragmenty oczu wystają z kombinacji czapki i kaptura. Rękawice znajdują stałe miejsce na kole sterowym. Wygrzane miejsce. Szybko znikająca z naszych zapasów kawa to najbliższa ciepła przyszłość.

Komputer w nawigacyjnej z czerwoną łódeczką na środku ekranu to pomniejszony Wielki Ocean Południowy, widziany gdzieś z połowy drogi Księżycy do Ziemi. Z takiej perspektywy widać problemy, które zostały w naszym normalnym świecie. Łódeczka przecina izobary z prędkością średnio 400 mil na dobę i tak szybko oddalamy się od linii startu. Ale czy tak samo szybko zbliżamy się do mety?

Darek przewraca kartki w spisie radiosygnatów. Próbujemy nawiązać łączność z Gdynią Radio, ponieważ nasz telefon Mini M jest poza zasięgiem satelity. Trzecią dobę nie dostajemy „gribów” i żegluga jest nieco bardziej tradycyjna. Nanoszone na ekran układy baryczne to standardowe informacje z Kapsztad Radio i Perth. Do trawersu Leeuwin – początku południowo-wschodniej Australii – tylko 1300 mil. Później czeka nas cholerne Morze Tasmańskie. Leżę na koi wpatrzony w sufit i myślę o kolejnej porcji niezbyt dobrych informacji i plotek z kraju. Nie może się to przenieść na załogę, bo zwariujemy. Nie mamy szans na riposty i kłótnie, bo mózg człowieka w takim miejscu i bez możliwości polemiki jest bez szans wobec interlokutorów, jak ich delikatnie nazywam.

Zranić kogoś na łądzie to zaledwie kilka procent w porównaniu z naszą sytuacją. Ale to jest nie do wytłumaczenia. Nikt na łądzie tego nie

zrozumie. Nasze dobrowolne więzienie jest absolutnie doskonałe. Nie ma żadnej możliwości ucieczki. Fort Knox czy Alcatraz przy naszej izolacji to pikuś. I nawet nie potrzeba strażników.

Przed takim rejsem naprawdę warto przeczytać *Okręt*. To duża dawka informacji o duszy ludzkiej, zachowaniach w sytuacjach zupełnej izolacji od świata, gdy jesteśmy zdani tylko na siebie. I o tym, jak wiele zależy też od tych, których zostawiamy na brzegu.



Po mistrzostwach Polski w 1977 roku miałem okazję poznać Kubę Jaworskiego.

Byliśmy z naszą załogą z „Tornado” na wycieczce „Spanielem” po Zalewie Szczecińskim, na zaproszenie Kuby.

Zwracały uwagę przemyślane detale na „Spanielu”. Jacht przygotowany wzorcowo do żeglugi samotnej. Szczecińska grupa żeglarzy regatowych imponowała kreatywnością i wiedzą.

Jachty ich konstruktorów były mniejsze i relatywnie szybsze. Szczególnie po wyrównaniu czasowym w formule wyrównawczej. Po dokonywanych udoskonaleniach seryjne łódki, jak „Karfi” czy „Ogar”, były nie do pobicia przez konkurencję gdyńsko-gdańską. Przy chronicznym braku stałej konfrontacji z łódkami zachodnimi to było naprawdę coś.

Drugie miejsce Kuby Jaworskiego w regatach OSTAR w klasie Jester przez Atlantyk tylko to potwierdziło. Trzecie w klasyfikacji generalnej. Fantastyczny wynik! Kuba wcześniej był także drugi w regatach Mini Transat. Płynął na „Spanielku” – łódce, która nie została zbudowana w Polsce. Jednak wynik potwierdzał wielkie możliwości Kuby w samotnej żegludze. Jego klasę pokazało też trzecie miejsce na nowym „Spanielu 2” w kolejnych regatach OSTAR i pierwsze miejsce w kategorii jachtów jednokadłubowych w tych regatach. Stawia to Kubę Jaworskiego na niekwestionowanym szczycie polskich samotników w regatach oceanicznych do dzisiaj.

Jurka Siudego z kolei poznałem już wcześniej, w połowie lat 70. podczas regat Dominika w Gdańsku. Obydwaj z Kubą zainaugurowali regaty samotników w kraju, startując w pierwszym bałtyckim pełnomorskim „match race” ze Świnoujścia dookoła Bornholmu i z powrotem. Zachowali w tajemnicy informację, kto wygrał w tych pierwszych

zmaganiach. Zaczytywałem się później w książce Kuby 11.40 GMT – Newport.

Obaj byli dla mnie nabieżnikiem, jak należy żeglować. Obaj byli wzorem żeglarzy dżentelmenów.

Przy bardzo dobrym żeglowaniu i dobrym przygotowaniu jachtu, jakie prezentowała załoga Jurka Siudego na „Karfi”, łódki z akwenu Zatoki Gdańskiej nie miały szans. Walkę podejmował bliźniak „Karfiego” – „Levanter” prowadzony przez Bronka Tarnackiego, ale w przekroju sezonów „Karfi” był niedościgniony.

Jednak początkowe informacje z pierwszego polskiego startu w Admiral’s Cup ’77, w których obaj startowali, były fatalne. Tam żarty się kończyły. Startowały dwie łódki typu Draco i „Spaniel”.

Jurek startował pierwszy raz na nowej szczecińskiej konstrukcji typu Draco. Jacht o nazwie „Bumerang” żeglował znowu najszybciej.

Niezmordowany Zyga Perlicki płynął na trzecim jachcie – „Hajduk”. Wszyscy bez powodzenia.

Kiedy byłem dwa lata później na tym trudnym akwenu, wiedziałem już, że startować tam powinny zupełnie inne jachty i załogi z innym niż my przygotowaniem. Ale systemu nie można było zmienić. Jedna, dwie konfrontacje rocznie na Zachodzie, na które łaskawie pozwalano, nie dawały takiego zastrzyku doświadczenia i wiedzy, które pozwoliłyby pokonać zachodnie załogi. Nawet nowoczesne jachty, jakimi były nasze trzy „cuppery” – jachty do regat rangi Grand Prix zbudowane w 1979 roku – nie mogły żeglować szybciej od przeciwników. „Cetus”, „Hadar” i „Nauticus” to był nasz polski team marzeń. Marzeń, które zweryfikowało życie. Doskonały konstruktor nowozelandzki Dough Peterson, którego łódek na Admiral’s Cup ’79 było ponad 40 procent, dobra stocznia i chyba dobrzy żeglarze. I co? Najmniejszych szans. Później posiadałem wiedzę taką, by stwierdzić, że konstrukcja tak, ale technologia naszej stoczni jachtowej w Gdańsku nie. Zastosowane materiały i sposób budowy nie pozwoliły na uzyskanie ciężaru jachtu, jaki zakładał konstruktor. Jachty to jedno, ale nasze żeglowanie, które w zasadzie było ograniczone do krajowego podwórka, pozostawiało wiele do życzenia. Nie była to nasza wina. System polityczny nie pozwalał na regularne starty wśród silnej konkurencji zachodniej. Paszporty wydzielano od święta. Byliśmy jednak pełni nadziei i optymizmu.

Jednak mój przeskok z „samotopów” na nowoczesny jacht regatowy w ciągu trzech lat był rewolucyjny. Zacząłem zagłębiać się w opracowania

żaglomistrzów, firm produkujących maszty, pierwsze opracowania elektroniki pokładowej i techniki żeglowania. Prawidłowe ustawienie masztu, jego pochylenie, wydobycie doskonałego kształtu żagla, prawidłowy dobór żagli, napięcie szotów, fałów, regulacje. To wszystko staraliśmy się opanować na nowym dla nas sprzęcie. Pierwszy raz miałem do czynienia z nowoczesną techniką i technologią wykorzystaną na potrzeby żeglowania regatowego. To było fascynujące. Firmy dostarczające maszty, takielunki i żagle na jachty regatowe pomagały w pozyskaniu wiedzy niezbędnej do opanowania nowego i nowoczesnego sprzętu. Nowe materiały i technologie poddane były surowemu egzaminowi w wyjątkowo trudnych warunkach, w jakich przebiegały prawie całe regaty. Pierwszy raz spotkaliśmy się z nowoczesnymi masztami i takielunkiem prętowym.

Każdy żagiel przedni wymagał innej techniki zwrotu przez sztag. Najwięcej problemów sprawiało nam płynne wykonywanie prostych zwrotów przez sztag na dużej genui silno-wiatrowej (nr 1 Heavy). Niby prosty zwrot, ale na tym żaglu wymagana była specjalna technika.

Także ustawianie czy dokładniej strojenie masztu z takielunkiem prętowym wymagało większej precyzji i wiedzy niż przy takielunku opartym na rozciągających się linach stalowych.

„Marcyś”, Krzysiek, Jarek – spędzaliśmy wtedy razem czas w marinach cieśniny Solent na podglądaniu różnych rozwiązań na pokładach innych jachtów, robieniu szpiegowskich zdjęć popularną radziecką Smieną 8 i rozmowach z przeciwnikami, które w naszym chińskim angielskim brzmiały wesoło, ale były skuteczne.

Byliśmy bardzo wesołą załogą. „Marcyś” – Marek Siwiec, syn naszego kapitana. Jego przeznaczeniem była Szkoła Morska. Mój brat Krzysztof – student oliwskiego AWF-u. Razem z „Marcysiem” pracowali w rejonie dziobu i masztu. Mieli różne koncepcje pracy, ale byli twórczy.

Ich kłótnie dotyczące rozwiązań pracy na dziobie potrafiły rozśmieszyć pozostałą część załogi do łez. Obaj poszukiwali skutecznych rozwiązań pracy w tej części jachtu i często je znajdowali. Podpatrywaliśmy też przeciwników. Jarek Ostrowski z kolei był świetnym sternikiem, niestety niewykorzystanym w tych regatach. Razem z moim bratem i „Marcysiem” Jarek żeglował na „ćwiartkach”, czyli jachtach klasy ćwierć tony.

„Gogus” – Jurek Mikołajewski jako były zapaśnik pracował w kokpicie na kabestanach, trymował żagle, w czym pomagał mu Roman Wójcik. Romek – wtedy oficer marynarki wojennej, świetny żeglarz i wspaniały

kompan, o dużym poczuciu humoru. Maciek Kamiński, zwany „Czarną Damą”, trymował żagle i żeglował często z wymienioną trójką „ćwiartkarzy”. Wojtek Jankowski – „Mecenas” był naszą podporą lingwistyczną i logistyczną. Żeglował wtedy dużo i do dzisiaj jest motorem moich zwariowanych pomysłów, które teraz nie wydają się tak zwariowane. Sławek Szumalski i ja odpowiadaliśmy za stronę manewrową i nautyczną w tych regatach. Sławek żegluje do dzisiaj. Pewnie mniej niż kiedyś... Praca zawodowa zweryfikowała wiele żeglarskich życiorysów. Jego też.

Liczba jachtów na rzece Humble była dla nas szokująca. Rzeczka kilka razy szersza od gdańskiej Raduni mogła pomieścić setki jachtów, mariny, cały przemysł żeglarski. Cieśnina Solent po Zatoce Gdańskiej nie mieściła się w naszych wyobrażeniach. Tak zresztą jest do dzisiaj. Codziennie setki jachtów w drodze, a weekend to po prostu horror. Jachty wchodzące i wychodzące z Portsmouth, Southampton oraz rozlicznych dziur w Wight i Dużej Anglii doprowadziłyby do zawału kapitanat w Porcie Gdańskim, dla którego żeglarze wtedy byli zawsze niepotrzebnym utrapieniem. I powodowałyby mandaty za żeglugę po kanale portowym pod choćby najmniejszym skrawkiem żagla.

Silnik na jachcie forsującym Motławę to był wtedy luksus, a jak już był, to nie zawsze chciał palić – przeważnie z powodu zaawansowanego wieku.

Przepracowaliśmy z chłopakami całą zimę bardzo ciężko. Nad kondycją, wiedzą, przepisami regatowymi. Graliśmy w piłkę nożną na plaży. Obowiązkowy basen i siatkówka w klubie. Zostałem nawigatorem i szefem pierwszej wachty. W nomenklaturze jachtowej – pierwszym oficerem. Nie było wtedy GPS-ów, nawigacja była tą prawdziwą klasyczną nawigacją. System Decca, wprowadzany do żeglarstwa, w naszym kraju z powodów strategicznych nie był dopuszczany. Czyli tradycyjnie – namiary, zliczenie drogi, kompas magnetyczny, dewiacja i deklinacja, sekstant. Musiałem znaleźć sposób na szybkie określenie pozycji jachtu w cieśninie Solent. I taki sposób znalazłem. Oparty na naturalnych nabeżnikach – liniach wyznaczanych przez pokrywające się charakterystyczne punkty w cieśninie. Musiałem nauczyć się ich na pamięć. Notes z notatkami stawał się coraz grubszy.

Komin, przedłużenie ściany domu nad wodą, maszt z flagą w czymś ogródku nad wodą, boje, stawy – wszystko było w moich szkicach przecinającymi się liniami pozycyjnymi. Kalka nakładana na mapę, jedna

z kilkunastu w danej godzinie GMT (czas Greenwich), ograniczała swoimi konturami miejsca bezpieczne i żeglowną wodę wraz z prądami. Nie było czasu na obliczenia. Dzięki zimowemu szkoleniu z nawigacji u komandora Franciszka Wróbla moja kreatywność wzrastała. Autor podręczników nawigacyjnych o ogromnej praktyce ćwiczył ze Sławkiem i ze mną wiele godzin. Wiedział, na jak trudnym akwenie przyjdzie nam się ścigać.

Później dużo czasu spędzaliśmy już na „Nauticusie” na żeglowaniu po Solencie.

Dwa miesiące treningów na Solencie wystarczyły, bym poznał podstawy specyfiki cieśniny, różnice poziomów wody pływowej, silne prądy, obracające się z prądem jachty na kotwicy pod brzegiem, pochylone z płynącym prądem boje torowe i mieliźniane. Dzisiaj wszystkie elementy prędkości i kierunku ogarnia nawigacyjny program komputerowy. Lecząc Solent i tak potrafi płać figle.

Cieśnina Solent to także miejsce, skąd pochodzi większość wiedzy z książek Czesława Marchaja. Polski konsultant brytyjskich przygotowań do Pucharu Ameryki, wykładowca na pobliskim Uniwersytecie w Southampton i najbardziej znany żeglarski Polak nie tylko w cieśninie, lecz także na świecie. Zjawiska praktyczne ruchu jachtu jako pierwszy przełożył na język aero- i hydrodynamiki. Pokazał reakcje i relacje zjawisk przebiegających w dwóch środowiskach: wody i powietrza oraz szereg zjawisk zachodzących podczas ruchu jachtu, zupełnie niedocenianych lub nieznanymi większości żeglarzy. *Teoria żeglowania* w kilku wydaniach to nasze podstawy i początki teorii, które stosowaliśmy później w praktyce.

Następnie była jego *Seaworthiness: the forgotten factor*, bardzo ważna na oceanie. Biblia żeglarzy morskich regatowych. Pracował też przy analizie tragicznych regat Fastnet '79, która zaowocowała nowymi regulacjami bezpieczeństwa wprowadzonymi przez światowe władze żeglarstwa.

Postęp w elektronice pokładowej dyktowała wtedy angielska firma Brookes & Gatehouse. Jej produkty pozwalały na matematyczną ocenę i monitorowanie tego, o czym pisał Czesław Marchaj.

Najnowsze wtedy urządzenia B&G, w których opanowaniu pomagał nam pan Janek, pracownik tej firmy, były najlepsze na rynku.

Pan Janek był jedynym z załogi okrętu podwodnego ORP „Orzeł”, który przeżył II wojnę światową. Nie popłynął w ostatni rejs „Orła”. Kilka dni przed rejsem trafił do szpitala.

W Cowes współwłaścicielem restauracji był inny pan Janek – marynarz z niszczyciela ORP „Kujawiak”. Zaprosił któregoś dnia Romka Wójcika i mnie do domu. Sympatyczna pani domu, Angielka – żona pana Janka – nie znała języka polskiego, ale dbała o polskie akcenty w mieszkaniu. Każda poduszka na kanapie z orłem w koronie. Zdjęcia „Kujawiaka” na ścianach. Miło. Trochę inaczej niż w naszym kraju, gdzie wtedy orzeł z koroną był prowokacją.

Wcześniej na planie pokładu „Nauticusa”, który powstawał wtedy w stoczni jachtowej na Stogach, dyskutowaliśmy o koncepcjach pracy w nowym kokpicie. Sławek był szefem od manewrów i na jego głowie były wszelkie operacje manewrowe. Kiedy jeszcze dużo żeglował, był niesamowicie aktywny na pokładzie. Był motorem wszystkich operacji na pokładzie, a często i pod nim, na przykład gdy mieliśmy problemy z silnikiem. Potrafił wszystko zrobić, naprawić, gdy zdarzały się awarie. Na jachcie zachowywał się tak, jakby się na nim urodził.

Pierwsze regaty w cieśninie Solent z miejscowymi, wśród których były też jachty niezakwalifikowane do AC, rozwiały nasze złudzenia. Na prawie osiemdziesiąt łódek zajęliśmy miejsce w ostatniej piątce.

Mieszkaliśmy wtedy na statku szkolnym „Łużyca” Szkoły Morskiej ze Szczecina. „Łużyca” – przebudowany na statek szkolny trawler przetwórnia (typ B-10) – stała zakotwiczona na środku cieśniny Solent, a nasze jachty, jeśli pogoda pozwalała, były przycumowane do burty. Trzaskaliśmy zwroty i poznawaliśmy cieśninę całymi dniami, które dzieliły nas od startu w regatach. Zdarzało się często, że w czasie treningów spotykaliśmy jachty naszych przeciwników.

Porównywanie prędkości na wodzie z przeciwnikami czasami dawało nadzieję. W bezpośredniej walce jednak nie mieliśmy większych szans. Do tego dochodziło opanowanie znajomości pola regatowego w cieśninie – poruszanie się oraz planowanie drogi na tym skomplikowanym akwenie.

Dla mnie było to zupełnie nowe doświadczenie, podobnie jak próby rozwiązania problemów nawigacyjnych metodami, które sami ze Sławkiem wymyślaliśmy. Nie było wtedy powszechnych dzisiaj GPS-ów. Nawigacja klasyczna modyfikowana przez nas musiała

dawać szybkie rezultaty. Na podjęcie decyzji podczas halsowania pod brzegiem wyspy nie było czasu. Głębokość pod dnem topniała błyskawicznie i decyzje zwrotów musiały zapadać bez komend. Przeciwnik nad nami na tym samym halsie reagował natychmiast na okrzyk: „WATER!”. Wykonywał zwrot, dając nam miejsce do uniknięcia mieelizny – przepisy regatowe, a szczególnie ten jeden najczęściej stosowany w cieśninie, gdzie wszyscy gonili przy przeciwnym prądzie po starcie pod brzeg. Północny brzeg wyspy Wight dawał nieduży margines halsowania na płytkiej wodzie. Tam dno opada szybko od krawędzi plaży. Inaczej przy południowym brzegu Anglii, gdzie jest dużo większa przestrzeń na płytszej wodzie. Płycej to mniej prądu pływowego, większa prędkość jachtu nad dnem żeglującego pod prąd. Wskazówka sondy analogowej była zalepiana plastrem na polu poniżej 3 metrów. Nie było czasu na odczytywanie głębokości. Wskaźnik – wskazówka chowała się za plaster, okrzyk do przeciwników do dania miejsca na manewr – „WATER!”. Zwrot! Miałem swoje stałe punkty na brzegu, które, gdy się pokrywały, dawały linię pozycyjną „Nautica”. Nie było czasu na klasyczne branie namiarów. Zakres i dynamika pływów dawały także w każdej minucie doby inną głębokość, na którą trzeba było reagować. Do tego wszystkiego zmienne w czasie silne prądy pływowe. Jednak to było za mało, by nawiązać walkę nawet ze średniakami. Pojawiły się wtedy po raz pierwszy jachty z otaklowaniem ułamkowym, w którym przedni żagiel nie sięgał do szczytu masztu. Francuski „Accanito” czy szybko żeglujący australijski „Police Car” zmieniały historię, która zatoczyła koło. Kilkadziesiąt lat temu pierwsze jachty regatowe tak były otaklowane, czyli miały taką właśnie konfigurację ożaglowania. Intuicja starych konstruktorów była nieprawdopodobna. Ożaglowanie nazywane bermudzkiem dziesięć lat temu wróciło w nowoczesnych konstrukcjach regatowych jako bardziej sprawne aerodynamicznie.

Kolejny Admiral’s Cup w 1981 roku zgromadził na starcie zdecydowaną większość jachtów tak właśnie otaklowanych. Mały trójkąt żagla przedniego faworyzował tak otaklowane jachty szczególnie na wodach cieśniny Solent, gdzie szybkość zwrotów przez sztag przy ich ogromnej liczbie podczas wyścigu była często decydująca.

Naszym przewodnikiem pocieśniny był Jeremi Howard Williams. Jeremi wcześniej był nawigatorem na „Morning Cloud” – jachcie byłego premiera

Anglii, Edwarda Heatha. Wojtek Jankowski często rozmawiał z Jeremim o sposobach żeglowania na prądach i o specyfice cieśniny i od razu nam tłumaczył. Nie nadążaliśmy za nimi z naszym angielskim. Znali się obaj z pracy w wydawnictwach. Wojtek współpracował z Wydawnictwem Morskim, które publikowało wtedy perełki żeglarskie, a Jeremi był w Anglii wydawcą książek o tematyce żeglarskiej.

Jeremi był bardzo dumny z noszenia biało-czerwonej koszulki polskiego teamu.

Myślę, że równie dumny jak ze swoich odznaczeń, którymi były te najważniejsze angielskie z czasów II wojny światowej – przyznane mu, gdy był pilotem myśliwca w bitwie o Anglię.

Z uznaniem wspominał chłopaków z Dywizjonu 303 i nie tylko.

Bywaliśmy wtedy na salonach, czyli przyjęciach wydawanych przez Royal Yacht Squadron lub słynny Royal Ocean Racing Club, gdzie Jeremi poruszał się dość swobodnie pomiędzy lordowskimi mościami i znał mnóstwo ludzi, z księciem Jerzym włącznie. Podkreślał z dumą, że startuje na polskim jachcie. Było to bardzo miłe.

Wtedy jeszcze nie wiedziałem, że kilka lat później zostanę członkiem Royal Ocean Racing Club.

Silne prądy pływowe wynikające z lokalnych warunków były dla nas problemem. Poza tym dowiedziałem się, że do cieśniny wpływa kilka rzek, rzeczek. One też mają wpływ na siłę i kierunek prądu, szczególnie wtedy gdy na północy Anglii są opady.

Dla żeglarskich nacji, wychowanych i startujących często na wodach pływowych, to była przysłowiowa bułka z masłem. Oni mieli zegar pływowy zakodowany od dzieciństwa.

My musieliśmy bardzo szybko się tego nauczyć. Nasz doradca Jeremi Howard Williams znał dobrze Solent, ale nie potrafiliśmy tak naprawdę wykorzystać jego rad. Dwa miesiące żeglowania po cieśninie to za mało, by nadrobić braki i móc konkurować z załogami zawodowymi czy nawet amatorskimi, które były jednak bardziej doświadczone ze względu na dużą liczbę startów i mocniejszą konkurencję.

Najwięcej informacji o cieśninie i żeglowaniu na tym akwenie otrzymałem na początku od Jurka Klimka. Mój pierwszy nauczyciel żeglarstwa regatowego i przyjaciel przysyłał mi listy z Durbanu, gdzie pracował przy budowie portu w Oranie. Żeglował tam na swoim jachcie „Cleo”, który uratował od zniszczenia i wyremontował w naszym starym klubie

w Twierdzy Wisłoujście. Pisaliśmy do siebie sporo i to właśnie od Jurka dowiedziałem się już na początku, z czym będę miał do czynienia jako nawigator.

Po kolejnych latach, wielu godzinach spędzonych na żeglowaniu po tym akwenie, dzisiaj mógłbym być prawie przewodnikiem po cieśninie Solent, która jest chyba najbardziej żeglarskim miejscem na świecie.