

## ROZDZIAŁ JEDENASTY

### „KINGURRA”

*Im bardziej pograżasz się w zamęcie, tym bardziej - oczywiście - jesteś bezbronny. Ale to jest dług, który musisz spłacić za talent, jaki otrzymałeś.*

Ellen McLaughlin

### **Niedziela, 27 grudnia, 16.00–19.30**

„Sala wojenna” AusSAR pełna była mężczyzn ubranych w nieoficjalne letnie uniformy organizacji: białe koszule z krótkimi rękawami, luźne spodnie i buty, do tego krawaty. Panujący nastrój można by określić: kontrolowany chaos. Dzwoniły telefony od dziennikarzy, bliskich i zwykłych ciekawskich, chcących poznać sytuację regat. Bomba eksplodowała i wszystko zaczęło dziać się bardzo szybko. Za każdym razem, gdy nad ich głowami przelatował satelita, do centrum docierało coraz więcej szczegółów potwierdzających, że statki miały kłopoty.

Cywilni ratownicy zostali wezwani z urlopów. Do operacji wyznaczono siedem helikopterów i dwadzieścia samolotów. Poszukiwania utrudniał ogromny obszar działań: dwadzieścia tysięcy mil kwadratowych. Zadsponowano także zrzućenie do Cieśniny Bassa boj sonarowych do badania prądów.

Do siedemnastej liczba symboli aktywnych radiopław EPIRB – tych migających znaczków na ekranie komputera – wzrosła z jednego do tuzina. Wszystkie śmigłowce ratunkowe, które były w powietrzu, były zajęte przy „Stand Aside”, dlatego Garry Ticehurst i Ralph Schwertner stali się oczami i uszami AusSAR nad oceanem. Przekazywali komunikaty radiowe od flotylli i własne obserwacje pogodowe. Każdy meldunek z tego komunikacyjnego krzyżowego ognia – z pierwszej ręki czy od pośredników – lądował w rękach odbiorcy w „sali wojennej” pędzącego ze ścieralnym pisakiem w dłoni. Standardową praktyką AusSAR było wypisywanie nazw statków w tarapatach na wielkiej białej tablicy. Każdemu przypisywano wysoki, średni



lub niski priorytet. Przed zmrokiem liczba statków na tablicy wzrosła z dwunastu do piętnastu; to był rekord.

Część jachtów, które nadały sygnał „Mayday” otrzymała priorytet najwyższy, rozpaczliwie potrzebowała pomocy. Poziom średni otrzymały te łodzie, które uruchomiły EPIRB, gdy miały pecha, jak „Ninety-Seven”, który stracił ster i omal nie został staranowany przez frachtowiec. Najniższy priorytet otrzymały jednostki, których załogi włączyły radioboje ze strachu. Śmiertelnie przerażone na pokładach łodzi wściekle atakowanych przez ocean. Sami pośród fal wysokich jak dwa domy, rozmyślający o żonach i dzieciach i zastanawiający się, jaką spuściznę po sobie zostawią. Ci goście wzywali pomocy tylko po to, żeby dać znać światu, gdzie byli. Zawracamy do Eden, a morze jest cholernie wielkie. Zostawiliśmy na pokładzie dwóch ludzi i kliwer sztormowy. Nasze współrzędne są takie i takie. Przyślijcie natychmiast helikopter i zawieźcie nas w bezpieczne miejsce. Ci goście poważnie nadszarpnęli reputację Australijczyków jako twardzieli.

Jednym z jachtów o wysokim priorytecie był „Solo Globe Challenger”. Jego kapitanem i właścicielem był Tony Mowbray. Robotnik z Newcastle, górniczego miasteczka na północ od Sydney, który całe życie marzył o tym, żeby pożegłować w świat. I nie miał to być leniwy rejs wycieczkowy, ale samotny rejs dookoła globu bez zawijania do portów. Jeden człowiek, sam. I miał ten rejs przynieść dochód na rzecz organizacji dobroczynnej w Newcastle – „John Hunter Children’s Hospital Kids Club<sup>30</sup>”. Miał osobowość na poły stadną i samotniczą, jak każdy, kto szuka samotności na morzu.

Tak więc jego jacht był czymś więcej niż tylko jednostką turystyczną. To było niebo Mowbraya. Gdy po długich poszukiwaniach znalazł w końcu jednostkę godną tego miana, Mowbray sprzedał mniejszy „Polaris”, zastawił dom i kupił tego żwawego czterdziestotrzystopowca. Mógł się już pochwalić udziałem w trzynastu wyścigach Sydney–Hobart i każdą minutę poświęcał planom na październik 1990 roku, gdy zamierzał wyruszyć z Newcastle i powrócić dokładnie sześć miesięcy później. Regaty Sydney–Hobart 1998 roku były zarówno próbą generalną dla świeżo ochrzczonego „Solo Globe Challenger”, jak i próbą zebrania środków dla szpitala Johna Huntera.

<sup>30</sup> Klubu Dziecięcego przy Szpitalu Dziecięcym Johna Huntera



Mowbray wybrał ze swoich zapasów pięćdziesiąt tysięcy dolarów, żeby kupić maszt, wyposażenie nawigacyjne i inny ekwipunek. Ponieważ w regatach Sydney–Hobart nie można startować samotnie (wymagana jest co najmniej sześciuosobowa załoga, z czego co najmniej trzy osoby muszą mieć doświadczenie w wyścigu Sydney–Hobart), zaprosił siedmiu kumpli z kopalni. Dwaj, David Marshall i David Cook nigdy w tym wyścigu nie uczestniczyli. Marshall, ojciec pięciorga dzieci, miał ze sobą maskotkę: plastikowego delfina swojego czteroletniego syna. Kiedy sprawy przybierały zły obrót, polegał na nim, jakby był magiczny.

Wszystko zaczęło się dla „Solo Globe Challenger” całkiem dobrze, ale w niedzielę po południu przyszła najgorsza pogoda, jaką Mowbray kiedykolwiek spotkał w czasie trzydziestu dwóch lat żeglowania. Sztormował pod gołymi masztami, wypatrując klifów – tak w myślach nazywał fale – pędzących na niego. Fala za falą załamywała się na jego ukochany nowy jacht, a Mowbray za każdym razem ustawiał „Solo” pod kątem, unikając zniszczenia.

Ale Mowbray nie mógł sterować bez przerwy. Nieszczęście zaczęło się, kiedy dosłownie na chwilę zszedł pod pokład, zostawiwszy na górze czterech załogantów. Jacht uderzyły dwie fale. Pierwsza, wysoka na pięćdziesiąt stóp zaatakowała z przodu i obróciła łódź na bok. Druga nadbiegła z tyłu. Sześćdziesiąt pięć stóp wody spadło wprost na „Solo”, wgniatając go w ocean. Siedmiostopowy skajlajt w kabinie rozprysnął się i zimna, czarna woda wdarła się do środka. A kiedy „Solo” leżał na boku, jego nowy aluminiowy maszt zgiął się jak tani wieszak do ubrań.

Kiedy „Solo” prostował się, Mowbray wygramolił się na pokład. Keir Enderby leżał ściśnięty między masztem i bomem, ze złamaną nogą.

– Zabierzcie to ze mnie! – krzyczał rozpaczliwie.

Kąłuza krwi Tony’ego Purkissa mieszała się z morską wodą. Głowę rozbił mu spadający bom. Glen Picasso wisiał za burtą. Nie był w stanie wdrapać się na pokład, gdyż miał pęknięte i złamane żebra.

Mowbray po kolei zniósł rannych pod pokład. Zanim przywiązał ich w kojach i okrył kocami, włączył EPIRB i spróbował uruchomić silnik. Silnik nie działał. Radio także. David Cook popatrzył na Mowbraya ponuro.

– Jak, u diabła, mamy się stąd wydostać, bez żagli, bez silnika, bez łączności? Wszędzie w koło krew i ranni. Możemy zatonać. Jeśli nie załatamy łodzi, stracimy wszystkich, zwłaszcza poranionych.





– Uspokój się, brachu. Nie stracimy wszystkiego – odparł Mowbray.

Mowbray zachował spokój. Tylko tak mógł nie myśleć o okropnej stracie – całej pracy, wszystkich pieniądzech, marzeniach. Ustawił przewizoryczny żagiel i zawrócił w stronę Eden. Kazał załodze uszczelnić wybity skajlajt śpiworami.

– Kiedy skończycie uszczelniać, zaczniście wybierać wodę – warknął.

– I nie przestawajcie, dopóki całkiem nie osuszycie jachtu.

Usłuchali. Tymczasem Marshall, który rozpaczliwe pragnął znaleźć się w domu, usiadł w kącie i modlił się żarliwie. Był przekonany, że dopóki ściska plastikowego delfina, szczęście ich nie opuści. Nie był aż tak przerażony, żeby nie zadawać sobie pytań o motywacje do żeglowania. Dlaczego człowiek, który ma wszystko, zostawia dom w poszukiwaniu przygody? Cook wpatrywał się w niebo, szukał samolotu ratowniczego, który wszystko naprawi. Poważne pytania mogły poczekać – jeśli stosowny moment nadejdzie.

Mowbray sterował. Podejrzliwie patrzył na fale i słuchał ich.

– Już nigdy nie popatrzę na fale tak samo – powiedział. – Tamte fale chciały nas zabić. Widać było śmierć czającą się w wodzie.

Podczas gdy załoga „Solo Globe Challenger” z nadzieją spoglądała w niebo, szukając ratunku, Ticehurst i Schwertner ponownie wystartowali. Wpatrywali się w wodę, szukając „Solo Globe Challenger”. Było to zadanie beznadziejne i zniechęcające. Mieli do przeszukania olbrzymi obszar morza, pokrytego białą pianą, wciąż zmieniającego się, na którym oglądany z nieba czterdziestotrzystopowy jacht wyglądał jak zapalka.

Radiopławy EPIRB mogłyby ułatwić to zadanie, lecz prąd pchał jachty tak szybko, że żaden nie był tam, gdzie się go spodziewano. Z „Solo” było podobnie. Normalnie EPIRB działa jak urządzenie naprowadzające. Ale tym razem uruchomiono równocześnie tak wiele radiopław, że radary w helikopterach i samolotach oszalały. Nie były w stanie wycełować w konkretny jacht. Jedynym sposobem na odnalezienie łodzi było polecenie nad jej ostatnią znaną pozycję i szukanie wzrokiem. Canberra nie mogła być pomocna. W „sali wojennej” panował chaos. Zewsząd napływały nowe wezwania pomocy, pojawiały się sygnały z kolejnych radiopław, samoloty startowały, telefony dzwoniły.

Tylko Ticehurst trwał niezmiennie na stanowisku. W AusSAR z każdą chwilą coraz bardziej opierali się na jego przekazach radiowych i poszukiwaniach. Bardziej nawet niż skłonni byli przyznać. W narodowych



planach ratowniczych nigdy nie było mowy o śmigłowcach telewizyjnych.

O godzinie siedemnastej osiemnaście Ticehurst wciąż przeszukiwał ocean. Miał podkrążone oczy i bolały go wszystkie kości. Był w powietrzu już ponad dwanaście godzin. Zerknął na wskaźnik poziomu paliwa. Helikopter „ABC” znowu potrzebował tankowania, dlatego Ticehurst przerwał poszukiwanie „Solo”. Czekał go sześćdziesięciomilowy lot do Mallacoota, pod wiatr. Miał wrażenie, że nie posuwał się do przodu. Wtedy usłyszał w radio komunikat, który wstrząsnął całą Australią: „Mayday, Mayday, Mayday – tu „Winston Churchill”, „Winston Churchill”.

Ticehurst zachował spokój, tylko oczy mu się rozszerzyły.

– „Winston Churchill”, „Winston Churchill”, podaj swoją pozycję, over – powiedział do mikrofonu.

– Dwadzieścia mil na południowy wschód od zatoki Twofold, over.

– Potwierdź „Mayday”, over.

– Potwierdzam. Przygotowujemy tratwy ratunkowe. Helikopter „ABC”, mamy dziurę w kadłubie. Gwałtownie nabieramy wody. Nie możemy uruchomić silnika, żeby zacząć pompować.

– Zrozumiałem. Ile osób na pokładzie?

– Niner. Niner<sup>31</sup>.

Ticehurst natychmiast przekazał wezwanie do Canberry. Z powodu końącego się paliwa nie mógł polecieć wprost do „Winstona Churchilla”. Przekazał tę wiadomość przez radio Winningowi, ale nie otrzymał odpowiedzi. AusSAR natychmiast skierowało do „Winstona Churchilla” helikopter oddziałów powietrznych policji stanu Wiktorii, „Polair 1”, który wcześniej miał lecieć do „Stand Aside”; wysłano nawet brygantynę HMS „Young Endeavour” i „Telstra Control”.

Lecz nic nie było proste. Oto bowiem AusSAR znalazł się w sytuacji, kiedy liczba obiektów poszukiwań i ratownictwa przekroczyła zasoby organizacji. Nie było już więcej helikopterów, które można by wysłać na ratunek. Ludzie ze „Stand Aside” byli powoli podnoszeni na pokład śmigłowca. Peter Davidson sam wyratował pierwszych ośmiu rozbitków. Ale jego „Helimed 1” leciał już na resztkach paliwa w stronę Mal-

<sup>31</sup> Niner – w ten sposób wymawiana jest podczas literowania cyfra 9 według kodów NATO.



lacoota. A to oznaczało, że w ciągu następnych trzech godzin będzie w powietrzu mniej helikopterów. Wydarzenia następowały zbyt szybko. Trzy godziny czekania na nowy śmigłowiec to zbyt długo.

W AusSAR na bieżąco śledzono każdą minutę operacji ratunkowych. Słuchano rozmów między pilotami helikopterów a ratownikami w wodzie. Zazwyczaj dialogi te były podobne do podsłuchanego ze śmigłowca, który starał się jak najniżej zawisnąć nad oceanem w trakcie akcji ratowniczej.

– Uważaj na tę kurewską falę! Uważaj na tę kurewską falę!

Po chwili spokojnie i przepraszająco:

– Przepraszam koleżko, mam tu trochę problemów, wiesz, staram się utrzymać między falami a chmurami. Staram się utrzymać między falami a chmurami, sam rozumiesz.

W AusSAR wiedzieli, że Rod Hunter był ostatnim podniesionym przez Davidsona, zanim „Helimed 1” musiał odlecieć po paliwo. Mimo siedmiu – siedmiu! – już uratowanych, Davidson przeprowadził operację podniesienia Huntera podręcznikowo. Pętla ratownicza przełożona pod ramionami Huntera, błyskawiczne poderwanie do góry z tratwy, spokojne wznoszenie („Popatrz w dół, na pożegnanie” – mówią w takich sytuacjach ratowanym rozbitkom), chwila kołysania pod helikopterem dla uniknięcia uderzenia o płozy maszyny i wciągnięcie do kabiny.

W AusSAR niepokoił się o dwie kobiety, Michelle Blewitt i Kristy McAlister, wyciągające pozostałą czwórkę ze „Stand Aside”. Mężczyźni byli zmęczeni, w złej kondycji psychicznej, a kobiety, choć silne, były drobne. Wyczerpany człowiek we wzburzonym morzu tonie. Sprawy pogarszał jeszcze wiatr, który rzucał tratwę uwiązaną do rufy „Stand Aside”. Ale na to nic nie można było poradzić. Blewitt i McAlister musiały zrobić swoje. W AusSAR chcieliby im pomóc, dodać odwagi, wesprzeć je, ale mieli zbyt wiele innych problemów. Najnowszy meldunek z centrum kontroli „Telstry” mówił o tym, że „Business Post Naiad” mógł zostać przewrócony i pozbawiony masztu. Jak dotąd nie było to potwierdzone ani nie było informacji o ofiarach. A teraz „Winston Churchill” – skarb narodowy, symbol regat Sydney–Hobart – nabierał wody. Nie było wiadomo, czy na pewno tonął, czy nie, ale tak doświadczony żeglarz jak Richard Winning nie wskoczyłby do tratwy ratunkowej z byle powodu. Coś musiało być na rzeczy, ale jak faktycznie wyglądała sytuacja?

