

Batt był przekonany, że pogoda będzie dużo gorsza. Wiatr sześćdziesiąt do osiemdziesięciu węzłów i fale wysokie trzydzieści do sześćdziesięciu stóp. Jego przecucia opierały się na osobistych doświadczeniach z Cieśniny Bassa. Wziąwszy pod uwagę antarktyczne wiatry pędzące przez Ocean Południowy, układ wiatrów północno-wschodnich sunący na południe wzdłuż wschodnich wybrzeży Australii i niż pogłębiający się nad Cieśniną Bassa, trzeba było oczekiwać co najmniej wiatru o prędkości czterdziestu pięciu do pięćdziesięciu pięciu węzłów. Każdy z tych trzech parametrów pogodowych zwiastował katastrofę. Każdy z osobna mógł zniszczyć flotyllę. Dodaj wszystkie razem, a efekt będzie piorunujący.

Synoptyk, specjalista od prognoz długoterminowych, Roger „Clouds” Badham, nie był pracownikiem BOM, nie czuł się więc skrępowany zasadami nauki i bez zahamowani dzielił się swoimi obawami. Badham, łysiejący, z gęstą czarną brodą, był właścicielem firmy meteorologicznej „Marine Weather Services”. Dwadzieścia załóg wynajęło go jako konsultanta meteorologicznego. Wskutek jego ostrzeżeń o pięćdziesięciowęzłowym wietrze i wzburzonym morzu jeszcze przed startem zrobił się szum w porcie. Najlepsi żeglarze, mający za sobą udział w takich wyścigach, jak Puchar Ameryki, Whitbread czy Newport-Bermuda uważnie wsłuchiwali się w komunikaty BOM, ale gdyby mieli postawić na szali swoje życie, sięgnęliby po opinie Badhama.

Siedem czy osiem dni przed rozpoczęciem wyścigu Sydney–Hobart komputerowy program synoptyczny Badhama przewidział głęboki niż daleko na południowy wschód od Australii. Wydawało się, że nie będzie on miał żadnego wpływu na przebieg regat. Wiatr mógł tam smagać ocean, nic więcej. Jednakże intuicja Badhama – oparta na wiedzy, wielu latach doświadczenia i szóstym zmyśle co do pogody w Australii – podpowiadała mu, że cieśninę może nawiedzić monstrialny sztorm. Zapomnijcie o trzydziestu pięciu węzłach. Pomyślcie raczej o siedemdziesięciu.

W przeciwieństwie do Kenna Batta, Badham mówił o tym bez skrępowania.

Rankiem w przeddzień startu przyszedł na przystań CYCA i przekazał prognozę pogody swoim klientom. Później dyskretnie obszedł kolejne pirsy. Wtedy to, przekonany o niebezpieczeństwie grożącym żeglarzom, „Clouds” odwiedził przyjaciół i za darmo podzielił się z nimi swoimi obawami.

„Grozi wam wielka wichura” – powiedział Rogerowi Hickmanowi z jachtu „Atara”, dyrektorowi CYCA, posiadaczowi tytułu „Australian Ocean Racer of the Year”. „Połowa z tych łódek powinna pomyśleć o pozostaniu w domu”.

Hickman był wstrząśnięty. Zastanawiał się nad tym, co usłyszał. „Kiedy Roger Badham mówi coś takiego, lepiej go posłuchać”. Jednak ostatecznie „Atara” wystartowała.

Badham przewidział możliwość uformowania się na wschodnim Australii niżu, znanego jako „bomba pogodowa”. Są to nieprzewidywalne, gwałtowne wiatry na dużych wysokościach (często osiągające prędkość czterystu mil na godzinę) spadające na powierzchnię Ziemi. Wskutek działania siły Coriolisa, wynikającej z ruchu obrotowego Ziemi, powietrze nie spada pionowo w dół, ale wiruje, wsysając i ciągnąc w dół chmury. Wiatru nie można zobaczyć, ale chmury tak. Bomba pogodowa – kiedy wystąpi – pojawia się niespodziewanie na obrazach satelitarnych w postaci wiru chmur.

Jak każda bomba, niż australijskiego wschodniego wybrzeża potrzebuje kilku składników. Pierwszym jest gwałtowny wiatr. Wiatr jest niczym innym jak ruchem powietrza, poziomych warstw od powierzchni ziemi, aż po stratosferę. Gdy jedna z warstw jest cięższa od innej – układ

wyżowy – grawitacja ściąga je ku ziemi i wypełnia obszar zawierający powietrze chłodniejsze – układ niżowy. Poruszająca się niemal pionowo w dół masa powietrza zwana jest prądem. I znów, siła Coriolisa sprawia, że ten ruch odbywa się po spirali. Im ciaśniejsza spirala, tym większa prędkość wiatru.

Niż wschodniego wybrzeża może powstać nad biegunem południowym. Powietrze tam jest zimne i gęste. Wiatr stopniowo rośnie i przesuwa się w stronę równika, wiejąc z zachodu na wschód z powodu ruchu obrotowego Ziemi. Na wysokości trzydziestu tysięcy stóp nad ziemią pędzące na wschód powietrze tworzy dość wąski strumień zwany prądem strumieniowym. Prądy strumieniowe osiągają prędkość nawet trzystu czterdziestu mil na godzinę. To dlatego lot z Los Angeles do Sydney, przeciw prądowi strumieniowemu, trwa siedemnaście godzin, a z powrotem około dwanaście.

Powiew, który zaczyna się nad biegunem południowym, wzbija się trzydzieści tysięcy stóp nad ziemię i pędzi tam z prędkością połowy prędkości dźwięku. Natura nie znosi próżni, dlatego czasami prąd rusza w dół, żeby wypełnić układ niskiego ciśnienia – wyrównać ciśnienia w atmosferze. Obecność rozległego układu niżowego, jak ten nad Australią, sprawia, że cały impet tych potężnych wichrów kieruje się w dół, ku ziemi – albo morzu – tworząc przerażające warunki.

Stąd brały się przecucia Badhama. Zobaczył straszny splot czynników: po pierwsze, ekstremalnie silny wiatr z północnego wschodu przesuwany się na południe wzdłuż wybrzeży Australii; po drugie, jeszcze silniejszy wiatr sunący z zachodu na wschód wzdłuż Cieśniny Bassa, wprost na zderzenie z wiatrem północno-wschodnim.

Żeglarze przyzwyczaili się już do „południowej zmiany” u wejścia do Cieśniny Bassa. Jednak jest jeszcze jeden, najgroźniejszy czynnik. Zimny front przesuwany się w poprzek kontynentu australijskiego. Zimne powietrze znad stanu Wiktorja jest wpychane pod subtropikalne wnoszące się nad Sydney i wschodnim wybrzeżem. Stąd biorą się latem burze śnieżne nad nadbrzeżnymi górami. Potężny zimny front tworzący układ niskiego ciśnienia nad Cieśniną Bassa jest tym, czym benzyna dla koktajlu Mołotowa. Kumulacja tych trzech czynników morze stworzyć „bombę pogodową” wprost nad niczego niespodziewającymi się jachtami.

Niepokój Badhama powiększały jeszcze dwa dodatkowe szczegóły. Przed wszystkim duża różnica ciśnień w układach wysokiego i niskiego ciśnienia. Jeśli prędkość wiatru wysoko była wielka, a układ niskiego ciśnienia na poziomie oceanu miał wyjątkowo niską wartość, powietrze z góry mogło spaść na powierzchnię wody niemal natychmiast. I tak już gwałtowny wiatr nad Cieśniną Bassa mógł podwoić, a nawet potroić swoją prędkość.

Najbardziej subiektywna była ostatnia zmienna: zbieżność w czasie. Wszystko – prędkość wiatru, niskie ciśnienie, bliskie sąsiedztwo – mogło zdarzyć się równocześnie. W BOM uznano zapewne, że prawdopodobieństwo takiego zdarzenia było zbyt małe, by straszyć wszystkich.

Tak więc żeglarze dostali tylko pogłoski, które Badham zostawił w przystani. Ale pogłoski i spekulacje to za mało, żeby odwołać regaty Sydney-Hobart. Kapitanowie i ich załogi przez wiele miesięcy szykowali łodzie do tego wyścigu. Przyjaciele, sąsiedzi i koledzy z pracy wiedzieli o ich udziale w zawodach. Może nawet wynajęli łodzie, żeby z bliska obserwować start. Kapitan, który by odwołał udział w wyścigu Sydney-Hobart na podstawie plotek krążących po nabrzeżach i przeczuć jakiegoś niezależnego synoptyka, musiałby być albo niezwykle głupi, albo niewiarygodnie odważny.

Po ogłoszeniu, na siedemdziesiąt cztery minuty przed startem, ostrzeżenia BOM, kilka jachtów zawróciło. Był wśród nich Ian Kiernan na pokładzie trzydziestoczerostopowego „Canon Maris”. Ten „dziurawy kloc” miał już niemal czterdzieści lat, a w jego załodze znajdował się siedemdziesięcioletni Richard „Sightie” Hammond, startujący w regatach Sydney–Hobart już po raz czterdziesty – więcej niż ktokolwiek inny. I chociaż jacht sunął wspaniale pod spinakerem, Kiernan doszedł do przekonania, że dla „Canon Maris” lepiej będzie unikać wzburzonego oceanu. Nie miało znaczenia, że na pokładzie „Canon Maris” rok wcześniej Kiernan wygrał swoją klasę. Ani to, że odwieczny rywal, „Southerly”, płynął dalej. Czas wracać do domu. „Canon Maris”, tylko o stopę krótszy od „Midnight Rambler”, jest za mały na wysokie na trzydzieści stóp fale.

Kiedy „Canon Maris” wracał do portu, „Clouds” Badham wrócił do biura w Sydney, żeby znowu sprawdzić komputery. Chciał dokładnie zidentyfikować sztorm, zastąpić przecucia rzeczywistością faktów. Dysponując faktami, mógłby przedstawić je publicznie, może nawet w telewizji (Channel 10 zatrudnił go jako konsultanta meteorologicznego na czas regat Sydney–Hobart). Ale bez dowodów Badham narażał się na utratę wiarygodności. Publikowanie zatrważających prognoz na podstawie przeczuć, które później miałyby nie sprawdzić się, wystawiłoby „Clouds” Badhama na pośmiewisko wśród Australijskich meteorologów. Już nigdy nie znalazłby klientów wśród żeglarzy.

Badham ogląda najświeższe dane odebrane z balonów meteorologicznych i satelitów. Badham, człowiek, który zapowiedział w swoim życiu tysiące sztormów, jest przerażony. Uświadomił sobie, że jego dotychczasowe prognozy były błędne. Owszem, nadchodzi sztorm. Ale niewyobrażalnie potężniejszy, niż zapowiadał wcześniej. Badham oglądał te same dane, które w południe widzieli Dunda i Batt.

„O, cholera!” – rzucił Badham, dziesiąty raz sprawdzając informacje. „To będzie Armagedon”.

Badham zrobił wówczas rzecz bez precedensu. Połączył się drogą radiową z każdym ze swoich dwudziestu klientów i przekazał im ostrzeżenie. W regatach oceanicznych taka pomoc jest zabroniona. Dla zawodowca, jakim jest Badham, takie narażenie na szwank własnego przedsiębiorstwa dowodzi, jak wielkie musiało być – w jego ocenie – ryzyko. Zredukujcie żagle, powiedział kilku kapitanom. Innych zachęcał, żeby zrzucili spinakery i zawrócili do Sydney. Natychmiast.

BOM trzymało się ściśle faktów, choć mieli świadomość powagi sytuacji. Udręczony Badham przekazał swoim klientom każdy, najdrobniejszy szczegół. A ponieważ nie był oficjalnym synoptykiem regat, ostrzeżenia te nie były transmitowane do wszystkich łodzi.

Tego wieczora Badham posunął się jeszcze dalej. Pojawił się w Channel 10, powiedział całemu krajowi, co się wydarzy. Flotylla była daleko w morzu, poza zasięgiem, na drodze śmiertelnego sztormu. Po raz pierwszy opinia publiczna została poinformowana o problemie – BOM nie wydało żadnych takich prognoz. Media przekazały alarm przed zbliżającym się sztormem. Przez następne dwa dni regularnie publikowano kolejne uaktualnienia. Widzowie zablokowali linię telefoniczną CYCA i stronę internetową „Telstra” w poszukiwaniu informacji o swoich ukochanych.

Sue Psaltis początkowo ignorowała szum medialny. W końcu uległa strachowi, starając się nie okazać go chłopcom, a zwłaszcza Benowi. Telefon od Charlesa, starszego brata Eda, poprawił jej nastrój, ale niewiele.

„Załoga „Midnight Rambler” ma olbrzymie doświadczenie oceaniczne. Dadzą sobie radę” – powiedział Charles, kiedy zatelefonował do niej późno w nocy, w drugi dzień świąt.

W nocy, leżąc w łóżku i walcząc ze łzami, pragnęła mocno móc mu uwierzyć.