

raz w takich warunkach? Czy traciłem rezon w obliczu trochę gorszej pogody? Takie pytania zaprzętały moje myśli.

Zgodnie z prognozą, wiatr tężał, a zafalowanie roso. Jazda była bardzo ostra, na zjeździe z fali osiągnęliśmy do 25 węzłów. Nie mogłem się doczekać następnej aktualizacji, bo chciałem sprawdzić, ile nadrobiliśmy. Nieśliśmy dużo żagla – grot na pierwszym refie i kliwer 2. Właściwie to nieśliśmy zbyt dużo żagla, ale jacht dawał się w pełni kontrolować, a sterowanie nie wymagało nadmiernej siły. Przy sterze zmieniało się naszych czterech najlepszych sterników – jedynie oni byli w stanie utrzymać na kursie przeżaglowany jacht. Balansowaliśmy na ostrzu noża: jeśli udałoby nam się utrzymać tempo, to w pół doby mogliśmy dołączyć do czołówki; jeżeli jednak stracilibyśmy kontrolę, z pewnością skończyłoby się to awarią. Siedziałem przy stoliku nawigacyjnym, zgrzytałem zębami i wpatrywałem się w instrumenty.

Noc była całkowicie ciemna. Nie było widać księżyca, a gęste chmury przesłaniały gwiazdy. Ciemność była tak gęsta, że zdawała się pochłaniać światła naszych czołówek. Wściekły ryk morza za rufą był wysoce niepokojący. Nie widzieliśmy rozmiaru fal, ale w połączeniu z panującą ciemnością nasze mózgi z pewnością dodawały im kilka metrów wysokości. Gdy fala nas doganiała, jacht pochylał się do przodu, coraz bardziej i bardziej, niczym kolejka górską przed bardzo stromym zjazdem. Potem przypominała sobie o nas grawitacja i z nagłym kopnięciem jacht zaczynał ześlizgiwać się z fali... 32 tony leciały w mrok. Nasze odczucie prędkości było potęgowane przez brak punktów odniesienia. Widzieliśmy jedynie zalewającą pokład białą pianę. Jeśli ktoś się nie trzymał, to samo ciśnienie wody przelewającej się przez jacht mogłoby go zwalić z nóg i zmyć z pokładu. Wszyscy trzymali się mocno i wachta za wachtą kontynuowaliśmy tę szaleńczą galopadę.

Wiedziałem, że jesteśmy przeżaglowani. Wiatr przekroczył prognozowane 40 węzłów i czułem, że korekty kursu wymagają dużo większej pracy sterem. Akurat sterował Mike, starszy wachty, zarazem jeden z naszych najlepszych sterników. Instynktownie wyczuwał ruch jachtu i nawet bez punktów odniesienia był w stanie utrzymać kurs, posługując się jedynie kompasem magnetycznym. Robił to świetnie, a osiągnięte prędkości były oszałamiające. O północy dostaliśmy aktualizację,

która pokazała, że nadrobiliśmy wiele mil. Doskonale! Jeszcze kilka takich wacht i...

– Kurwa! Podświetlenie kompasu zgasło! Latarka, szybko! – darł się Mike zza steru.

Kosztująca grosze dioda podświetlająca kompas nagle przestała działać. Bez kompasu sternik był zupełnie ślepy. Mike był fantastycznym sternikiem, ale bez kompasu nawet on był bez szans. Drugi sternik walczył z czołówką, próbując podświetlić kompas. Nadal lecieliśmy z wielką prędkością, na granicy utraty kontroli. Błyskawicznie rzuciłem się do zejściówki, a gdy wychyliłem się na pokład, spojrzałem na Mike'a. Zjeżdżaliśmy właśnie z wysokiej fali, a on próbował skorygować kurs. Niestety kręcił sterem w złą stronę...

Nie zdążyłem nawet krzyknąć do załogi, aby padli na pokład.

Jacht odpadł od wiatru i wykonał niekontrolowany zwrot przez rufę. Nasz zdecydowanie za duży jak na te warunki i ważący 250 kilogramów grotzagiel zapracował wstecz. Podwójny kontraszot o łącznej wytrzymałości 16 ton pękł pod tym obciążeniem niczym parciany sznur. Aluminiowy bom o wadze 400 kilogramów przeleciał nisko nad pokładem niczym siekiera drwała podczas ścinania drzewa i z ogłuszającym hukiem zatrzymał się na drugiej burcie. Wszystko trwało nie więcej niż sekundę.

Gdyby ktoś oberwał bomem, poniósłby śmierć na miejscu. Załozie nic się nie stało, ale wszyscy wpadli w stupor i nie wiedzieli, co mają robić. Spod pokładu dochodziły okrzyki paniki, Mike przeklinał jak stary bosman, a jacht leżał na burcie, z grotem po niewłaściwej stronie.

Wpiąłem się w lajflinę i wyskoczyłem na pokład, aby zapanować nad sytuacją. Załoga później mi opowiadała, że moje pierwsze słowa brzmiały: „Wszyscy, kurwa, spokojnie!”.

Błyskawicznie policzyłem załogantów na pokładzie, a następnie kazałem wszystkim spod pokładu wyjść na pokład. Natychmiast! Spojrzałem na grotzagiel i zobaczyłem, że podczas tej niekontrolowanej rufy mocno się podarł. Musieliśmy go zrzucić – i to szybko. Żagiel topotał, a pionowe rozdarcie z każdą minutą się wydłużało. Dobrze wyćwiczona i zgrana załoga rzuciła się do działania i już chwilę potem zrzuciła uszkodzony żagiel, gdy...

Bang!

Poznałem ten dźwięk natychmiast. Pękła mosiężna raksa kliwra. Spojrzałem na żagiel i zauważyłem, że chodzi o górną.

Bang! Bang! Dwie kolejne pękły.

Bang! Bang! Dwie następne.

Nie zdążyłem nawet mrugnąć okiem, gdy wszystkie 20 raks pękło, uwalniając lik przedni żagla – zupełnie jakby odsunął się suwak. Nagle musieliśmy sobie poradzić z dwoma topoczącymi żaglami. Grot nadal wściekle się telepał, a kliwer rzucał się do przodu i do tyłu, wydając przy tym złowrogie jęki, gdy napełniał się wiatrem. Żagle szarpały masztem w przeciwnych kierunkach, a ruch ten przenosił się na kadłub. Coraz więcej osób pojawiało się na pokładzie i zapanował chaos.

Co robić?

Dziura w grotżaglu robiła się coraz większa, ale to kliwer stanowił poważniejsze niebezpieczeństwo. Musieliśmy natychmiast go zrzucić, ponieważ mógł doprowadzić do złamania masztu. Dół żagla rozerwał się z przeszywającym traskiem. Nic dziwnego, żagiel pracował pod obciążeniem, o którym nie śniło się żaglomistrzom.

Szybko!

Posłałem wszystkich na dziób, gdzie stoczyli bój z żaglem. Ciężkie płótno atakowało ich z siłą, przy której z łatwością mogło dojść do złamań palców lub nosów. Raksy na liku przednim były popękane, a ich ostre krawędzie kaleczyły i dziurawiły goretexowe sztormiaki. Członkowie załogi starali się wspólnymi siłami docisnąć żagiel do pokładu, ale wiatr podrywał płótno i rzucał ich z pakunku niczym mrówki. Toczyliśmy bój ze śmiertelnie obojętnym i nieskończenie silnym przeciwnikiem. I przegrywaliśmy.

Udało nam się jakoś wypchnąć żagiel za burtę, po czym przez pięć minut wyciągaliśmy go z wody i sznurowaliśmy na pokładzie. Połowa załogi została na dziobie, zabezpieczając i wiążąc żagiel niczym groźnego przestępcę, podczas gdy reszta wróciła, aby dokończyć pracę przy grocie, który został maksymalnie zarefowany i zabezpieczony. Jeden z załogantów zwymiotował z wysiłku, a reszta padła na pokład, ciężko dysząc. Z maksymalnie zrefowanym grotem żeglowaliśmy wolniej, ale

dużo łatwiej było kontrolować jacht. Założyliśmy kontraszot i przysłała pora, aby zadbać o załogę.

Adrenalina powoli przestawała działać i wiedziałem, że przynajmniej kilka z wcześniej żywiących obawy osób niedługo będzie w szoku. Upewniłem się, że na pokładzie wszystko w porządku i odesłałem podwachtę do koi. Gdy podwachtą zeszała pod pokład, wachta pokładowa sklarowała jacht i postawiła foka sztormowego, aby jacht żeglował stabilniej. Załoga nadal była nabuzowana emocjami, ale wszyscy cieszyli się, że nikomu nic się nie stało. Podziękowali mi za skuteczne opanowanie sytuacji i dbałość o ich bezpieczeństwo. W głębi duszy wiedziałem, że owszem zadbałem o bezpieczeństwo załogi, ale to ja doprowadziłem do tej katastrofalnej sytuacji.

„Idiota! – myślałem. – Skończony kretyn! Tyle pieprzysz o dbaniu o żagle i odległym zwycięstwie, a potem niczym zaślepiony rywalizacją amator szarżujesz i ignorujesz własne zasady. Od kilku godzin byliśmy przeżaglowani, a ty nic nie zrobisz! Niech cię szlag!”

Wszystko było moją winą. Owszem, nie miałem wpływu na awarię oświetlenia kompasu, ale gdybyśmy nie byli tak beznadziejnie przeżaglowani, to nie mielibyśmy teraz dwóch podartych żagli. Przygniatało mnie poczucie winy. Zignorowałem przecucia, aby wywalczyć dobry wynik, a teraz mieliśmy nie lada problem. Podarty grot uniemożliwił osiągnięcie optymalnej prędkości i pewne było, że na tym etapie już nic nie ugramy, ale kara punktowa za dwa podarte żagle mogła zniweczyć nasz olbrzymi wysiłek z poprzedniego etapu.

Poczucie winy doprowadziło do tego, że czułem się zobowiązany naprawić sytuację. Popełniłem błąd i byłem przekonany, że muszę odpokutować. Wtedy uważałem, że to szlachetne – nieustraszony kapitan haruje non stop, aby zaradzić nieszczęściu i umożliwić załodze dalszą rywalizację. Teraz wiem, że było to bardzo egoistyczne podejście. Chciałem złagodzić własne wyrzuty sumienia i skoncentrowałem się na naprawie szkód będących efektem błędnej decyzji. Straciłem z oczu szerszy kontekst – nasz wynik oraz moją odpowiedzialność jako kapitana i dowódcy.

Naprawę żagla mogłem spokojnie zlecić komuś innemu. Mieliśmy w załodze wielu kreatywnych żeglarzy, którzy z pewnością znaleźliby

dobry sposób na załatwienie rozdarcia i zabezpieczenie żagla do momentu dopłynięcia do Kapsztadu, ale wyrzuty sumienia mi na to nie pozwoliły.

Poważny błąd.

O świcie miałem gotowy plan. Założyłem, że wjadę w uprzęży na maszt i zbadam rozdarcie. Ustaliliśmy z Bobem, że nawiercimy dziury wzdłuż pionowego rozdarcia i przymocujemy tam równoległe dwie listwy, które następnie ściągniemy cienką linką. Było to wykonalne i warsztatowo nawet proste, ale 12 metrów nad pokładem płynącego z niemałą prędkością jachtu, sprawa zaczęła wyglądać zupełnie inaczej.

Bob pomagał mi przez cały czas, ale i tak spędziłem prawie 10 godzin na maszcie. Do kolacji dziura została załatwana, a nasze rozwiązanie prezentowało się dość solidnie. Praca nie była skomplikowana. Po opracowaniu rozwiązania mogłem spokojnie zlecić wykonanie komuś innemu, ale wolałem sam się tym zająć. Od trzymania się masztu straciłem czucie w nogach. Gdy wreszcie zszedłem, byłem wyczerpany i odwodniony, ale moje wyrzuty sumienia zniknęły.

Tego dnia nie było codziennego spotkania w porze obiadowej. Przepływ informacji został zakłócony. Byłem jedyną osobą, która знаła hasło do naszej skrzynki mailowej, więc załoga nie miała pojęcia o ewentualnych postępkach w regatach. Wszyscy byli pełni obaw. Nie mogli także pobrać map pogodowych, więc nie wiedzieli, czy sytuacja będzie się pogarszać, czy polepszać. Pozbawienie załogi regatowej dostępu do kluczowych informacji, pozwolenie na szerzenie się obaw i wytworzenie atmosfery niepewności to najprostsza droga do spadku morale.

Skupiłem się na naprawie żagli, a moja załoga w tym czasie wiele straciła. Powinienem być zadbać o to, by wszyscy przepracowali ten groźny incydent. Sytuacje tego typu mogą doprowadzić do utraty wiary w siebie i moim zadaniem było udzielenie załodze wsparcia – szczególnie Mike’owi. Ja miałem olbrzymie wyrzuty sumienia, a co dopiero on... To on stał za sterem, gdy doszło do tego niekontrolowanego zwrotu i choć jego błąd był wynikiem awarii wyposażenia jachtu, to wiem, że czuł się odpowiedzialny za to, co się stało – bo takim jest człowiekiem.

Tego dnia wiatr odkręcił na południowy, co pozwalało na obranie bezpośredniego kursu do Kapsztadu. Byłem zajęty naprawą żagla i nie

zwracałem uwagi na instrumenty nawigacyjne, więc nie wykorzystaliśmy tej odkrętki. Reszta floty zareagowała natychmiast, więc straciliśmy kolejne mile... Najnowsze wyniki były dla nas zaskoczeniem – spadliśmy na siódmą pozycję. Wiatr jednak osłabł, a my nieśliśmy optymalną kombinację żagli, więc wciąż mieliśmy szansę na awans do pierwszej piątki. Kolejna noc była ponownie mroczna i napawała niepewnością. Ograniczyłem rotację przy sterze do naszych szczęściu najlepszych sterników. Nikt nie protestował, bo i nikt nie chciał odpowiadać za sterowanie w razie kolejnej niebezpiecznej sytuacji. Byłem wykończony pracą na maszcie i poszedłem spać. Ponieważ byliśmy na właściwym kursie, jacht nie był przeżaglowany, a sternicy zdawali się mieć wszystko pod kontrolą, wydałem dyspozycje i poszedłem spać. Byłem chwilami nieprzytomny.

Mniej więcej dwie godziny później nadeszła kolejna chwila próby. Pamiętam, że poczułem nagły przechył i już wiedziałem, co nas czeka. Drugi niekontrolowany zwrot przez rufę. Czas zdawał się zwalniać, a ja leżałem przyklejony do burty, mając nadzieję, że tym razem kontraszot wytrzyma.

Trach!

Kontraszot jednak nie wytrzymał.

Podobnie jak poprzedniej nocy teraz także bom przeleciał nad pokładem z przerażającą energią i z głośnym hukiem zatrzymał się na olinowaniu po drugiej stronie. Jacht aż zatrzęsł się od uderzenia. Krzyki na pokładzie i jeszcze głośniejsze pod pokładem. W sekundę wyplątałem się ze śpiwora i zacząłem zakładać kamizelkę ratunkową.

„Jak to się, do diabła, stało? – przeleciało mi przez głowę. – Czy wszyscy są cali? Czy nikt nie wypadł za burtę? – I najważniejsze: – Czy maszt wytrzyma?”

Na pokładzie powitał mnie znajomy widok. Jacht był przechylony na niewłaściwą burtę, a grot pracował wstecz. Policzyłem załogę – wszyscy cali i zdrowi. Zacząłem znów oddychać.

Spojrzałem w górę, spodziewając się ponownego rozdarcia w miejscu mojej naprawy, ale żagiel wytrzymał. Nieźle.

Napędzana adrenaliną, zmęczona i wykończona załoga zaczęła ruszać się szybciej. Na szczęście uszkodzenia były minimalne. Spędziliśmy dwie godziny na klarowaniu jachtu i zabezpieczeniu grota nowym

kontraszotem, co do którego mieliśmy prawie pewność, że wytrzyma. Użyliśmy najmocniejszych i najbardziej technologicznie zaawansowanych lin na jachcie. Nie mogliśmy zrobić nic więcej.

Bob stał za sterem podczas tego niekontrolowanego zwrotu przez rufę. Był naszym najlepszym i najbardziej doświadczonym sternikiem. Nie wyobrażałem sobie, że mógłby wykręcić niekontrolowaną rufę w wyniku zwykłego błędu. Był na to za dobry i dotychczas nie popełniał błędów.

Po opanowaniu sytuacji na pokładzie i powrocie na właściwy kurs zszedłem pod pokład, aby porozmawiać z Bobem. Był tak zdenerwowany, że aż ciekły mu łzy. Jako doświadczony żeglarz doskonale wiedział, że o ile tym razem obyło się bez większych uszkodzeń i kontuzji, to gdyby ktoś akurat stał na wysokości bomu, to mogłoby się to skończyć śmiercią. Uderzenie w głowę rozpędzonym bomem oznacza natychmiastową utratę życia.

Bob nie potrafił wytłumaczyć, co się stało. Nie szukał wymówek i nie zrzucał winy na nikogo innego. Wiedział, że popełnił błąd i z pokorą to przyjmował. Czuł się winny i odpowiedzialny za zaistniałą sytuację. Widziałem, jak błędnie coraz bardziej, a wraz z kolorami zanika jego wiara w siebie. Doskonale znałem to uczucie i sam też znów poczułem wyrzuty sumienia.

Jego błąd był najprawdopodobniej wynikiem braku snu przez ostatnie 24 godziny. Ten stan z kolei był konsekwencją mojego błędu, który doprowadził do incydentu z poprzedniej nocy. Objąłem Boba i tak siedzieliśmy, a łzy ciekły mu po twarzy.

Chciałem mu pomóc. Powiedziałem, że w żeglarstwie są dwa rodzaje sterników – tacy, którzy sprawili, że jacht wykonał niekontrolowany zwrot przez rufę, i tacy, którzy na ten temat kłamią. Zapewniłem go, że jest naszym najlepszym sternikiem i moją największą obawą jest, że straci wiarę w siebie. Musiał jak najszybciej się otrząsnąć i odzyskać zaufanie do samego siebie. Wyraźnie widziałem, że moje wsparcie wiele dla niego znaczy. Dla mnie ta rozmowa również była oczyszczająca i w pewnym stopniu sobie też odpuściłem winy.

Załoga zachowała się wobec Boba wprost wspaniale. Wszyscy wspierali go i pocieszali. Doskonale widać było, że przestrzegana jest zasada

nieobwiniania, co do której umówiliśmy się, że będzie obowiązywała w załodze. Nie udawaliśmy, że nic się nie stało, czy że się tym nie przejmujemy. Mogliśmy wiele nauczyć się na błędach i następnego dnia podczas codziennego spotkania wymyśliliśmy lepszy i bezpieczniejszy sposób na założenie kontraszotu, jeśli kolejny miałby nie wytrzymać.

Dwie noce i dwa niekontrolowane zwroty przez rufę? Jakie są na to szanse?

Wiatr ponownie osłabł, więc zrzuciliśmy mały kliwer i postawiliśmy spinaker, aby nie tracić prędkości. Załoganci byli trochę podłamani pechową serią zdarzeń, ale nie tracili ducha walki. Chcieliśmy zyskać jak najwięcej, nawet mając świadomość, że nie awansujemy na wyższą pozycję. Mieliśmy nadzieję, że chociaż trochę postraszymy jacht płynący na szóstym miejscu. Aktualizacje pozycji były mocno demoralizujące: nasi główni rywale z „Team Finland” lecieli prosto do celu z dobrą prędkością, zajmując drugą pozycję – zaraz za „Cork”. Na tym etapie miejsce na podium było dla nas nieosiągalne i miało to negatywny wpływ na motywację. Członkowie załogi nie byli już tak zainteresowani kolejnymi aktualizacjami pozycji i nie wypytywali o zmiany żagli.

Te dwa wypadki wystawiły także moją motywację na próbę. Żaden z nich nie był katastrofalny w skutkach, ale oba stanowiły poważną przeszkodę. Potrzeba mnóstwo energii, aby pokonywać trudności i ścigać się przez całą dobę, jednocześnie motywując 18 osób do tego samego. Spokojny weekend w domu z pewnością by mi pomógł. Mógłbym wszystko przemyśleć i wrócić z nowym zapałem, ale nie miałem takiej możliwości.

Gdy tego wieczora słońce zachodziło nad falami południowego Atlantyku, na jachcie panowało wyczuwalne napięcie połączone z obawą. Niebo było zakryte chmurami, księżyc też się schował. Przykrywający wszystko atramentowy mrok miał i nas pochłoniąć za niecałą godzinę.

Jaka katastrofa czeka nas tej nocy? Jestem pewny, że załoga zadawała sobie to pytanie. Ja też się nad tym zastanawiałem – trochę na poważnie, a trochę cynicznie. Może kolejny niekontrolowany zwrot przez rufę? A może pęknięty fał? Albo zderzymy się z wielorybem, akurat jest na nie sezon. Uwaga, kręcimy kołem nieszczęść i czekamy...



Ten obraz wydał mi się nawet zabawny. Wręcz zmusił mnie do chichotu – pierwszego od wielu dni.

Najwyraźniej zapomniałem odpukać w niemalowane, ponieważ już kilka godzin później, podczas zrzucania spinakera po tym, jak wiatr przybrał na sile, jedna z nierdzewnych szekli, którymi zamocowaliśmy szot do żagła, rozpadła się z hukiem.

Olbrzymi żagiel pozbawiony kontroli zaczął wściekle topotać przy burcie. Bras spinakera rzucał się po pokładzie niczym olbrzymi bicz. Podczas pierwszego etapu, na szczęście w łżejszych warunkach, także mieliśmy awarię szekli, więc wiedzieliśmy, co robić. Z 35-metrową liną szalejącą po pokładzie nikt nie był bezpieczny. Widzieliśmy topoczący żagiel, ale lina poruszała się tak szybko, że nie było jej widać. Słyszeliśmy jej gwizd w powietrzu, gdy zbliżała się do pokładu, i odczuwaliśmy uderzenie o jakiś element jachtu, po czym ponownie lina zniknęła w ciemności. I tak przez cały czas, co 10 sekund. Uderzenie mogło złamać ramię lub wybić zęby. Załoga doczołgała się na swoje pozycje i czekała na moją komendę awaryjnego zrzucenia żagła, gdy lina strzeliła przez pokład i uderzyła mnie w plecy. Upadłem na pokład. Mimo goreteksowego sztormiaka i kilku warstw ochronnych poczułem przeszywający ból. Ledwo udało mi się wykrzyknąć, żeby zrzucili żagiel. Natychmiast!

Mogłem poruszać palcami u rąk i stóp, więc wiedziałem, że kręgosłup mam cały. Załoga nerwowo gasiła potężny żagiel, wpychając go przez luk pod pokład. Gdy się to wreszcie udało, kazałem postawić kliwer 3 (najmniejszy) i ostrożnie zszedłem pod pokład, gdzie zwałem się na siedzisko przy stoliku nawigacyjnym. Sięgnąłem pod ubranie i pomacałem plecy. Nie było krwi. Całe szczęście. Gdyby zdarzyło się to na tropikalnym etapie, a ja wyszedłbym na pokład w koszulce, obrażenia z pewnością byłyby poważniejsze.

Steve, jeden ze starszych wachty, pełnił także obowiązki lekarza pokładowego. Obejrzał mnie i stwierdził, że choć będę miał pamiątkę w postaci pręgi i siniaka, to potężny cios nie spowodował poważniejszych uszkodzeń. Dał mi leki przeciwbólowe i zarządził odpoczynek. Przeniosłem się (ostrożnie!) do koi, przeturlałem na bok i leżałem. Nadal buzowała we mnie adrenalina, więc nie mogłem spać, a moje myśli stawały się coraz mroczniejsze...