

Tony Bullimore jest zmęczony. Od pięciu godzin tkwi przy sterze bez chwili przerwy. Sztormowy wiatr, który nadszedł w sobotnią noc 4 stycznia 1997 roku, wciąż tężeje. Na szczęście ostrzeżony przez barometr skiper zdążył na czas zarefować żagle. Od kilku godzin nie niesie już nawet centymetra kwadratowego, a mimo to jego jacht pędzi. Przy wietrze osiągającym prędkość ponad 50 węzłów (90 kilometrów na godzinę) skiper 60-stopowego „Exide-Challenger”, uczestnik regat Vendée Globe – wyścigu solo dookoła świata, surfuje na falach, obserwując z przerażeniem ekran logu pokazujący prędkość jachtu: 20 węzłów, 22 węzły... Sam maszt o profilu skrzydła stanowi wystarczającą powierzchnię nośną, żeby nadać prędkość jednokadłubowcowi, więc Tony tkwi przy sterze. Woli mieć pewność, że jego jacht zachowa właściwy kurs. Nie chce powierzać tego zadania autopilotowi, obawiając się nurkowania dziobem prosto w doliny fal. Musi mieć pełną kontrolę nad sterem, żeby jacht nie wbił się dziobem przy którymś zjeździe i nie wywinął orła...

Ten sztorm to dla niego nie pierwszyna. Tony Bullimore jest weteranem oceanicznych regat. W wieku 56 lat ma na koncie około trzydziestu rejsów transatlantyckich, przepłynął ponad 200 000 mil morskich. W latach 70. XX wieku był jednym z pierwszych, którzy zaczęli żeglować na wielokadłubowcach. W 1976 roku na środku Atlantyku musiał opuścić płonący jacht i przesiąść się do tratwy pneumatycznej. W 1986 roku omal nie stracił życia podczas wywrotki trimaranu. Zna morze jak mało kto i czuje respekt wobec Wielkiego Oceanu Południowego, gdzie wszystko jest ponadnormatywne. Jest tak zimno, że rękawiczki nie chronią rąk sternika. Fale mają średnio 20 metrów wysokości, a rozmiarów tych największych nie da się nawet oszacować. Nagle załamująca się fala rozbija się na dziobie i zanim dotrze do kokpitu i sternika, omiata pokład na całej jego długości. Na szczęście Tony jest przypięty pasem bezpieczeństwa i woda nie zmywa go za burtę. Nurtuje go jednak myśl: „Jak długo wytrzymam przy sterze? I co się wydarzy, kiedy odpuszczę?”.

Wiatr wieje teraz z prędkością przekraczającą 70 węzłów. Tony nie ma wyboru, musi zaufać autopilotowi. Elektronika przejmuje wachtę od wycieńczonego człowieka. Pod pokładem skiper robi sobie gorącą kawę, ale nie może przebywać w kabinie zbyt długo. Zakręca pokrywkę na kubku i wraca na górę, gotowy do przejęcia steru, jeśli zajdzie taka potrzeba. Od czasu do czasu ogląda się za siebie, żeby zobaczyć próbującą dopaść rufę jego jachtu ogromną falę, zanim ten zacznie surfować po jej zboczu z prędkością ponad 26 węzłów. Nie jest dobrze. „Jacht nie jest stworzony do takiej żeglugi” – myśli Bullimore.

Kilkadziesiąt mil dalej Francuz Thierry Dubois również zadaje sobie pytania. Jego 60-stopowy jednokadłubowiec o nazwie „Pour Amnesty International” toczy się po falach ze skrawkiem solenta (żagiel przedni) na sztagu. Wskazówka wiatromierza regularnie przekracza 70 węzłów, a jacht już dwukrotnie leżał burtą na wodzie. Thierry waha się, czy sterować ręcznie. Obawia się, że może go porwać któraś z wpadających na pokład załamujących się fal. Postanawia zaufać autopilotowi. Wysyła faksem wiadomość do swojej dziewczyny Murielle: „Jestem wewnątrz, ale nie ma problemu”. Dla Dubois ten rejs to przede wszystkim dobra okazja do zapoznania się z wodami Wielkiego Oceanu Południowego. Ponieważ wcześniej zawinął do portu w RPA, wypadł z regat Vendée Globe, których regulamin stanowi, że zawodnicy ścigają się bez postojów i bez pomocy z zewnątrz. Nie chce więc ryzykować bez potrzeby. Sztorm go jednak nie przeraża. W 1993 roku wygrał pierwszy etap regat Mini Transat 6,50. Podczas gdy cała flotylla schroniła się w portach, czekając, aż przejdzie huragan, on popłynął dalej. Zna się na rzeczy, potrafi żeglować, nie narażając nadmierne jachtu na awarie. Tu, na południowym pustkowiu, przez które – po odbyciu wokółziemskiej podróży i nie napotkawszy żadnych przeszkód po drodze – przewalają się wiatry i gigantyczne fale idące prosto od najbardziej niebezpiecznych przyłądków na świecie, ma to, czego chciał...

Na pokładzie „Exide Challenger” Tony Bullimore przez kilka godzin próbuje ustawić autopilota tak, żeby płynąć z optymalną prędkością, czyli taką, przy której jacht nie wpada w ślizg po zboczu fali, co jest szalenie niebezpieczne. W końcu „Exide Challenger” znajduje swój rytm. Płynie, pracując mocno na fali, ale z prędkością 13–14 węzłów. Tony ma teraz trochę czasu, żeby odpocząć i nabrać sił. Wraca do kabiny i stawia czajnik na gaz. Przygotowuje obfity posiłek: wołowinę z puszki miesza w plastikowej misce z sosem pomidorowym i rozsmarowuje tę miksturę na sucharach. Jeszcze tylko filiżanka herbaty na zakończenie. Trzeba odpocząć. Jacht musi poradzić sobie sam. Tony wkłada do magnetofonu kasetę Boba Marleya. W kabinie rozbrzmiewa *No women no cry*. Tony mocno zapiera się o ściankę grodzi i daje się porwać muzyce.

Płynący o kilka mil dalej „Pour Amnesty International” nadal trzyma kurs. Minęły dwie godziny od czasu, gdy Thierry Dubois wysłał do dziewczyny uspokajającą wiadomość. Stan morza nadal bez zmian, ale jacht sprawuje się dobrze. Aż do uderzenia tej fali, która przewraca go do góry dnem.

Wszystko wewnątrz łodzi nagle ożywa. Podłoga staje się sufitem, kilka nieprzymocowanych instrumentów przelatuje przez kabinę, uderzając o ściany. Zamiast chmur i fal przez iluminatory widać tylko morze – ciemne i lodowate... Trwa to kilka sekund. Cios wymierzony przez falę jest straszliwie mocny, maszt wali o wodę. Nagle kil unosi się ku niebu. Niedobrze. Równie gwałtownie wszystko wraca na swoje miejsce, powodując przy tym jeszcze większy bałagan. Wywrotka z obrotem o 360 stopni – żaden jacht nie jest zaprojektowany do takich wyczynów.

Dubois, który w momencie uderzenia fali stał, zostaje rzucony na podłogę. Jest zamroczony. Jego jacht, pozbawiony masztu, który rozpadł się na trzy części, wraca do właściwej pozycji. Skiper natychmiast wypada na pokład i zaczyna go metodycznie porządkować zgodnie z re-

gułami postępowania w takich przypadkach. Za pomocą piły do metalu oraz noża odcina wszystkie wanty i fały, wyrzuca za burtę resztki masztu i grotzągla. Aby skonstruować takielunek awaryjny, zachowuje bomby grota i spinakera. Na dotarcie do Australii z niewielką prędkością powinny wystarczyć. Pozbawiony żagli i masztu, osiągając prędkość 6–7 węzłów, jacht nadal płynie po wściekle wzburzonym morzu...

Tony Bullimore na pokładzie „Exide Challenger”, choć płynie z masztem, ma się niewiele lepiej. Jacht mocno tłucze o fale, a skiper cierpi tak samo jak jego statek. Ostry gwałtowny trzask sprawia, że aż podskakuje z wrażenia. Co to? Zanim przebrzmi to pytanie, żeglarz już zna odpowiedź: wszystko wiruje, szybko, bardzo szybko... Bullimore czołga się na czworakach po dachu kabiny. Jacht się przewrócił. Przez kilka sekund skiper czeka bez ruchu, aż „Exide Challenger” wstanie pod ciężarem kilu. Jednak nic takiego nie następuje. Żadnego ruchu, nic. Wtedy dociera do niego: „A niech to szlag! Urwał się kil!”. Gdyby stracił nawet maszt i ster, mógłby jakoś dołynąć do portu. Jednak bez kilu... Żadnych szans. Na szczęście jemu samemu nic się nie stało. Odruchowo dobrze zamortyzował upadek, gdy jacht gwałtownie się przechylał. Teraz robi sobie skręta i zajada suchara, intensywnie rozmyślając. „W kabinie jest sucho i trzeba mieć nadzieję, że to się nie zmieni. Czekając na pomoc, będę musiał racjonować wodę pitną, ale jedzenia nie powinno zabraknąć. Problem: trzeba uruchomić radiopławę ratunkową, ale jej sygnał może nie przebić się przez kadłub. Muszę wyjść na zewnątrz. Jeśli nawet mi się to uda, to jakie mam szanse na ratunek? Jestem zbyt daleko od jakiegokolwiek zamieszkanego lądu, aby mieć nadzieję na szybką pomoc. Najbliższy uczęszczany szlak żeglugowy przebiega o niemal 1500 mil morskich na północ. Jeśli nadal będę dryfował na południowy wschód, za dwa tygodnie dotrę do Antarktydy. Zawsze można zrobić sobie narty i próbować dotrzeć do stacji naukowej...” Po chwili mityguje sam siebie: „Nie, Tony, porzuć te mrzonki, wcześniej umrzesz”. Co zatem robić?