

nas od niego mniej niż 100 metrów. Sądząc po wysokości, na której widzieliśmy światło, wydawało się nam, że cały czas się do niego zbliżamy, ciągle jednak nie możemy go dogonić.

Wszyscy znacie opowieści o ludziach mających podczas długich podróży problemy psychiczne, prawdopodobnie słyszeliście o psach, które szczekają do księżyca... Przyznaję się więc tutaj po raz pierwszy, że spędziłem drobną część swojego życia na krzyczeniu i dmuchaniu w róg mgłowy, aby zwrócić na siebie uwagę Wenus.

*Bernard Kerrison*

## Prosta obsługa żagli

Będąc żoną zapalonego, choć niedoświadczonego entuzjasty żeglarstwa, przez cały ubiegły rok starałam się przezwyciężyć strach i w końcu wyruszyłam na wodę naszym 8-metrowym jachtem typu Westerly Tiger.

Przyznaję, że spędziłam wiele wspaniałych dni na bujaniu się po zatoce Solent, ciesząc się widokami, słońcem i słabymi wiatrami. Jeśli na tym ma polegać żeglarstwo, to się do niego przekonałam!

Pewnego szczególnie pięknego dnia przejąłem ster, podczas gdy mój mąż robił różne dziwne – jak mi się wydawało – rzeczy z żaglami: wybierał szoty, a potem je luzował, coś dokręcał, coś innego luzował, patrzył w niebo, a potem w dół na morze. Dlaczego nie pójdzie i nie zrobi czegoś pożytecznego, pomyślałam, mógłby na przykład wstawić czajnik na gaz.

Nagle zobaczyłam na jego twarzy wyraz konsternacji, bo za rufą systematycznie podkradał się do nas inny Westerly Tiger, prezentując w całej okazałości swój wspaniały spinaker. W krótkim czasie dogonił nas, a następnie – ku zgrozie mojego męża – wyprzedził. Wiedziałam, że mąż zasugeruje, abyśmy postawili podobny żagiel.

– Czy kiedykolwiek wcześniej stawiałaś taki żagiel? – zapytałam dosyć nerwowo; zauważyłam, jak patrzył na drugą łódkę i coś notował w myślach.

Po chwili żagiel poszedł w górę, a gdy wiatr go wypełnił, byłam pod wrażeniem!

– Wybieraj go, wybieraj, wy-bie-raj! – krzyknął mąż. – SZYBKO!

Za późno, żagiel zaczynał się już owijać wokół forsztagu, wyglądał jak klepsydra.

– O mój Boże – usłyszałam. – Szybko, ster prawo na burtę.

Zrobiłam to, ale wyglądało na to, że wyostrzenie do wiatru tylko pogorszyło sytuację, bo żagiel zaczął się coraz szybciej okręcać wokół sztagu, aż w końcu ciasno go oplótł.

– Ster lewo na burtę! – krzyknął mąż.

Szarpnęłam rumplem; nagle zrobiliśmy zwrot przez rufę, bom przeleciał na drugą burtę, omijając moją głowę o centymetry i posyłając naszego psa do kokpitu na greting. Potem nastąpiło to, co w porównaniu z niekontrolowaną rufą wydawało się trwać wieczność: powrót na poprzedni hals, ciągnięcie za szoty i okrężne ruchy ramionami, podczas gdy mój mąż stopniowo rozwijał żagiel.

Gdy żagiel w końcu został rozplątany, mąż znowu krzyknął:

– Wybieraj!

O nie! Tylko nie to! Puściły mi nerwy i czułam, jak w gardle rośnie mi gęsia. Oczy zaszyły mi łzami i wiedziałam, że dłużej tego nie zniosę.

– Czy nie moglibyśmy zrzucić tego żagla? – zapytałam nieśmiało.

– A co ty, \*\*\*\*, myślisz, że niby co próbowałam zrobić przez ostatnie pół godziny! – ryknął czerwony na twarzy, pieniący się z wściekłości POTWÓR!

Czy jest tu może ktoś, kto chciałby kupić spinakera?

*Andrea Harmer*

## Totalny chaos

Pracowałam wtedy na 11-metrowym czarterowym jolu. Właśnie wyruszyliśmy w drogę. Wszystko było ustawione, jak należy, a ja szedłam na rufę po wiadro, żeby zmyć błoto z kotwicy, która wraz z łańcuchem leżała na pokładzie dziobowym. Niosłam odbijacz, którego

używałem jako bojki do liny kotwicznej, i pod wpływem impulsu wyrzuciłem go za burtę, krzycząc:

– Człowiek za burtą!

Teraz, z perspektywy czasu, zdaję sobie sprawę, że to był błąd. W tamtym czasie jedna z popularnych teorii wykonywania manewru „człowiek za burtą” zakładała konieczność zrobienia natychmiastowego zwrotu przez rufę. Sternik słyszał coś o tym i zareagował odruchowo. Niestety, wiedział, co robić, ale nie wiedział, w jaki sposób. Zapominając o wybraniu szotów grota, pchnął rumpel z całej siły. Był to stalowy rumpel, który załogantowi siedzącemu w kokpicie naprzeciwko sternika omal nie złamał nogi. Bom przeleciał na drugą stronę, niewybrane szoty grota zaczepiły się o suwklapę, a gdy jacht złapał przechył, kotwica i łańcuch zsunęły się z pokładu dziobowego i poszły na dno.

Pod pokładem niczego niespodziewający się członek załogi wyskoczył w powietrze wraz z pięcioma filiżankami kawy i otwartymi pojemnikami z cukrem, mlekiem i kawą, ponieważ one również były posłuszne tym samym prawom grawitacji co kotwica i łańcuch.

Kotwica wbiła się w dno, a my obróciliśmy się na łańcuchu. Jacht się zakotłosał, a bom znów przeleciał nad pokładem, tym razem szoty grota znalazły się pod pontonem, obracając go w poprzek, gdy podnosiliśmy się z przechyłu.

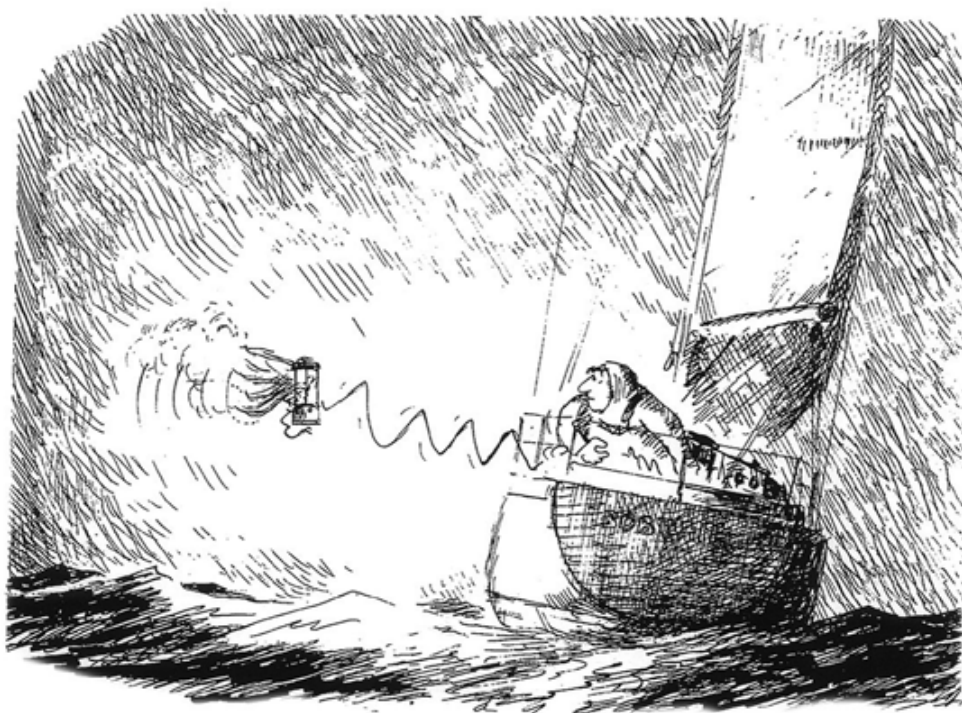
Jedynym pozytywnym aspektem tego zdarzenia było to, że za burtę wyleciał tylko odbijacz, a nie człowiek.

*Mike Peyton*

## Bardzo gorąca noc

W połowie sierpnia ubiegłego roku popłynąłem w samotny rejs z Santa Cruz de La Palma na Kanarach do Ponta Delgada na Azorach.

„Bobtail”, mój 8-metrowy drewniany słup o poszyciu słomkowym, był wyposażony w silnik benzynowy Coventry Victor, ale nie miałem możliwości ładowania akumulatorów, choć posiadałem maty gene-



rator wiatrowy, który mógł wytworzyć do 0,5 ampera przy wietrze wiejącym z prędkością przekraczającą 20 węzłów.

Po dwóch dniach flauty szedłem z wiatrem o prędkości 15 węzłów. Obawiając się rozładowania akumulatora z powodu używania świateł nawigacyjnych, posłużyłem się topenantą do wyciągnięcia lampy naftowej na achtersztag. Następnie, aby lampa nie kołysała się za bardzo, przywiązałem ją z obu stron elastycznymi linami od ekspandera o długości około 3 metrów, które zamocowałem do sztyc sztormrelingów po obu stronach kokpitu.

Była godzina piąta rano, gdy lampa zgasała, a dość zaspany, zdezorientowany skiper po ponownym napełnieniu jej naftą próbował ją odpalić, by znów dawała światło. Przyczepiłem ją do topenanty i wciągałem, kolejny raz napinając ładnie na elastycznych gumach, kiedy – ku mojemu przerażeniu – wylądowała na moich kolanach. Dokładniej mówiąc, zacisk się odpiął, a lampa spadła i uderzyła mnie w prawą rękę – byłem pewien, że jest złamana. Górna część lampy rozbiła się na bocznej ławeczce i rzygała płonąca naftą do kokpitu.

Wyglądało to bardzo widowiskowo! Złapałem lampę u podstawy i bez zastanowienia cisnąłem za burtę. O zgrozo – linki od ekspandera wciąż były przyczepione i o coś zahaczyły. Lampa przeleciała jakieś 1,5 metra, wróciła do mnie i wciąż tryskając na wszystkie strony płonąca naftą, utkwiała na pokładzie rufowym, zaklinowana przez samoster. Stałem w kokpicie z ogniem po kolana i smugą palącej się na burcie i rufie nafty, której wciąż przybywało.

Udało mi się wyrzucić lampę za burtę i zalać wodą wszystko, co miałem w zasięgu wzroku. Większość nafty spłonęła, a warstwa farby w kokpicie i szoty grota dopiero zaczynały się palić, gdy je gasiłem.

Miałem szczęście – skończyło się na lekko poparzonych dłoniach, stłuczonym kolanie oraz tętnie w okolicach dwustu. Tej nocy już nie zasnąłem.

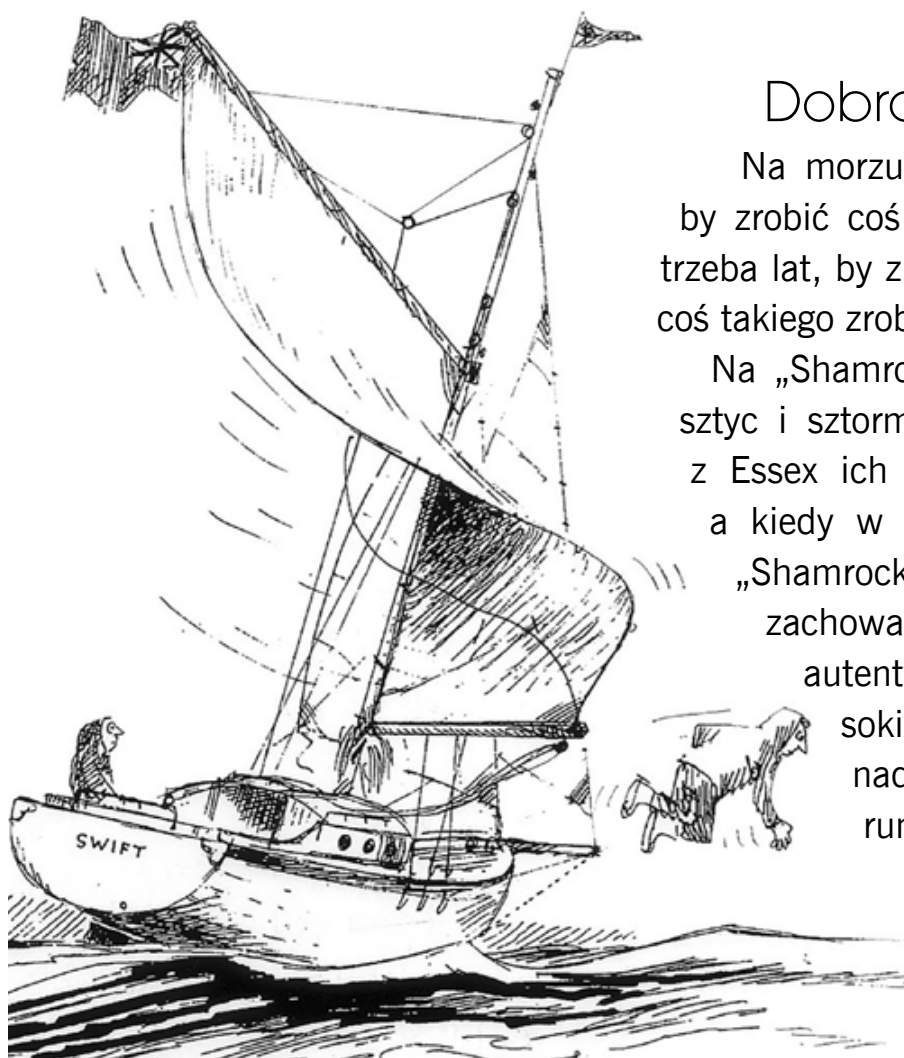
Jedną z wad samotnego żeglowania jest to, że gdy coś pójdzie nie tak, nie ma na kogo zwalić winy.

*Trevor Potts*

## Dobra lekcja

Na morzu wystarczy kilka sekund, by zrobić coś głupiego, ale często potrzeba lat, by zrozumieć, jak można było coś takiego zrobić.

Na „Shamrocku” nigdy nie mieliśmy sztyc i sztormrelingów. Kutry rybackie z Essex ich nie miały, to oczywiste, a kiedy w latach siedemdziesiątych „Shamrock” został zmodernizowany, zachowaliśmy jego jak najbardziej autentyczny wygląd – z wysokimi na 30 centymetrów nadburciami i okazałym rumplem – i wierzyliśmy, że



nic złego nam się nie przytrafi. Pewnego dnia potężna fala zmiotła z pokładu sternika i na szczęście cisnęła go pod prowadnicę szotów sztaksla, ale my nadal bawiliśmy się w nieustraszonych kowbojów, choć teraz żeglowaliśmy po błękitnych wodach, daleko od błot otaczających Mersea<sup>4</sup>.

Sprzedaliśmy „Shamrocka” i kupiliśmy „Swifta”, zachwycający 10-metrowy kuter gaflowy z głębokim kilem zbudowany przez stocznnię Philip&Son w Dartmouth w 1931 roku, wykończony pod pokładem w drewnie teakowym i mosiądzu.

Poprzedni właściciel, rodzic, zabezpieczył swoje dzieci mocnymi sztycami i wysokimi sztormrelingami. Zdemontowaliśmy je, bo psuły wygląd jachtu. A zresztą spędzanie czasu na morzu za drucianym płótem wydawało się nam dość dziwnym sposobem uprawiania żeglarstwa.

W deszczowy i bardzo wietrzny marcowy poranek odebrałem „Swifta” z Dartmouth, gdzie go kupiłem, i wyruszyłem do mojej przystani w Exmouth. Rzeką Dart walił wiosenny odpływ, a wiatr wiejący od rufy niemal zdechtł.

Płynęliśmy we dwóch. Młody Johnny stał za sterem, a ja byłem na dziobie, poprawiając ustawienie żagli po postawieniu grota i marszowego foka... To, co nastąpiło potem, brzmi jak scenariusz filmu szkoleniowego o zapobieganiu błędom popełnianym przez żeglarzy.

Pędziliśmy w kierunku strzeżonego przez zamki wąskiego wejścia na rzekę, gdzie wiatr zawsze kręci w nieprzewidywalny sposób. Ubrany w sztormiak i kalosze stałem na dachu kabiny, plecami do grota, podziwiając przez strugi deszczu widok na oddalające się szybko Dartmouth.

Potem wiatr zmienił kierunek, a „Swift” zrobił zwrot przez rufę.

Majestatycznym ruchem żniwiarza bom złapał mnie w pasie i powstał w górę po pięknym łuku w kierunku zamku Kingswear.

---

<sup>4</sup> Mersea – wyspa leżąca w południowo-wschodniej Anglii w hrabstwie Essex. Ze stałym lądem łączy ją grobla usypana w czasach rzymskich. Na północy i zachodzie od stałego lądu oddzielają ją cieśniny Pyefleet i Strood, a od południa i wschodu estuarium rzek Blackwater i Colne.

W marcu woda w rzece jest zimna, a buty szybko się nią napełniają. Wiosenny odpływ i ciężki sztormiak powodują, że nagle odczuwasz gorące pragnienie znalezienia się w domu, aby przy kominiku poczytać w „Yachting Monthly” o błędach popełnianych przez innych.

Tata Johnny’ego, mój żeglarski kumpel od wielu lat, dobrze wykszolił syna. Johnny stanął w linii wiatru, zrzucił grota, odpalił silnik i wrócił po mnie. Po chwili ustawił się tak, że mogłem wygodnie wejść po watersztagu. Chwyciłem bosak i zostałem wciągnięty na pokład.

Relingi wróciły na swoje miejsce, a ja staram się uznawać ten incydent za chwilową aberrację po dekadach rozważnego i bezwypadkowego żeglowania. Mam jednak nadzieję, że z tej lekcji zapamiętane zostanie coś ważniejszego: kiedy marzysz o żeglowaniu w taki sposób, jak robiono to dawniej, musisz się zawsze liczyć z tym, że jutro już nie popłyniesz.

*Tony James*

## Wykonywanie komend

Aby popatrzeć na witryny sklepów na wyspie Wight i nacieszyć oczy widokiem tysięcy funtów w postaci gładkich kadłubów, błyszczących okuć i luksusowego sprzętu, postanowiłam wybrać się swoim własnoręcznie wybudowanym 12,5-metrowym keczem na Cowes Week<sup>5</sup>.

Podjezwając, że miejsca do cumowania będą na wagę złota, zgodziłam się zabrać na krótką wycieczkę na wyspę trzech szczyrów lądowych z Lymington, aby mieć pomoc w razie trudności. Nie wie-

---

<sup>5</sup> Cowes Week to jedna z najstarszych imprez sportowych w Wielkiej Brytanii. Regaty są rozgrywane co roku od 1826 (z wyjątkiem lat, kiedy toczyły się obie wojny światowe), zawsze na początku sierpnia. W pierwszych regatach wystartowało siedem jachtów, które rywalizowały o złoty puchar wartości 100 funtów. Obecnie przez osiem dni ściga się około tysiąca jachtów podzielonych na czterdzieści klas. Regaty i ich festiwalowa atmosfera przyciągają publiczność w liczbie stu tysięcy.