

# PRZEDMOWA

Dzisiaj, kiedy na specjalnie konstruowanych oceanicznych bolidach żeglarze opływają świat w mniej niż 100 dni, trudno uwierzyć, że zaledwie 50 lat temu dopiero zastanawialiśmy się, czy opłynięcie kuli ziemskiej bez zawijania do portów jest w ogóle możliwe.

Teraz żeglarze dokonują tego wyczynu, płynąc trzykrotnie szybciej niż w pionierskich czasach, lecz stracili emocje, które zawsze towarzyszą wyruszeniu w nieznane. Ścieżka jest przetarta, lecz coś z magii przygody bezpowrotnie zaginęło, zwłaszcza gdy żeglarz jest coraz bardziej zależny od współdziałania licznego zespołu.

Coś niezwykłego kryje się w świadomości, że jest się absolutnym panem własnego losu – bez możliwości wezwania pomocy przez telefon satelitarny, jeśli coś pójdzie źle. Kiedyś, gdy już wypłynąłeś, byłeś zdany wyłącznie na siebie.

Regaty Golden Globe były wyjątkowe i nie powtórzą się już nigdy. Cel był tylko jeden – zostać pierwszym człowiekiem, który samotnie i non stop opłynie świat. To nie były nawet prawdziwe regaty, ich uczestnicy wyruszali, kiedy czuli się gotowi, a i zasady rywalizacji nie były całkowicie jasne. Czystym przypadkiem dziewięciu ludzi postanowiło osiągnąć ten sam cel w tym samym roku. Francis Chichester i Alec Rose dowiedli, że można opłynąć świat z jednym tylko przystankiem w Australii, w ten sposób rzucili innym rękawicę, ale nikt nie wiedział, czy jacht jest w stanie przetrwać na morzu dwukrotnie dłuższy dystans bez wsparcia z zewnątrz. Nikt nie uważał, że to będzie łatwe, wielu było zdania,

że to niemożliwe, ale na tym właśnie polegało wyzwanie – prawdziwą satysfakcję czuje się wszak po dokonaniu czegoś trudnego.

Nie istniał projekt idealnego jachtu do tego zadania. Z wyjątkiem locji i map pilotowych Admiralicji nie było książek, które dawałyby wyobrażenie, czego w trakcie takiego rejsu można się spodziewać. Łączność radiowa, o ile w ogóle działała, była prymitywna i ograniczała się do średnich oraz wysokich częstotliwości. Krótkofalówki była prawie nieznaną i z pewnością nie były powszechnie używane na morzu, gdzie nadal dominowały lampy sygnałowe. Przy ograniczonej mocy dostępnych wówczas aparatów radiowych samo wywoływanie stacji brzegowej mogło zająć ponad osiem godzin.

Nie było informacji o pogodzie. Miałeś barometr, widziałeś chmury, znałeś kierunek wiatru – i na tej podstawie sam sobie przygotowywałeś prognozę pogody. Nawigacji satelitarnej jeszcze nie wynaleziono, dostępne były jedynie sekstant i chronometr – tak samo jak 200 lat wcześniej, za czasów kapitana Cooka. Jeśli zachorowałeś, musiałeś leczyć się sam, korzystając z *Poradnika medycznego kapitana statku* i małej apteczki, chyba że akurat działało radio. Odzież także nie spełniała standardów, jakie są wymagane od tej, którą możemy kupić dzisiaj. „Nieprzemakalne” ubrania bardzo szybko przestawały chronić przed wodą.

Cała żywność musiała być w puszkach, na rynku nie było wówczas produktów liofilizowanych. Puszki są cięższe, trzeba je zabezpieczać, a ponieważ rejs był długi, zapasy ważyły trzy razy więcej niż zwykle, jeszcze bardziej spowalniając jacht. W morzu mogłeś czasem nawiązać kontakt radiowy z lądem lub jakimś statkiem, ale generalnie byłeś sam jak palec. A w razie kłopotów w czasach, gdy nikomu nie śniło się jeszcze o ratunkowych radiopławach satelitarnych, mogłeś liczyć tylko na siebie.

Każdy z uczestników regat wybrał taki jacht, na jaki było go stać lub jaki uważał za najbardziej odpowiedni. Dla mnie wybór

sprowadzał się do jachtu, który posiadałem – mianowicie „Suhaili”. Połowę jego wartości byłem winien bankowi, jednak postanowiłem nie wtajemniczać tej instytucji w swoje plany. Wolałem nie ryzykować, że coś stanie na przeszkodzie realizacji pomysłu, który mną owładnął.

„Suhaili” okazał się wspaniałym wyborem. Przy długości 32 stóp nie jest szybki, ale jego projekt („Eric”, autorstwa amerykańskiego konstruktora Williama Atkinsa) jest oparty na planach słynnych norweskich żaglowych łodzi ratunkowych Colina Archera. Jacht jest bardzo wytrzymały i bardzo dzielny, a przede wszystkim niezwykle wyrozumiały. Być może jego największą zaletą – poza tym, że dobrze go poznałem, żeglując nim 17 000 mil z Indii przez Przylądek Dobrej Nadziei – była prostota i łatwość obsługi. Bez tego nie dałbym rady.

Podczas takiego rejsu, trwającego 300 dni, należało się spodziewać zużycia materiału i awarii, co oznaczało, że niezbędna będzie stała konserwacja jachtu, ale dla kogoś, kto tak jak ja miał wtedy za sobą praktykę w marynarce handlowej, nie stanowiło to problemu. Burzliwe wody Oceanu Południowego były i nadal są nieprzyjazne, ale w miarę upływu czasu uczyłem się, jak najdelikatniej prowadzić „Suhaili” w najgorszych sztormach, a on odwdzięczał się, przewożąc mnie przez nie bezpiecznie.

Solidny, dzielny, wierny i niezawodny – oto „Suhaili” i jego historia.