

FASTNET RACE 1979

Wyścig Fastnet rozpoczął się w sobotę 11 sierpnia o godzinie 11.30 dla grupy Admiral's Cup przy umiarkowanym wietrze. Trasa przebiegała z linii startu wyznaczonej przez nabieżnik w Royal Yacht Squadron w Cowes. Następnie zachodnie wyjście z Solent – The Needles, przylądki Bill of Portland, Start Point, Lizard Point; Fastnet Rock na Morzu Irlandzkim i powrót na linię mety w Plymouth.

53

Razem około 605 mil morskich. 303 jachty podzielone na klasy zgromadziły się na linii startu pomiędzy Cowes a East Bramble – boją ograniczającą mieliznę na podejściu do portu Southampton. Kolejne wystrzały z zabytkowych armatek startowych, pamiętających być może Francisa Drake'a, przed RYS żegnały kolejne grupy jachtów zmierzające do zachodniego wyjścia z cieśniny Solent. Grupa jachtów biorących udział w Admiral's Cup wystartowała na początku. W Kanale Angielskim lub, jak wolą Francuzi, La Manche do sforsowania przy tym kierunku wiatru były trzy przylądki. Ostatnim był Lizard Point. Trudność polegała na tym, że przy zachodnim wietrze czekało nas halsowanie pod brzegiem. Pod brzegiem mogliśmy wykorzystywać zmiany wiatru i żeglować bez fali. Jednak czekała nas przeprawa z prądem. Zjawisko prądów pływowych najwyraźniej było widać podczas forsowania przylądka Bill of Portland. Ten przylądek był wyjątkowo niebezpieczny. Karuzela jachtów po jego wschodniej stronie, tam gdzie nie docierał prąd, a także próbujące szczęścia nieliczne jachty, które chciały przedostać się pod przeciwny, silny 7-węzłowy prąd i słaby wiatr na jego zachodnią stronę. O świcie halsowaliśmy już do następnego przylądka w bardzo silnej mgłę. Gdy zostawiliśmy za rufą Lands End – południowo-zachodni cypel Anglii, zaczęło się. Najpierw szaleństwo wiatrów z kilku przeciwnych kierunków. Później krótkie chwile ciszy. Po godzinie czy dwóch orkiestra zaczęła grać. Najpierw 40 węzłów wiatru, potem stopniowo 50, aż wskaźówka prędkości wiatru zatrzymała się nieruchomo na końcu analogowej skali – 60 węzłów. Dwunastka Beauforta. W nawigacyjnej był wyświetlacz cyfrowy prędkości wiatru. Pierwszy taki w elektronice B&G, którą zainstalowano nam przed regatami. Przed północą pokazywał 70–80 węzłów. Depresja baryczna była taka, że w uszach gwizdało. Wyświetlacz pokazał maksymalnie 87 węzłów prędkości wiatru. Piętnastka w skali Beauforta!

„Gogus” z Krzyśkiem i „Marcysiem” walczyli dobrą godzinę ze zmianą genuy nr 4 na sztormowego foka.

W nocy zobaczyliśmy w dole fali jakąś łupinkę. Nie wierzyłem własnym oczom, że jest ona tak nisko na dole. Zidentyfikowaliśmy francuskiego „Accanito”. Po chwili „Accanito” znalazł się nad nami na olbrzymiej górze wodnej. Patrzyliśmy w górę i chyba nikt się nie odezwał. Zresztą i tak nic nie byłoby słyhać. Z pozycji przypiętego pasami sternika wydawało mi się, że oglądam górską scenografię, która się porusza. Bez zapiętych pasów utrzymanie się na siedzeniu sternika

54

było niemożliwe. „Dziady” – mniejsze strome fale, które tworzył wiatr na górach wodnych, miały swoją dynamikę i próbowały wysadzić z siodła kolejnych sterników, którzy zmieniali się w rytm skróconych wacht. W środku nocy było już tak zimno, że ręce kostniały na kole sterowym. Spadek temperatury w środku lata był nagły i bardzo duży. Nasze ubrania sztormowe kupione chwilę przed startem były raczej letnie. A nawet bardzo letnie. Nie było nas stać na ciężkie ubrania sztormowe, które mieli chyba wszyscy z wyjątkiem polskiego teamu. Niska temperatura okazała się zabójcza dla wielu załóg.

Komunikaty na pokładzie trzeba było wykrzykiwać. Inaczej nie docierały do uszu. Wycie wiatru było upiorne. W uszach gwizdało od spadku ciśnienia. Nie wiem, co było gorsze – przeraźliwe wycie huraganu czy spadki jachtu w dolinę kolejnej fali. „Nauticus” stawał dęba prawie pionowo na szczycie góry wodnej, po czym spadał w mokrą czarną dziurę i czas tego spadania wydawał się wiecznością. Każdy, kto wchodził do środka „Nauticusa”, ryzykował kontuzję. Utrzymanie się w środku czy chwile odpoczynku na koi były prawie niemożliwe. Były to nieudane próby drzemki przerywane brutalnie przez nieregularną maszynę do robienia koktajli, jaką stało się wewnątrz naszego jachtu. Maszt z kilkumetrowym pancernym żagielkiem ciężkiej pogody sprawiał wrażenie, jak gdyby miał się rozsypać po każdym spadku w czarną przepaść.

Wojtek poszedł na dół do kambuza zrobić coś ciepłego. Został wtedy moim bohaterem. Kisiel, który wówczas ugotował, co było nieprawdopodobnym wyczynem, będę pamiętał do końca życia. Ciepły kisiel uratował nam życie, kiedy padaliśmy z mokrego, lodowatego zimna. Zresztą tylko kisiel mógł się udać, bo przylegał do ścianek garnka... Nawet zrobienie kanapki było niemożliwe. Jak Wojtek utrzymał garnek na gazie, tego nam nie powiedział. Wszystko lądowało na suficie lub w różnych miejscach jachtu. Po północy zobaczyliśmy na horyzoncie niebo, czerwone od rakiet sygnalizacyjnych. Na horyzoncie we wszystkich kierunkach. Nie byliśmy w stanie nikomu pomóc. Nie wiedzieliśmy także, co się naprawdę dzieje. Nasze radio było głuche i nie mieliśmy pojęcia dlaczego. W takim sztormie można przetrwać, tylko powoli żeglując bezpiecznym kursem w stosunku do fali. Posuwaliśmy się z uporem pod wysokie góry wodne i pod wiatr w stronę niewidocznej skały Fastnet, nie wiedząc nic o tragedii rozgrywającej się dookoła. Noc była niemilosierdzie czarna.

55