

Zatonięcie jachtu *Nashachata*

Autor: **Henryk Wolski**

W prawdzie zatonięcie jachtu *Nashachata* nie przeszło do historii tak, jak *Zatonięcie Meduzy*, ale już sam fakt zatonięcia jest tragiczny, a szczególnie wtedy, gdy pociąga to za sobą ofiary w ludziach. *Zatonięcie Meduzy* stało się słynne, ponieważ w obliczu niebezpieczeństwa kapitan wraz załogą opuścili statek i zostawili pasażerów na pastwę losu. W przypadku jachtu *Nashachata* zginął kapitan i jego brat.

Pisanie zza biurka na temat wypadków ma w sobie posmak mądrzenia się. Gdy w roku 1998 na *Polonusie* po przejściu sztormu na Morzu Irlandzkim weszliśmy do Brestu, na pierwszych stronach gazet zobaczyliśmy portret słynnego żeglarza Erica Tabarlyego. Okazało się, że Tabarly dobę po nas przemierzał ten akwen w kierunku na północ. W czasie reflowania został *zmielony* do wody, akcja poszukiwawcza nie przyniosła pozytywnego rezultatu i Eric Tabarly został uznany za zaginionego. Z relacji załogi wiadomo było, że nie miał na sobie kamizelki ratunkowej. Autor relacji pouczał i wytykał palcem; że arogancki, że taki doświadczony, a bez kamizelki itd. Ruszyło mnie. Tak wielki żeglarz: nie tylko kamień, ale kamienie milowe w rozwoju żeglarstwa, zwycięzca wielu regat samotnych i załogowych. Owszemu popełnił błąd... i zapłacił za to życiem. Przypomniało mi się ewangeliczne *Kto z was jest bez grzechu, niech pierwszy rzuci na nią kamieniem*. Napisałem na ten temat artykuł, który ukazał się w *Żaglach* 8/1998.

Od zatonięcia jachtu *Nashachata* upłynęło trochę czasu. Jacht zatonął 13.12.2010 r. Ja miałem czas ochłonać. Przecież z mojej inicjatywy został zorganizowany rejs *Od Kopca do Góry Kościuszki* – hasło było kontynuacją mojej 25-letniej już tradycji organizowania rejsów typu *concept sailing*. Ponadto żeglowałem na tym jachcie ponad pół roku i miałem okazję poznać go w rozlicznych okolicznościach. Zrobiłem na nim 2/3 okrążenia świata, płynąc z Buenos Aires, przez Cieśninę Magellana, wokół Hornu, do Ushuaia, a potem dalej przez Falklandy, Południową Georgię, Kapsztad, wyspy Crozet i wyspę Amsterdam do Melbourne, gdzie zakończyła się rzeczona wyprawa, a ja żeglowałem dalej do Numei na Nowej Kaledonii - łącznie ponad 15 000 mil. Wprawdzie dalsze żeglowanie odbywało się już bez mojego udziału, zarówno personalnego jak i organizacyjnego, ale było po części skutkiem tego, co zainicjowałem. Biorąc pod uwagę wyżej wymienione okoliczności czuję się moralnie zobowiązany i upoważniony do analizy wypadku. Zabrałem się za skrupulatne studia Orzeczenia Izby Morskiej, a tam gdzie miałem wątpliwości pytałem bosmana, który w czasie wypadku był na jachcie. Aby choć trochę wprowadzić czytelnika w temat przytaczam fragmenty z wyciągu z orzeczenia Izby Morskiej – kursywą. Bardziej wnikliwego czytelnika odsyłam do lektury całości:

Wypadnięcie za burtę s/y NASHACHATA i utonięcie kapitana M.R. i członka załogi P.R. oraz wyrzucenie jachtu na brzeg Zatoki Sloggett w Argentynie w dniu 13 grudnia 2010 r.;

/wyciąg orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni z dnia 7 listopada 2011 r. – sygn. akt WMG 38/10/

I - Przyczyną wywrócenia s/y NASHACHATA przez falę, wypadnięcia za burtę i utonięcia kapitana M.R. i członka załogi P.R. oraz wyrzucenia i rozbicia jachtu o skalisty brzeg Zatoki Sloggett w Argentynie w dniu 13 grudnia 2010 r. ok. godz. 1500, przy huraganowym, zachodnim wietrze, było pozostanie na kotwicy w zatoce, w sytuacji przesuających się do brzegu i rosnących z przyływem, przybojowych fal;

II - kapitan s/y NASHACHATA powinien był po zerwaniu z kotwicy jachtu, zamiast kotwiczyć ponownie, przejść do odległej o ok. 20 mil morskich, dającej lepsze warunki schronienia zatoki Puerto Español. Poza tym on i P.R. powinni byli mieć założone pasy ratunkowe;

Na antarktyczny rejs przewidziano niecałe 3 tygodnie. Rejs rozpoczął się 30 listopada 2010 roku w argentyńskim porcie w Kanale Beagle, Ushuaia, i tam też miał się zakończyć 18 grudnia. *Na ten dzień załoga, z wyjątkiem bosmana, miała powrotne bilety samolotowe.*

STAN FAKTYCZNY:

1 - Załogę tworzyli:

Kapitan M.R. ur. 25.04.1963.; j.st.m. od 2004 r., a kpt.jacht. od 2009 r.; przed uzyskaniem patentu kapitana prowadził dwa rejsy: na Morzu Śródziemnym w 2007 r. i Karaibskim w 2008 r., a po uzyskaniu, w 2010 r. rejs z Tahiti na Markizy na tym jachcie;

I oficer W.K. 33 lata praktyki żeglarskiej, staż morski 90 tys. Mm, kpt.jacht. od 2007 r., wielokrotnie prowadził rejsy europejskie, odbył dwa rejsy na Grenlandii, na s/y NASHACHATA jako I of. od 05.10.2010;

Kapitan zdobył swoje uprawnienia zgodnie z literą obowiązującego od niedawna prawa. Tym niemniej w oczy rzuca się kolosalna różnica między doświadczeniem kapitana a bosmana, który legitymuje się bardzo solidnym stażem morskim. Pozostała załoga miała za sobą doświadczenie zdobyte w większości na tzw. ciepłych morzach lub na dużych żaglowcach. Jedno i drugie daje tylko ograniczone przygotowanie do żeglugi na jachcie na zimnym, bodaj najtrudniejszym akwenie świata. Nie wiemy także ile tygodni swojego życia spędził na morzu kapitan i ile mil przepłynął w tym czasie. Armator wynajmował jacht kapitanom, którzy zorganizowali grupę żeglarzy chcących z nimi płynąć i skłonnych do poniesienia związanych z tym kosztów. Ewentualną lukę w doświadczeniu załogi miał załatać doświadczony bosman - stała załoga jachtu. W tym przypadku był to naprawdę doświadczony żeglarz mający za sobą 33 lata praktyki morskiej i ponad 90 000 przepłyniętych mil na różnych akwenach, także polarnych. Przed rozpoczęciem rejsu kapitan awansował go do funkcji pierwszego oficera, co było bez wątpienia bardzo rozsądnym posunięciem. Różnica doświadczenia między kapitanem a bosmanem nasuwa wątpliwości, co do prawidłowego przydziału funkcji, ale nie koliduje z obowiązującymi przepisami. Na brygu *Eye of the wind*, na którym pracowałem niemal 2 lata, organizowaliśmy szkolenia dla kadr kierowniczych. Jedną z praktyk było *wstawianie* uczestnika kursu w rolę kapitana dwumasztowego rejoyca (oczywiście przy dobrej pogodzie). Paranoja? - Nie, *wirtualny* kapitan miał do pomocy faktycznego kapitana, a *wirtualna* załoga miała do pomocy faktyczną załogę. Celem szkolenia nie było nauczenie żeglarstwa, ale pokazanie, jak korzystać z wiedzy innych, jak komunikować się z podwładnymi i doradcami, pozostając cały czas ich kierownikiem. Kapitan jachtu *Nashachata* nie był jednak *wirtualnym* kapitanem, korzystanie z doświadczenia podwładnego bywa czasami niezręczne. Zależy to przede wszystkim od obydwóch osobowości. Taki układ niesie w sobie już z założenia potencjalne niebezpieczeństwo, ale – jak już wspomniałem – organizacja polegała na tym, że kapitan przyproceedzał swoją załogę.

2 - Po zatankowaniu w Ushuaia pełnego zbiornika paliwa – ok. 1200 l, jacht o godz. 1400 rozpoczął rejs. Jeszcze tego samego dnia zatrzymał się w chilijskim Puerto Williams, w celu dokonania odprawy. Na tym pierwszym odcinku żeglugi zużył ok. 20 l paliwa. W Puerto Williams była ostatnia, dostępna baza paliwowa. Kapitan uznał, że nie ma potrzeby dodatkowo tankować go do beczek przeznaczonych na zapas. Port ten opuścili następnego dnia – tj. 01.12.2010 r. po południu i przeszli do Puerto Toro, najbardziej wysuniętej na południe osady na świecie. Zatrzymali się tam wieczorem na krótko i ok. godz. 2200 wyszli w morze z zamiarem dojścia do wyspy Deception.

1200 litrów paliwa wydaje się być wystarczającą ilością na taki rejs, oczywiście w zależności od tego jak gospodaruje się zapasami i jakie są możliwości kontroli jego zużycia. Na pokładzie były jednak puste beczki na paliwo (kupiłem je w 2008 w Punta Arenas).

Dobra praktyka morska zaleca wychodzenie w morze z możliwie dużym zapasem paliwa, szczególnie, gdy praktykuje się chodzenie na żaglach i na silniku, gdy przewidywane jest duże zużycie energii elektrycznej, czyli częste korzystanie z agregatu prądotwórczego i ogrzewania jachtu.

Wspomaganie silnikiem zaczęło się już w Cieśninie Drakea. Orzeczenie podaje, że żeglowano pod żaglami i na silniku. Indagowany w tej sprawie bosman powiedział: *Silnik pracował, żeby załodze lepiej było utrzymać kurs, istniała realna możliwość zniesienia nas za bardzo na zachód.*

Mieli wschodni wiatr, który potem przeszedł w sztorm. Sztormy ze wschodu są w tym rejonie raczej rzadkie, czy obawa wyniesienia na zachód była słuszna, jeśli wiadomo, że Cieśnina Drakea leży w strefie silnych wiatrów zachodnich? Czy ekstensywne używanie silnika nie wynikało z praktyki zdobytej na akwenach, gdzie dotankować można niemal codziennie? Z dalszego opisu wypadku wynika, że silnik używany był często.

3 - *Z Port Lockroy jacht przeszedł do Paradise Bay i stanął tam 08.12.2010 r. Następnego dnia, w czwartek, żeglarze odebrali dwie pokrywające się prognozy pogody – jedną przez telefon satelitarny od armatora i drugą przez radio od służb chilijskich – zapowiadające dobrą pogodę w rejonie Hornu do niedzieli oraz nadejście sztormu z wiatrem NW-W o sile do 10°B, w poniedziałek. Wobec tego kapitan zdecydował natychmiast wracać, żeby zdążyć wcześniej wejść do Kanału Beagle. Z Paradise Bay wyszli ok. godz. 1530, przy wietrze 2°B z ok. 600 l paliwa.*

Pomiar ilości paliwa nie był precyzyjny. We wcześniejszych rejsach bosman nauczył się określać go szacunkowo porównując wskazania licznika z ilością tankowanego paliwa.

4 - *W drugiej dobie wiatr wzrósł do ok. 7°B, w sobotę po południu osłabł do ok. 3°B, a w nocy znowu zaczął się wzmacniać i w szkwałach sięgać 10°B. W związku z tym zrzucili foka. Jacht szedł przy wietrze NW ostrym bajdewindem lewego halsu.*

Ten jacht, jak z resztą większość jachtów, na samym grocie chodził źle. Zdecydowanie lepszą praktyką byłoby, zawczasu zarefować grota, a marszowego foka zmienić ewentualnie na sztormowego. Z manewrami takimi nie należy czekać do ostatniej chwili, kiedy staje się to niemal niewykonalne.

5 - *Gwałtowne pogorszenie pogody nastąpiło już w niedzielę 12.12.2010 r. ok. godz. 2000, w odległości ok. 30 Mm od Hornu. W ciągu kilkunastu minut siła wiatru NW-W, osiągnęła 10°B i miała tendencję rosnącą. Od załamania pogody jacht szedł pod małym grotem. Genua była całkowicie zrolowana...*

I oficer/bosman, nie zdecydował się postawić w tych warunkach foka sztormowego, bo nie mógł tego zrobić sam, a bał się wziąć kogokolwiek do pomocy. Jak już wyżej zauważyłem, zdecydowanie lepszym rozwiązaniem było żeglować pod zarefowanym grotem i fokiem sztormowym, oczywiście pod warunkiem, że manewry te wykonało się w odpowiednim czasie.

Zarefowanie małego grota z jednym refem było naprawdę proste. Pod sugerowanym przeze mnie ożaglowaniem przy wietrze 10°B, jacht żeglował skutecznie i to na tyle spokojnie, że na dole można było pić kawę i niemal nie czuć tego, co się dzieje na górze. To był bardzo dobry kadłub – chwała panu konstruktorowi.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że według pierwotnej wersji jacht posiadał grota z dwoma refami, co podobno miało wystarczać. Mały grot z jednym refem został uszyty na moje ewidentne żądanie. W czasie wspomnianego mojego rejsu grota dużego wymieniłem na mały w Punta Arenas, a ponownej wymiany dokonałem krótko przed osiągnięciem Australii. Niedawno pytałem kapitana *Selmy*, ile mają refów na grocie? *Trzy* – brzmiała odpowiedź - *ale zastanawiamy się nad zrobieniem czwartego.*

6 - *Kapitan usiłował bezskutecznie nawiązać łączność ze stacją na Przylądku Horn, żeby uzyskać poradę gdzie można się schronić.*

Uzyskanie porady od oficera stacjonującego na przylądku Horn jest iluzoryczne. Zazwyczaj nie jest on żeglarzem, nie pływa po okolicznych wyspach. Do dyspozycji ma prognozę pogody i ew. mapę podobną do tej, jaka powinna być na jachcie. Nie mówi lub mówi bardzo mało po angielsku.

7 - *Wkrótce po północy zdecydowano, że trzeba zdjąć grota, bo jego pelzacze zaczęły odrywać się od masztu. Wykonał to I oficer, mniej więcej na wysokości Hornu, przy wietrze 12°B. Był problem z*

uruchomieniem silnika, ale po wymianie filtra paliwa zaskoczył. Musiał pracować na wysokich obrotach, bo przy niższych jacht nie utrzymywał kursu.

Tytaniczna robota, wykonana niestety za późno. Według relacji bosmana już po pierwszym wyluzowaniu fału grot zaczął tak trzepać, że oderwały się wszystkie pełzacze. Jacht bez grota nie posiadał już możliwości dalszego aktywnego żeglowania. Pod sztormowym fokiem można było iść jedynie kursami baksztagowymi. Wymiana filtra paliwa też musiała być ekwilibrystyką - aby dostać się do silnika trzeba było *nurkować* pod podłogę, demontując przedtem stół.

8 - *Załoga rozpatrywała opcję sztormowania na otwartym oceanie, z drugiej strony naciskała, by wejść do Kanalu Beagle, co gwarantowało dotarcie na czas na samolot. Wybrano tę drugą możliwość, licząc na lepsze warunki między wyspami Lennox i Nueva. Tymczasem w nocy wiatr w porywach osiągał prędkość 120 w., co wykluczyło przejście między tymi wyspami. Jacht znoszony był coraz bardziej w kierunku wschodnim. W rezultacie minął wschodnie wybrzeże wyspy Nueva – w odległości ok. 2 kabli.*

Nie mam wątpliwości, że zostawienie wszystkich przyhornowych wysp i żeglowanie pod sztormowym fokiem byłoby zdecydowanie lepszym rozwiązaniem. Doświadczony żeglarz, autor książki *Samotni żeglarze* Jean Marrien już dawno mówił, że najniebezpieczniejszą rzeczą na morzu jest właśnie ład. Żegluga między wyspami, w nocy, przy tej sile wiatru, nawet na silniku, niesie w sobie duże ryzyko, szczególnie, gdy nie jest się pewnym na jak długo starczy paliwa, a żagli do pomocy praktycznie już nie było. Przy dużych przechyłach można także obawiać się, zapowietrzenia układu paliwowego lub, że do przewodu paliwowego dostanie się jakiś paproch z dna zbełtanego zbiornika paliwowego. Jednak postawiono na silnik, jako ostatnią deskę ratunku. Od tego momentu zrozumiałe stają się nawet tak niedorzeczne pomysły jak przekazanie kanistra paliwa, czy holowanie w sztormie.

9 - *Temperatura powietrza wynosiła 0°C, a w kabinie 8°C, bo niesprawny był system ogrzewania WEBASTO. Problem z ogrzewaniem powtarzał się od początku rejsu, zwłaszcza przy dużych przechyłach. Padał deszcz. Huraganowy wiatr wywoływał „poziomy wodospad”. Jednoosobowe wachty trwały teraz tylko po 15 minut. Załoga była przemoczona i wyczerpana.*

10 - *Gdy jacht był przy północno-wschodnim cyplu wyspy Nueva, od położonej na południowym wybrzeżu Ziemi Ognistej, Zatoki Sloggett – nieosłoniętej od południa, będącej raczej płytkim załamaniem linii brzegowej – dzieliło go 12, a od położonej dalej na wschód Zatoki Español, 25 Mm. Na mapach w obu tych zatokach zaznaczone są kotwicowiska. Kapitan poinformował wtedy, że mają paliwa na 5-7 godz. gdyby żeglować tylko na silniku, a na ok. 11 godz., gdyby na silniku i żaglach. Ponieważ załoga była krańcowo wyczerpana i tylko kapitan, I oficer oraz M. L. byli w stanie wychodzić na pokład, kapitan zdecydował, że poszukają schronienia w bliższej Zatoce Sloggett. I oficer zgadzał się na tyle, żeby sprawdzić, jakie tam są warunki. Gdyby okazało się, że zatoka nie zapewnia schronienia, sugerował postawienie w niej trajsła oraz sztormowego grota i zdryfowanie do Zatoki Español, którą zresztą już wcześniej zalecał, jako dającą lepsze schronienie. W odległości ok. 3 Mm od Zatoki Sloggett kapitan przekazał mu ster, a sam przeszedł na dziób i usiłował wypatrzeć ład. Widzialność była tak słaba, że dopiero w odległości 2-3 kbl od brzegu, dostrzegli jego zarys.*

Jestem przekonany, że stanięcie w dryf, przyniosłoby załodze oczekiwaną ulgę. Wypraktykowałem to w tej samej okolicy na tym samym jachcie. Radzę wypróbować to każdemu, aby na własnej skórze przekonał się jak kapitałnie poprawiają się warunki życia na jachcie.

11 - *Jacht wszedł do Zatoki Sloggett ok. godz. 0900 w poniedziałek 13.12.2010 r. i zakotwiczył na dwóch połączonych w szereg, liną o długości 15 m, kotwicach: Danfortha i pługowej, wydając 80 m łańcucha, w miejscu osłoniętym od strony zachodniej i północno – zachodniej od huraganowego wiatru, na głębokości 14-15 m, ok. 1 kbl od brzegu. Te warunki i stosunkowo małe falowanie pozwoliły załodze na zjedzenie ciepłego posiłku i odpoczynek, ale też dały złudne poczucie*

bezpieczeństwa. Między godz. 1000 a 1100 prędkość wiatru zmalała do 50-55 w. Silnik pracował cały czas, bo obawiali się, że po wyłączeniu, mogą mieć znowu problemy z jego uruchomieniem. Ponieważ świeciła się już sygnalizacja rezerwy paliwa, ze zbiornika systemu ogrzewania przelano ok. 20 l do zbiornika głównego.

12 - A.O. na polecenie kapitana już w drodze od Wyspy Nueva do Zatoki Sloggett usiłował nawiązać łączność z Puerto Williams, żeby wezwać pomoc. Udało się to dopiero po zakotwiczeniu. Podał wówczas, że znajdują się w sytuacji awaryjnej, potrzebują natychmiastowej pomocy, utracili grotzagiel, nie mają paliwa, a dwóch żeglarzy jest w złym stanie. W odpowiedzi poproszono ich o kontakt za pół godziny, potrzebne żeby ustalić czy jest to możliwe. Gdy A.O. zadzwonił ponownie, dowiedział się, że uruchomiona została akcja ratownicza.

13 - Przed godz. 1400 I oficer zauważył, że kotwice nie trzymają. Po ich wybraniu okazało się, że Danforta ma wylamaną łapę, a na pługowej zaczepiony jest odcinek innego łańcucha, który udało się zrzucić. W tej sytuacji I oficer z M. L. połączyli w szereg dwie kotwice pługowe. Podczas tej pracy, kapitan utrzymywał jacht w położeniu na wiatr. Rzucając kotwice mniej więcej na poprzedniej pozycji, I oficer wydał 40 m łańcucha. Gdy kapitan polecił wydać więcej, I oficer wskazał mu wysokie, wchodzące przybojowe fale, dołożył jeszcze tylko 20 m, by nie wejść w ich zasięg. Niezależnie od tego nie chciał ponownie kotwiczyć, bo uważał, że pozostawanie tam to zamknięcie się w pułapce, a ponieważ załoga odpoczęła, powinni się wycofać i dryfując przejść do Zatoki Español. I oficer przypuszczał, że kapitan dlatego chciał tam zostać, bo liczył, że uzyskają pomoc ze strony okrętu, który przeholuje jacht do Kanalu Beagle. W tym czasie rozpoczął się przypływ i wraz z nim zaczęły wchodzić do zatoki, coraz większe fale przybojowe.

14 - Wcześniej, gdy jacht krążył przed powtórным rzuceniem kotwic, SAMSON zgłosił, że stoi w odległości ok. 4 Mm od jachtu, ale nie może wejść do zatoki, gdyż przy tym falowaniu, jest dla niego za płytko i w związku z tym oczekuje instrukcji, co do dalszego postępowania. Żeglarze nie mieli z nim kontaktu wzrokowego. A.O. przekazał mu wtedy, że kończy się im paliwo, więc chcą do niego podejść przynajmniej po kanister, co pozwoli im dotrzeć do Puerto Español. Statek odpowiedział, że jest to niemożliwe, bo został wycofany z akcji. Poinformował jednocześnie, że idzie do nich wspomniany wcześniej okręt FRANCISCO DE GURRUCHAGA. W tej sytuacji żeglarze usiłowali na kanale 16 wezwać na pomoc inne jednostki. Zgłosił się tylko ponownie SAMSON i powtórzył, że nie jest w stanie im pomóc, natomiast oni, z powodu bardzo trudnych warunków na zewnątrz zatoki, powinni w niej czekać na zapowiedziany okręt.

15 - Zdaniem I oficera podjęcie z wody beczki z paliwem pod osłoną burty statku, było niewykonalne. Za jedyną, realną formę pomocy uważał podjęcie na wzburzonym morzu holu, w celu przeholowania jachtu do Kanalu Beagle. Na tym w gruncie rzeczy zależało załodze, a dwóch żeglarzy, którzy mieli wszystkiego dość, zamierzało nawet przesiąść się na okręt.

Przyjęcie holu, czy nawet upragnionego kanistra paliwa w opisywanych warunkach graniczy z niemożliwością. Niedowiarzą proponując wykonać w sztormie manewr człowiek za burtą.

Paliwa, jak się potem okazało, było jeszcze wystarczająco dużo, ale świadomość, że może go zabraknąć i kureczowe trzymanie się wersji, że silnik to jedyny ratunek, prowadziło do dalszych błędów.

16 - Ok. godz. 1500, kilka minut po rzuceniu kotwic, wyjątkowo wysoka fala podniosła jacht i wyrzuciła go łamiąc maszt. Wtedy za burtę wypadli M. i P.R., a żeglarze w kabinie, do której wdarła się woda, zostali poturbowani. I oficer, ranny w głowę oderwanym stołem, wybiegł po podniesieniu się jachtu na zdemolowany pokład i zobaczył braci R. w odległości 50 m, otwierającą się ok. 20 m od nich tratwę oraz na dziobie, rozerwany ponton komunikacyjny. Rzucił w ich kierunku koło ratunkowe, do którego nie dopłynęli. Gdy usiłował uwolnić drugie, kolejna fala zalała pokład, ale utrzymał się, obejmując podstawę urwanej rampy rufowej. Wkrótce, po przejściu kolejnych fal, żeglarze stracili ich z oczu, a jacht został wyrzucony na kamienistą płyciznę Zatoki Sloggett, ok. 150

m od miejsca kotwiczenia. Wcześniej II oficer nadał sygnał MAYDAY, uruchomił EPIRB i transponder oraz wystrzelił czerwoną raketę spadochronową.

17 - Po wyrzuceniu jachtu na brzeg, silnik nadal pracował. Żeby go zgasić I oficer zgiął miękki przewód doprowadzający paliwo. Żeglarze pozbawieni zostali łączności. Mogli dojść do brzegu, ale ponieważ nie było tam gdzie się schronić, pozostali na jachcie żeby opatrzyć rany i czekać na pomoc.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

1. S/y NASHACHATA odpowiadał wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz wykazał się bardzo dobrą dzielnością morską. Według Karty Bezpieczeństwa Nr, 229/GDY/2008, w żegludze oceanicznej, bez ograniczeń co do siły wiatru i stanu morza, jego załogę stanowić musiało minimum trzech, a mogło maksimum dwunastu, żeglarzy, przy czym kapitan musiał być przynajmniej jachtowym sternikiem morskim, a oficerem sternik jachtowy. Załoga jachtu, spełniała te wymagania. W tej sytuacji zastrzeżenia Delegata Ministra do stażu kapitana, mogą być odczytywane raczej jako komentarz do rozporządzenia Ministra Sportu z 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa. Od 2008 r. jacht żeglował po Atlantyku i Pacyfiku oraz opłynął Horn. Celem tego rejsu było dotarcie do Antarktydy i opłynięcie tego Przylądka w drodze powrotnej. Planowaną trasę, przy sprzyjających warunkach, można było przepłynąć w około dwa tygodnie. Załoga rezerwując sobie bilety lotnicze na 18 grudnia, zostawiła mały zapas na ewentualne sytuacje awaryjne, co w końcowej fazie rejsu wpłynęło m.in. na wybór Zatoki Sloggett jako miejsca schronienia.

2. Nie budzi zastrzeżeń przebieg rejsu z Ushuaia do Paradise Bay, mimo że Delegat zarzucił kapitanowi bez troskie korzystanie z silnika. Rzeczywiście można było oszczędniej go używać, by zostawić większy zapas paliwa na nieprzewidziane sytuacje. Chociaż zużyto wtedy około połowę jego stanu, jednak silnik pracował jeszcze przez 6 godz. w Zatoce Sloggett i wyłączony został dopiero po wyrzuceniu jachtu na brzeg. Załoga nie знаła dokładnie poziomu paliwa. Kapitan przed Zatoką Sloggett powiedział, że idąc tylko na silniku starczy go na 5-7 godz., a na żaglach i silniku, na ok. 11 godz. Wiedział tylko, że w Zatoce Sloggett silnik pracuje na rezerwie, więc asekuracyjnie kazał przelać paliwo ze zbiornika ogrzewania. Taka ilość wykluczała sztormowanie na silniku, a potrzebna była do manewrów portowych. Mimo to, nie było podstaw do wywoływania braku paliwa na uzasadnienie wezwania pomocy. Jacht miał wystarczającą jego ilość, by wyjść z Zatoki Sloggett i wejść do Puerto Español. Ponieważ w drodze z Ushuaia do Puerto Williams zużyto go najwyżej 20 l, nie można zarzucić kapitanowi, iż przez niedotankowanie tychże lub niezabranie zapasu do beczek, przyczynił się tym do wypadku. Upatrywanie, więc związku wypadku z paliwem, było bezzasadne. Sugerowanie takiegoż przez załogę, miało usprawiedliwić tylko jej niechęć do opuszczenia tymczasowo wolnego od fal miejsca i oddalenia się od portu docelowego.

3. Podobnie nie ma podstaw do zarzutów odnośnie zmiany zaplanowanej trasy, spowodowanej sztormami w drodze do Paradise Bay oraz czasu wyjścia w drogę powrotną. Kapitan skrócił postój o dzień, gdy otrzymał prognozę zapowiadającą silny sztorm na 13 grudnia. Obliczył, że przy Hornie będą 12 wieczorem.

Nie popełniono też błędów przy wyborze kursu i ożaglowania w drodze powrotnej, do czasu gdy jacht podchodził na wysokość Hornu. Wtedy wiadomo było, że nad Kanalem Beagle będzie huraganowy wiatr z kierunku zachodniego. To powinno było od razu skłonić kapitana, przy planowaniu ewentualnego miejsca schronienia, do wyboru Puerto Español. Załoga natomiast naciskała, by mimo ciężkich warunków, kierować się do Kanalu Beagle. Dopiero, gdy jacht zdryfował na E od Isla Nueva, kapitan zdecydował, by schronić się w Zatoce Sloggett, prawdopodobnie m.in. ze względu na wyczerpanie załogi. I oficer uważał, że lepiej jest wybrać Puerto Español, ale akceptował decyzję kapitana, jednak tylko w celu postawienia w pierwszej zatoce trajsla i żagla sztormowego, żeby przejść do następnej.

4. Tymczasem z Zatoki Sloggett większość załogi nie chciała już wychodzić, by nie oddalać się od Ushuaia. W miarę spokojne warunki kotwiczenia, ciepły posiłek i wytchnienie po tym, co przeszli, dały im złudne wrażenie bezpieczeństwa. Nie chcieli przy tym tracić możliwości uzyskania pomocy w

ramach uruchomionej akcji ratowniczej. Użyli w tym celu nieprawdziwych argumentów: o braku paliwa, steru, kotwicy, zniszczonych żaglach i złym stanie dwóch żeglarzy. W rzeczy samej liczyli na przeholowanie ich do Kanału Beagle przez okręt, na który ponadto dwóch z nich chciało się przesiąść. Późniejsze negatywne oceny części żeglarzy o akcji ratowniczej, dowodzą jedynie ich ignorancji w tej dziedzinie, a oskarżenie przez A.O. statku SAMSON o ucieczkę, było bezpodstawnie krzywdzące. Przekazanie paliwa na jacht ze statku SAMSON, który nie mógł wejść do zatoki bez narażania siebie i marynarzy na niebezpieczeństwo, było niewykonalne. Zgłoszona propozycja podjęcia takiej próby na zewnątrz zatoki, przy tym stanie morza, świadczyła o braku wyobraźni i rozsądku części załogi jachtu. Zresztą żeglarzom paliwo nie było potrzebne na przejście do Puerto Español, bo na to mieli wystarczającą ilość, a tam, po sztormie, mogli się o nie starać. Ponadto dzielące zatoki 20 Mm, należało przejść na sztormowych żaglach. Realna pomoc innego statku w istniejących warunkach mogła polegać jedynie na wzięciu jachtu na hol, (co w tych warunkach wcale nie musiało się udać), próbie przeholowania go pod huraganowy wiatr i fale do kanału oraz zaopatrzeniu w kanister paliwa, by dalej już samodzielnie mógł dojść do Puerto Williams.

Pamiętać należy, że podanie holu byłoby możliwe jedynie wtedy, gdyby udało się zbliżyć obu jednostkom na odległość pozwalającą na jego podanie. A to z kolei byłoby możliwe tylko i wyłącznie na zewnątrz zatoki, za linią przyboju i zmuszałoby załogę jachtu do podjęcia stosownych manewrów.

5. Na razie jacht czekał tylko na ratowników. Ostatnim sygnałem, który powinien był wymusić decyzję opuszczenia zatoki, było wleczenie kotwic. Niemożliwe jest ustalenie czy kapitan wiedział o rozpoczynającym się przyplwywie, który musiał spowodować wchodzenie i wzrastanie przybojowych fal. I oficer uzbrajający drugi zestaw kotwic, sugerował mu wycofanie się z tej pułapki. Kapitan wtedy wiedział już, że SAMSON nie udzieli im pomocy, a okręt FRANCISCO DE GURRUCHAGA przyjdzie dopiero za kilka godzin. Prawdopodobnie wtedy postanowił czekać na niego, tym bardziej że odpowiadało to załodze siedzącej i czującej się bezpiecznie pod pokładem. Śmierć kapitana uniemożliwiła ustalenie dlaczego – w sytuacji gdy jacht był w dobrym stanie i mieli jeszcze paliwo, a załoga odpoczęła – nie zaakceptował sugestii I oficera przejścia do drugiej zatoki. Bez odpowiedzi pozostanie także pytanie, dlaczego wcześniej nie polecił przygotować żagli sztormowych.

W rezultacie jacht ponownie zakotwiczył i po kilku minutach został przewalony przez ogromną falę. Niezależnie od tego należy stwierdzić, że nierozważne było przebywanie na pokładzie w tych warunkach bez pasów ratunkowych.

Jest to chyba jedyne podobieństwo między wypadkiem Erica Tabarlego, a wypadkiem jachtu *Nashachata*.

Inna jest logistyka przygotowania jachtu do 3 tygodni pływania po Bałtyku, czy nawet do rejsu na Islandię, a inna, gdy na te 3 tygodnie trzeba zapewnić jachtowi pełną autonomię żeglowania. To nie tylko odpowiednie zakupy żywności, ale i sprawdzenie wszystkich urządzeń i mechanizmów. Nie tylko, że po drodze nie można się dotankować i doprowiantować, ale i wszelkie reperacje muszą się odbyć siłami załogi. Także niezachwiana wiara w silnik i uważanie go za panaceum na wszelkie niesprzyjające warunki pogodowe jest kardynalnym błędem na jachcie żaglowym. Jeśli już ktoś tak uważa, to powinien dołożyć wszelkich starań, aby na jachcie było tego paliwa dużo, a nie rezygnować z napełnienia dodatkowych zbiorników.

Od 14 lat pływam na ekspedycyjnych statkach pasażerskich w regionach polarnych. Statkach dobrze wyposażonych z dobrze wyszkoloną profesjonalną załogą. Kiedyś, około 20 mil od miejsca gdzie zatoneła *Nashachata* w kanale Beagle, w nocy, przestał pracować silnik. Wiał lekki północny wiatr i statek dryfował powolutku na chilijski brzeg. Na rzucenie kotwicy było za głęboko. Wyszkolona załoga maszynowa potrzebowała około 45 minut na zidentyfikowanie i usunięcie awarii. Zaznaczam, że na morzu było spokojnie i tylko chilijski pogranicznik niemówiący po angielsku gardłował, że mamy opuścić wody terytorialne. Wszystko skończyło się dobrze. Znam więcej takich historii. Twierdzenie, że wszystko jest nowe i nic się na pewno nie zepsuje świadczy jedynie o braku wyobraźni i doświadczenia.

Wyszukana technika daje tylko złudnie poczucie bezpieczeństwa i jednocześnie uzależnia od niej. W przypadku jachtów do czarteru techniki powinno być jej tyle, ile zmieniające się załogi są w stanie obsłużyć i jednocześnie nie zepsuć. Jeśli by pozwolić sobie na uogólnienie tego tematu, to nie trudno zauważyć jak dalece jesteśmy uzależnieni od techniki. Wystarczy wyłączyć prąd, a my nie jesteśmy w stanie ugotować zupy. Dobitnie widać to w żeglarstwie regatowym. Za przykład może posłużyć *Gutek* i jego *Energa*. Pełen profesjonalizm, świetne przygotowanie, fachowcy, a mimo wszystko następuje awaria samosteru i w konsekwencji *Gutek* rezygnuje z regat. Oczywiście, że mógł płynąć, ale bez szans na zwycięstwo. Taki jest współczesny świat, to prawda, ale w tych odległych regionach trzeba szczególnie zadbać o pewność i niezawodność, nawet kosztem rezygnacji z pozornych udogodnień. Kapitan Henryk Jaskuła w latach 1979/80 okrążył świat bez zachodzenia do portów; Gdynia – Gdynia. Kapitan Tomasz Cichocki w latach 2011/12 usiłował powtórzyć rejs sprzed 32 lat płynąc non stop dookoła świata z Brestu do Brestu. Technika poszła rewelacyjnie do przodu i jacht *Polska Miedź* był bez wątpienia nowocześniejszym wyposażony niż *Dar Przemysła*, a jednak nie powiodło się, po doznanej awarii rozsądek podpowiedział mu, że jednak trzeba wejść do portu.

Braki w tzw. *dobrej praktyce morskiej* można próbować zastąpić dobrym ubezpieczeniem, które w przypadku utraty jachtu zwróci właścicielowi jego wartość i pozwoli na zakup kolejnego. Nie zwróci jednak życia.

Z analizy orzeczenia Izby Morskiej wynika, że bosman/I oficer robił wszystko, żeby stanąć na wysokości powierzonego mu zadania, także właściciel dokonywał akrobatyki wirtualnej analizując zdobyte informacje i przekazując je za pomocą satelitarnej komórki na jacht. W wielu wypadkach to wystarczało, w tym wypadku nie.

Niezależnie od systemu stopni i od postępu techniki, nie zapominajmy o rozsądku i DOBREJ PRAKTYCE MORSKIEJ.

Trochę szczęścia też się przydaje. Na początku stycznia 1898 w Kanale Beagle na skały wszedł statek *Belgica*. Członkami załogi było dwóch Polaków: Henryk Arctowski i Antoni Dobrowolski. Przytaczam za Dobrowolskim: *Trzy ostre zęby kamienne chwyciły go (statek) tak, że skakał na nich przez całą dobę, fale, bowiem, rozhukane, co chwila podnosiły statek i co chwila uderzały nim o rafę. ...Wybawiło nas samo morze. Nad rankiem do kanału wtargnął niezwykle silny przypyływ, podniósł statek, maszyna ciągle czynna targnęła i niespodziewanie wydobyliśmy się z zębisk rafy. Ze zaś ciągle uderzanie o trójstrze skał nie przedziurawiły statku, zawdzięczaliśmy to przypadkowi. Mianowicie, na tych zębiskach zebrała się wielka kupa traw morskich, które grając rolę poduszki, uchroniły okręt od zagłady...*

Kilka dygresji na koniec:

Jeszcze w słupeckim liceum, na przedmiocie zwanym propedeutyka filozofii rozważany była kwestia, czy można mówić prawdę kłamiąc? Otóż można; na przykład to, gdy powtarza się informację usłyszaną od zaufanej osoby, a informacja jest mimo to nieprawdziwa. Kiedyś podawałem, że słowo *nashachata*, wymawiane według transkrypcji angielskiej oznacza po grenlandzku *morsa*. Tak było mi to przekazane i uwierzyłem w to. W dobie Internetu nie trudno sprawdzić, że mors po grenlandzku to *aaveq* lub *aveq* – zależnie od pisowni. Mój znajomy, znawca inuktitut, języka, jakim posługują się Grenlandczycy, potwierdził, we wszystkich dialektach ma podobne brzmienie.

Jacht *Nashachata* zatonął, ale nazwa krakowskiego stowarzyszenia pozostała. Dla uniknięcia pomyłek podaję nazwę i adres internetowy mojej firmy: *Concept Sailing* – www.conceptsailing.org

Henryk Wolski