

**Krzysztof Grubecki**

## ***Blue Grace* – rejs z Long Island Sound na Brooklyn**

Prognozy pogody dla Long Island Sound na dzień 8 września 2012 podawały: „wiatr: 20 w porywach do 30 węzłów, fala: 1-2 stopy”. Praktycy do takiej zapowiedzi dodają 5 węzłów, ale wiatr – nawet 35-węzłowy – mimo, że uciążliwy, dobrze przygotowanej załodze nie zaszkodzi.

Jacht *Blue Grace* zdecydował się wyjść z Port Jefferson i płynąć do Gateway Marina na Brooklynie. Z Brooklynu wypłynął tymczasem jacht *Jantar*, który miał asystować *Blue Grace* podczas przejścia East River, wzdłuż Mahattanu, gdyż na *Blue Grace* tydzień wcześniej uszkodzone zostało mocowanie wału napędowego śruby i nie było wiadomo, czy tymczasowe mocowanie będzie wystarczające.

Gdy *Blue Grace* znajdował się na wysokości Oyster Bay, NOAA podało komunikat, że możliwe jest tornado w okolicach Queens i Brooklynu. Żeglarze zaczęli telefonować na ląd i – zaniepokojeni komunikatem – próbowali potwierdzić prognozy i podjąć odpowiednie decyzje. *Jantar* zdecydował się płynąć w stronę Long Island Sound i nie czekać – jak umawiano wcześniej – w okolicy Hell Gate czyli Triboro Bridge.

Kończył się właśnie drugi set półfinałów mężczyzn w *US Open*, gdy zadzwonił mój telefon. To była Katarzyna Opoka, właścicielka *Blue Grace*:

„Straciliśmy maszt, jesteśmy w pobliżu City Island, dryfujemy. Nie zapaliłam silnika, bo wokół pełno lin i żagiel jest w wodzie. Nikomu nic się nie stało. Jacht nie przecieka. Płyną do nas jakieś łodzie – co robić?”

Poradziłem, aby nie przyjmowała od nikogo pomocy, jeżeli nie ma zagrożenia dla załogi i żeby dryfowała do momentu, aż będzie odpowiednia głębokość, około 15 stóp, i wtedy rzuciła kotwicę. A ja przy płynę tak szybko, jak to możliwe.

Pięć minut później byłem w samochodzie pędząc do swojego jacht klubu. Sam, wiadomo, niewiele mógłbym zdziałać, zatelefonowałem więc do Maćka Mrozińskiego – natychmiast wyruszył w drogę, by się spotkać ze mną w klubie. W międzyczasie rozmawiałem z Katarzyną przez telefon. Świetnie dawała sobie radę, nie ponosiły jej emocje i ustalaliśmy najlepsze rozwiązania na najbliższe momenty. Wiało już 40 węzłów, spiętrzyła się fala. Pojawiła się policja, *USCG* i łódź holownicza z napisami *Boat U.S.* Wszyscy coś do załogi *Blue Grace* mówili, wołali, a załoga łodzi holowniczej wskoczyła na jej pokład. Natychmiast, bez ustaleń z panią kapitan, zaczepili swoją linę, odsunęli Katarzynę od steru, a szef holownika poinformował ją, wrzeszcząc:

– Ratuję życie twoje i twojej załogi!



– Mam wykupione ubezpieczenie z *Boat US*, które pokrywa holowanie – powiedziała Katarzyna krzyżącemu na nią szefowi grupy holowniczej.

– To ubezpieczenie nie pokrywa niczego – krzyknął szef. – Ja ratuję twoje życie.

Poradziłem, aby natychmiast kazała im opuścić jacht i odczepiła hol.

Dlaczego? Jasne było, że szef łodzi holowniczej rozpoczął procedurę ratownictwa morskiego według Prawa Admiralicji. Ratowanie życia ludzkiego jest obowiązkiem ludzi będących na morzu więc nie jest wyceniane, wycenie podlega natomiast ratowanie mienia: ten, kto je uratuje, ma prawo do 50 lub więcej procent jego wartości. Jaka wartość ma to „więcej”, ustala sąd, analizując, w jakich warunkach odbyła się akcja, jak bardzo narażała się ratująca załoga i jak wysokie poniosła koszty.

Szef straszył załogę *Blue Grace* trąbą powietrzną i kataklizmem, który zaraz nastąpi. Katarzyna poinformowała znajdującą się w pobliżu łódź Straży Przybrzeżnej, że nie ma zagrożenia dla załogi, pomoc dla nich jest w drodze i nie chce na pokładzie ani szefa ani jego ludzi. Rozwścieczony szef opuścił *Blue Grace* i odpłynął.

Wraz z Mackiem wypłynąłem z Glen Cove. Wiało 35-40 węzłów. Radar pogodowy pokazywał nadchodzące czerwone echa, oznaczające silny wiatr i deszcz. Postawiliśmy foka. *Inessa* pędziła z prędkością 9 węzłów i elektroniczna mapa mówiła, że dotrzemy na miejsce za niewiele ponad godzinę. Fala nie była duża, ale – rozbijana przez dziób – wpadała na pokład i zalewała mi na słono oczy. Widoczność przez to miałem ograniczoną. Włączyłem autopilota, Maciek zszedł na dół i obserwował radar pogodowy. Omówiliśmy manewr. Już wiedzieliśmy, że nie weźmiemy *Blue Grace* na hol. W rachubę wchodzi podjęcie załogi z pokładu i natychmiastowe znalezienie bezpiecznego schronienia przed nadchodzącą linią frontu i groźbą tornada. Ja miałem manewrować jachtem, a Maciek rozwiesić wszystkie odbijacze na burcie i przyjmować załogę na *Inesę*.

*Blue Grace* była w pobliżu Hart Island. Fala w tej okolicy była znacznie większa niż w zatoce Hempstead Harbor, z której wypłynęliśmy. W pobliżu był już *Jantar*. Nawiązałem z nim łączność i ustaliliśmy, że my podejmiemy załogę z pokładu *Blue Grace*, a oni popłyną do City Island i tam znajdą schronienie. *Jantar* rozpoczął żeglugę pod fale i wiatr, ale okazało się, że jego silnik nie daje rady. Poradziłem, aby popłynęli w takim razie do zatoki Hempstead Harbor pod Sea Cliff Yacht Club, który ma wolne miejsca do cumowania dla odwiedzających ten rejon żeglarzy (sprawdziłem to przed wypłynięciem – kierownik klubu, do którego należę, zadzwonił do SCYC i upewnił się, że są wolne).

Rozpoczęliśmy manewr podejścia do *Blue Grace*. Jacht miał rzucone dwie kotwice, ale fala i wiatr powodowały, że przesunął się dość szybko z lewa na prawo. Z tego powodu trudno było ustalić kąat podejścia, musiałem też pilnować, aby się z nim nie zderzyć. Pierwsze podejście było więc sprawdzające, a załogę przejęliśmy za drugim razem. Wszyscy byli cali i zdrowi.

*Jantar* popłynął do zatoki Hempstead Harbor z wiatrem, a my – pod wiatr – do City Island, bo tam było najbliżej, a „czerwone echa” się zbliżały. Katarzyna sugerowała, żeby płynąć i sprawdzić, jak daje sobie radę *Jantar*, który miał kłopoty z silnikiem, ale uznałem, że na pokładzie są doświadczeni żeglarze, płyną z wiatrem i dadzą sobie radę. Po pół godzinie byliśmy w główkach mariny South Minneford Yacht Club. Duża tablica informowała, że jachty w podróży mile widziane – i podawała kanał kontaktowy VHF.



Zawołałem przez radio, poprosiłem o schronienie przed ciężką pogodą na 3 godziny (przypuszczalne przejście frontu) i otrzymaliśmy pozwolenie wejścia do mariny. Przy kei czekały na nas dwie osoby. Jedną z nich był szef łodzi holowniczej. Rozpoznał załogę *Blue Grace*.

– Albo zostajecie na całą noc, albo wypływajcie natychmiast! Mój port, moje prawa – wrzasnął do mnie szef.

Był agresywny i nie wiedziałem, czego się spodziewać. Być może za tę noc dostanę następnego ranka – na podstawie tych „jego praw” – rachunek na 1000 dolarów? Uznałem, że z wściekłym szefem niczego nie ustalę i zawróciłem jacht w kierunku wyjścia.

Postanowiliśmy popłynąć w okolice pobliskiej Barrons Boatyard i Kirby Street Marina. Tam na bojkach cumowało sporo jachtów, ale kilka boi było wolnych. Między jachtami spotkaliśmy klubową łódź transportową z dwoma osobami na pokładzie. Poprosiliśmy o miejsce do cumowania. Wskazali nam jedną z wolnych boi i odpłynęli. Gdy rozpoczęliśmy manewr, wrócili i zabronili cumowania. Na moje pytanie, czy rozmawiali z szefem z South Minneford Yacht Club, odpowiedzieli: „*Maybe...*”, może... i radośnie się uśmiechnęli.

Stało się jasne. Wściekły szef, któremu łatwy zarobek kilkunastu tysięcy dolarów uciekł sprzed nosa, obdzwoił wszystkich i namówił, aby nie pozwolili nam cumować w okolicy City Island.



Musiałem szybko podjąć decyzję. Albo kotwiczyć, albo wyjść i natychmiast płynąć w stronę zatoki



Hempstead Harbor. Zatoka pod City Island jest wąska, na bojach stało wiele jachtów, a miejsce kotwiczenia było w okolicy skał. Gdyby nadszedł bardzo silny wiatr, a kotwica nas nie utrzymała, moglibyśmy mieć kłopoty. Uznałem, że płyniemy do Hempstead Harbor. Rozpoczęliśmy wyścig z rozległym czarnym niebem, które powoli nas doganiało. *Jantar* już był w okolicach Sea Cliff Yacht Club, więc bezpieczny. Analizowaliśmy radar pogodowy i na nasze szczęście najbardziej czerwone echa były z naszej prawej strony. Wkrótce pokazała się rzeczywistość.

Zobaczyliśmy potężny czarny lej. Szedł po lądzie, więc raczej nas omijał. Byliśmy już niemal przy falochronie Glen Cove, gdy czarne niebo zaczęło nas nakrywać.

Zawróciłem jacht w stronę otwartej wody. Uznałem, że nie zdążymy przycumować do boi i nie mogę ryzykować uderzenia silnego wiatru będąc pomiędzy innymi jachtami i w pobliżu brzegu.



Zrobiło się czarno i zimno ale siła wiatru niezbyt wzrosła. Chwilę później znów zawróciłem i po niedługim czasie zacumowaliśmy bezpiecznie przy boi. Zadzwoił Bruce Levinson, komandor klubu, do którego należę. Wypytał, czy jesteśmy bezpieczni i poinformował, że odprowadził łodzie klubowe w bezpieczne miejsce i do jutra nikt nas z jachtu nie odbierze. Nie było to dla nas problemem. Mielśmy jedzenie, wygodne koje w kabinach i własne towarzystwo. Podziękowałem Bruce'owi, że o nas pamiętał. Skontaktowaliśmy się z *Jantarem*. Oni byli w podobnej sytuacji. Też wszystko mieli. Życzyliśmy sobie

udanej nocy. Przed snem długo ustalaliśmy plan na następny dzień. Największą naszą – a głównie Katarzyny – obawą było to, czy nazajutrz zastaniemy jej jacht tam, gdzie go zostawiliśmy.

Pierwszy obudził się Maciek. Była 5:30, piękny ranek, słaby wiatr, płaska woda. Popłynęliśmy do klubowego pomostu, pojechaliśmy do pobliskiej kafejki na poranną kawę. Zatankowaliśmy *Inesę* w Brewer Marina i popłynęliśmy po *Blue Grace*. Podczas tankowania ustaliłem z pracownikami, że dadzą nam miejsce na uszkodzony jacht. Maciek nas opuścił i postanowił wypłynąć swoim jachtem, w razie gdybyśmy potrzebowali pomocy podczas holowania. Z *Jantara* przeskoczył do nas Mateusz, którego pomoc później okazała się bardzo istotna.

Po godzinie żeglugi byliśmy przy burcie *Blue Grace*. Stała na dwóch kotwicach na 10 stopach, blisko brzegu był właśnie odpływ. *Inessa* ma prawie 8 stóp zanurzenia, nie mieliśmy więc za wiele czasu i musieliśmy działać szybko. Użyliśmy masztu *Inessy* jako dźwigu i wyciągnęliśmy maszt *Blue Grace* z wody. Nie był złamany, ale niestety zgnieciony wskutek uderzenia w metalową krawędź burty.



Jeden saling złamany, zamontowany na przednim sztagu rolfok pogięty i połamany, reling połamany, bom grota wgięty i jego mocowanie do masztu urwane. Wiatromierz złamany, żelkot na pokładzie w różnych miejscach uszkodzony, okucie dziobowe wyrwane, mocowania want pogięte, aluminiowy top masztu połamany – słowem poważne straty.





Umocowaliśmy maszt na pokładzie, wyjęliśmy z wody wszystkie liny i założyliśmy hol.





Po godzinie żeglugi w stronę Glen Cove spotkaliśmy *Pacificę* Andrzeja Gruszki i *Sound Mind* Maćka Mrozińskiego, którzy wypłynęli nam na spotkanie. Wkrótce byliśmy w Brewer Marina, gdzie *Blue Grace* zakończyła tegoroczny sezon żeglarski.

Podczas rozmów wracało pytanie, czy można było uniknąć straty masztu?

Wiatr o sile 35-40 węzłów nie przewraca masztów, ani nie zatapia jachtów. Był silny, ale nie na tyle, aby pokonać takielunek obliczony na o wiele większe naprężenia. Załoga *Blue Grace* zgodnie twierdziła, że mimo silnego wiatru, żegluga przebiegała sprawnie i nic nie wskazywało na to, że jacht jest przeciążony pogodą. Oględziny samego masztu i olinowania to potwierdzały. Liny były odpowiedniej grubości i w doskonałym stanie, a maszt – mimo lat – nie miał śladu korozji, no i nie złamał się. Przyczyna była techniczna i – przyznam – trudna do wychwycenia dla Katarzyny, która jest na początku swoich doświadczeń żeglarskich i niejedno ma przed sobą. O wiele bardziej doświadczeni żeglarze, z wieloletnim stażem, mają kłopoty ze sprzętem i ponoszą straty. W tym wypadku najważniejsze było, że nikomu nic się nie stało. Załoga *Blue Grace* zdobyła nowe doświadczenie i energię, dzięki której jacht powróci w następnym sezonie do żeglugi.



**Tekst:** Krzysztof Grubecki

**Zdjęcia:** Diane Mrozinski  
Krzysztof Zawadzki  
Krzysztof Grubecki