

Pirmā nodaļa

## Planēta okeāns



*Es esmu šeit, lai atšifrētu visu jūrā dzimušo un jūras izskaloto lietu atspulgus...*

Džeimss Džoiss  
«*Uliiss*»

Līdz 1996. gada Ziemassvētkiem šis sacikstes norisinājās tāpat kā iepriekšējās *Vendée Globe* un *BOC* sacensības smagos distancēs apstākļos. Salīdzinājumā ar lielāko daļu iepriekšējo sacikšu, šī regate tās dalībniekiem bija pat veiksmīgāka – neviena jahta nesadūrās ar peldošām atlūzām vai ledus blāķiem, kas būtu varējuši apdraudēt burātāju dzīvības. Protams, Dienvidu okeāns izturējās kā parasti un nepagurdams stājās cilvēkiem ceļā ar nemitīgiem cikloniem. Viesulvētras, reizēm pat orkāni bangoja okeānu tā, ka viļņu augstums sasniedza piecdesmit līdz sešdesmit pēdas. Reizi pa reizei gandrīz vai nevadāmās jahtas drāzās lejup no viļņu mugurām ar trīsdesmit mezglu ātrumu un cīnījās ar draudīgajiem, haotiskajiem šķersviļņiem, kurus sacēla nemitīgās vēja virziena maiņas. Bieži jahtas šajā cīņā bija zaudētājas. Kuģojot Dienvidu puslodes jūru mežonīgajos ūdeņos, kapteiņiem nācās pārciest vēja un sala, ledus un bangojošu viļņu uzbrukumus un nemitīgi balansēt uz katastrofas robežas.

Līdz Hornas ragam joprojām bija tālu. Lielākajai daļai jahtu priekšā vēl bija garš ceļš pa Dienvidu okeānu, un tas nozīmēja, ka sacensību gaitā vēl varēja atgādīties daudz kas negaidīts. Jebkuru šāda veida sacensību norisē – īpaši tas attiecas uz sacikstēm Dienvidu okeānā – pienāk brīdis, kad kāda burātāja dzīvība karājas mata galā, un reizēm kāda dvēsele atstāj šo pasauli. Iesākumā tas ir pieņēmums – par šādu iespēju liecina pēkšņi pārtrūkušie radiosakari –, kas pārvēršas par neapstrīdamu faktu tad, kad šis klusums velkas pārāk ilgi vai glābēji atrod dreifējošu jahtu bez cilvēkiem. Žaks de Rū (1986), Maiks Plānts (1992), Nigels Bērdžiss (1992), Herijs Mičels (1995) – tie ir tikai daži burātāji, kuri sacensību laikā beiguši šīs zemes gaitas. Nevienam nav zināms ne precīzs viņu nāves cēlonis, ne arī šis traģēdijas apstākļi. Iespējams, ka jahtu apgāzis mežonīgs vilnis vai ledus gabals, vai arī cilvēks nejauši pāri bortam iekritis okeānā un pēdējās savas dzīves minūtēs, ķepurodamies ledainajā ūdenī, nolemtības apziņā – varbūt arī naidā vai šausmās – vērojis nevarjami funkcionējošā autopilota vadīto jahtu, kura dodas tālāk un tā-

lāk, te parādidamās viļņa mugurā, te pazudzama skatienam, te atkal parādidamās jau nākamā viļņa virspusē...

Šajās *Vendée Globe* sacikstēs nekas tamlīdzīgs vēl nebija gadījies, taču briesmīgais pūķis nebūt nesnauda. «Drebēšana un zobu klabēšana» vēl bija priekšā. Divpadsmit Ziemassvētku brīvlaika dienās sacensību gaita pilnīgi pārvērtās.



Es sekoju *Vendée Globe* norisei no pretējās zemeslodes puses, atrazdamies gandrīz tajos pašos platuma grādos uz ziemeļiem no ekvatora, kādos – tikai uz dienvidiem no tā – notika šis sacikstes. Piecsimt jūdžu attālumā no Atlantijas okeāna ziemeļdaļas – Kanādas ziemas apstākļos es pūlējos iegūt informāciju par sacikšu norisi. Toronto laikrakstos šad tad parādījās dažas pa telefonu saņemtas ziņas, arī televīzijas sniegtās vēstis bija lakoniskas. Kvebekas masu saziņas līdzekļi, īpaši tie, kuri sniedza informāciju franču valodā, sacikšu gaitu atstāstīja plašāk, jo *Vendée Globe* aizsācēja ir Francija, turklāt viens no burātājiem – Gerijs Rūfss – bija no Kvebekas. Viņš bija uzaudzis Monreālā, bijis Monreālas Hadsona jahtkluba biedrs, junioru burāšanas čempions dingi klasē – neparasti talantīgs sportists –, kurš vairākus gadus startēja Kanādas olimpiskās burātāju komandas sastāvā.

*Vendée Globe* norise man šķita interesanta vairāku iemeslu dēļ: daudzus gadus es pats esmu nodarbojies ar burāšanu amatiera statusā, un mani aizrāva šo sacikšu idejas pārdošība – tās notika visgrūtākajā burāšanas veidā – jahtā atrodas tikai viens cilvēks, visbistamākajos ūdeņos pasaulē – Dienvidu okeānā, vissarežģītākajā sacikšu formā – bez palīdzības no malas un regatē bez pieturām.

Šis sacikstes mani interesēja arī tāpēc, ka tajās piedalījās Gerijs Rūfss. Viņš bija pirmais kanādietis, kurš piedalījās *Vendée Globe* sacensībās, un viņam bija lieliskas izredzes tajās uzvarēt. Starp mums pastāvēja tāda kā radnieciska saite – arī viņš bija studējis jurisprudenci, bet pēc tam atklājis sev citu dzīves jēgu. Atšķirībā no manis izraudzītā dzīves ceļa, G. Rūfss bija izvēlējies riskantu un nedrošu karjeru, kura atšķirās no rāmi plūstošās likuma pārstāvja ikdienas kā diena no nakts. Gadu nostrādājis par juristu, G. Rūfss pameta šo darbu, kļuva par profesionālu burātāju un divdesmit gadus cīnījās par iespēju piedalīties šajā elitārajā regatē vienatnē apkārt pasaulei.

## Otrā nodaļa

# Okeāna vidū

Ziņas par burāšanas sacensībām, ko publicēja Eiropas, ASV un Kanādas burāšanas sporta žurnāli, to iznākšanas brīdī jau bija novecojušas par vairākiem mēnešiem. Vienīgā «zelta dzisla» bija Internets. *Vendée Globe* organizētāji bija izveidojuši mājas lapu, kurā atradās sīka informācija par sacīkstēm, burātājiem un jahtām. Visvērtīgākā šīs lapas sastāvdaļa bija sacīkšu laikā ik dienas sniegtie pārskati. Reizēm diennakts laikā mājas lapā tika ievietoti pieci vai seši šādi ziņojumi. Tie bija franču valodā, taču reizi dienā tika publicēts saīsināts ziņu apkopojums angļiski – bieži vien tulkojums bija aizkustinoši divains. Arī paši sportisti laiku pa laikam no savām jahtām ar satelītu faksu, elektronisko pastu vai radiosakaru iekārtām sūtīja ziņas par savu darbību, un šajā lapā varēja izlasīt informāciju par katras jahtas atrašanās vietas koordinātām. Tāpat kā vairāki citi sacensību dalībnieki, arī G. Rūfss bija izveidojis savu mājas lapu, kurā franču un angļu valodā reižu reižēm sniedza ziņojumus par regates norisi.

Katru dienu es varēju iepazīties ar datiem par dzīvi uz šo visātrāko okeāna jahtu klāja, par laikapstākļiem, kādos atradās katra jahta, to maršrutu. Ceļš veda pāri Biskajas licim, «zirgu platuma grādiem» un ekvatoriālajai bezvēja joslai, tālāk sekoja ilgs ceļš pa Atlantijas augsta spiediena apgabalu, pēc tam nāca kurss uz dienvidaustrumiem – uz Labās Cerības ragu un no tā uz Dienvidu okeāna vētru zonu. Tie bija elektroniskās informācijas svētki.

«Jūrā mēs nokļūstam pilnīgi citā pasaulē,» rakstīja dzejniece Anna Stīvensone. Viņa sauca to par «planētu Okeāns». Kad *Vendée Globe* dalībjahtas veica savu smago un bīstamo ceļojumu pa vientuļo okeānu, es tās vēroju no sava patvēruma uz planētas Zeme.



*Kurš cits vēl pazist jūtu kvēli to,  
Kas dzen mūs jūru jūras izkuģot  
Un, redzot okeānu trakojam,  
Ar drošu sirdi stāties pretī tam?*

Dž. G. Bairons  
«Korsārs»

Uzmezdam skatienu jahtas pakalgalam, es katru reizi satrūkos – tumšais siluets pie treļņiem atgādināja cilvēciskas būtnes apveidus. Man šķita, ka tur kāds ļaunprātīgi noskaņots plecīgs tēvainis pieplacis pie zemes un gatavojas lēkt man tieši virsū. Gandrīz ik pa desmit sekundēm es lūkojos atpakaļ, lai novērtētu jahtai sekojošo viļņu augstumu un ātrumu. Ar abām rokām satvēris stūres pinni, es pūlējos noturēt jahtu perpendikulāri vējam un viļņiem. Lai tumsā neapmaldītos, man vajadzēja sajūst vēju pūšam sejā un censties pamanīt fosforescējošo zibsnī, kāds rodas viļņa virsotnes plīšanas brīdī. Katru reizi, kad pavēros atpakaļ, virietim līdzīgais siluets mani izbiedēja, un katru reizi es tūlīt aizmirsu par tā eksistenci. Apmēram pusstundu es nemitīgi atskatījos, satrūkos, aizmirsu, atkal atskatījos, satrūkos... Piecsimt jūdžu atstatumā no sauszemes man pie horizonta šķita mirdzam lielas pilsētas ugunis.



Jahta ar dubultrēvētu štagburu – apmēram trīsdesmit kvadrātpēdu lielu, cieši nostieptu buru, kas gluži vai lidoja pa priekšu mastam, – trakā tempā drāzās uz dienvidaustrumiem. Vējš mūs dzina uz priekšu ar gandrīz sešu mezglu lielu ātrumu – uzņemt vēl straujāku gaitu mūsu mazais kuģītis nebija spējīgs. Jahtai ejot, tās priekšgals sacel vilni, kas izraisa frontālās pretestības spēku. Šis spēks kopā ar berzi starp korpusu un ūdeni nosaka jahtas ātruma robežu, kuru teoretiski nav iespējams pārsniegt, taču tad, kad mūsu laiva slidēja lejup no divpadsmit pēdu augsta Atlantijas okeāna viļņa muguras, tā pārkāpa visus negrozāmos hidrodinamikas likumus.

Mēs ar sievu pirmo reizi mūžā atradāmies atklātā okeānā un burājām ar trīsdesmit vienu pēdu garu jahtu, kura svēra piecarpus tonnas. Es biju nodarbojies ar burāšanu lielāko daļu sava mūža, taču

gandrīz nekad tas nebija noticis ārpus krasta redzamības robežām. Šis ceļojums atšķirās no citiem – tas nebija ne smags darbs, kas ilgst tikai līdz nākamajai Lielo ezeru jahtu ostai, ne arī reiss gar piekrasti līdz tuvākajai labi pazīstamajai reida vietai. Mēs bijām šķērsojuši Golfa straumi, un tagad mūsu mērķis bija Bermudu trīsstūra centrs Sargasu jūrā. Uz šo mērķi mēs virzījāmies ar maksimāli iespējamo ātrumu, lai tiktu projām no bistamajiem decembra vētru platuma grādiem. Mums vajadzēja ieturēt šo virzienu, līdz būsim nokļuvuši līdz 65. austrumu garuma grādam, kuru jūrnieki mēdz apzīmēt ar simbolu «I-65» – gluži kā starpstatu ātrgaitas automaģistrāli. Šāds apzīmējums radies sakarā ar to, ka pa šo ūdensceļu dienvidu virzienā uz Karību jūru pastāv sprauga kuģu satiksme. Šajā vietā mums vajadzēja pagriezties uz dienvidiem, lai nokļūtu ziemeļaustrumu virziena pasātu zonā un aizburātu līdz Šarlotei Amālijai vai Josta van Deika salai.

Vairākas stundas pēc izešanas no Čārlstonas līča mūsu burās pūta liega dienvidaustrumu brīze. Tieši pirms saulrieta, kad krasts aiz muguras bija saskatāms kā tumša līnija, apmēram piecdesmit jardus atstatumā no jahtas kreisā borta parādījās delfini. Tie izturējās tā, kā tas šiem dzīvniekiem parasts, – čivināja, dūdoja, lēkāja un vizinājās uz jahtas priekšgala saceltajiem viļņiem. Beidzot mūsu trīs mezglu ātrums tiem apnika, un delfini aizsteidzās uz interesantāku nodarbību vietām. Savvaļas delfinu kuplais skaits un bezbēdība, kā arī tas, ka okeānā šie dzīvnieki jutās kā savās mājās, mūs priecīgi satrauca un izgaisināja bailes no priekšā esošajām tūkstoš trīssimt jūdžēm. Okeāns, kurā mājāja šādas radības, mums šķita draudzīgs, labsirdīgs, saprotams. Galu galā viss būs labi.

Diemžēl gluži tā vis nebija. Pēc četrām dienām nekas vairs negāja kā pa diegu. Jūrai piemīt daudz īpašību, un viena no tām ir nekļūdīga spēja atklāt cilvēka vājās vietas. Tā bija atklājusi arī vienu no mūsu «Ahilleja papēžiem». Es nebiju pietiekami rūpīgi nodrošinājis motora aizdedzes un vadu hidroizolāciju. Šī iekārta atradās kādā kokpita skapītī apmēram ceļgalu augstumā no grīdas. Kādā naktī es atrados sardzes postenī un pēkšņi aptvēru, ka pukšķinošo troksni, kuru es ik pa brīdīm biju saklausījis cauri vēja un jūras skaņām, rada mūsu dīzeļmotors, kurš cenšas iedarbināt pats sevi. Jahtas priekšgala sakultais jūras ūdens, laivai ienirstot, skalojās pāri sānklājam, ieplūda kokpitā un kā mirdzoši kaleidoskopa gabaliņi iešļācās notekās. Ūdens bija iekļuvis aizdedzes atslēgā un izraisījis issavienojumu,

kam bija tāds pats efekts kā aizdedzes atslēgas pagriešanai. Burāšanas laikā mēs bijām iedarbinājuši bremsēšanas iekārtu, lai dzinējs nedarbotos tukšgaitā, un motors, veltīgi cenzdamies sākt darboties, drīz vien izlādēja akumulatorus. Es to sapratu tieši tobrīd, kad tie jau bija tukši. Mēs izmantojām motoru tikai tad, kad vajadzēja ieiet ostā vai reidā vai iziet no tā, kā arī pēc pilnīga bezvēja iestāšanās. Motors mums bija vajadzīgs, lai uzlādētu elektriskās baterijas, un reizēm mēs to izmantojām jahtas vadīšanai vētrainā jūrā. Pārējā laikā motors bija pasīvs ceļojuma līdzdalībnieks.

Mums bija rezerves daļas un instrumenti, un mēs varējām nomainīt vai salabot gandrīz jebkuru jahtas sastāvdaļu, taču mūsu patstāvībai un neatkarībai piemita materiāls, nevis enerģētisks raksturs. Tagad bija vajadzīgas divas lietas, kuru mums nebija. Bija vajadzīgs motors, lai varētu uzlādēt baterijas. Pastāvēja teorētiska iespēja iedarbināt motoru ar rokas starteri, taču mūsu motors kategoriski atteicās darboties. Ja mēs nevarējām iedarbināt motoru, tad nevarējām arī uzlādēt baterijas. Ja mums nebija uzlādētu bateriju, tad nebija arī elektrības, un mēs nevarējām iedarbināt motoru. Ja mums nebija elektrības, tad nebija arī apgaismojuma (mums gan bija rezerves petrolejas lampas), nebija lagas, ar ko noteikt pārvietošanās ātrumu un noieto atstatumu, nebija radiokompasa. Tas, ka mums nebija motora, nozīmēja, ka mēs atrodamies uz istas burulaivas. Nenovēršamajā bezvēja joslā, kas mūs sagaidīja «zirgu platuma grādos», mums nāksies gaidīt, līdz uzpūtīs vējš. Lidzpaņemtā dīzeldegviela, kuru izmantojot mēs cerējām tikt pāri šai zonai, tagad bija kļuvusi par lieku balastu.

Daudzi cilvēki burā bez motoriem. Arī man teorētiski tas šķita ļoti patīkami. Pilnīga atkarība no vēja ļauj jūrniekiem pārdzīvot pašu burāšanas procesa estētisko būtību – izjust patiesu baudu tajā brīdī, kad vējš, aptekot buras profilu, sāk dzīt laivu un tā gluži kā lidmašīna lidot lido uz priekšu. Tas viss ir ļoti poētiski, taču praksē – okeānā, kura uzvedība nebija prognozējama, – es vēlējos, lai man būtu šis sasodītais motors. Man tas bija nepieciešams ne tikai elektrības iegūšanai un kuģošanai bezvēja apstākļos. Motors simbolizēja tehnoloģijas radīto komfortu un drošības sajūtu. Bez motora mēs jutāmies atsviesti atpakaļ simts gadu vecā pagātnē – «koka kuģu un dzelzs viru» laikmetā. Mēs nebūt nejutāmies izkalti no dzelzs.

Bez tam, ja jau motors varēja sabojāties tikai tāpēc, ka man bija slinkums aplikt ap kādu nieka slēdzi desmit centu vērtu plastmasas

gabaliņu un aizdrīvēt spraugas, kas notiks tālāk? Kādas paviršības vai bezrūpības radītas klizmas mums uzglūnēja, gatavodamās salauzt mastu, saplēst kādu buru, sabojāt stūri, pārkāpt pirmo burāšanas bausli – okeānam jāatrodas ārpus laivas – un ielaist okeānu jahtā?

Gandrīz visu savu mūžu es sapņoju par iespēju veikt šādu ceļojumu. Diemžēl par katra sapņa piepildīšanos ir jāmaksā, un šī cena mēdz būt vai nu ilūziju zudums, vai arī kāda cita «muitas nodeva». Patlaban mēs izjutām šī sapņa piepildījuma patieso cenu. Jau četras dienas jahta bija lēkājusi pa viļņiem un svārstījusies no vieniem sāniem uz otriem. Visu šo laiku es gandrīz nebiju gulējis, un arī Kristīnei neklājās daudz labāk. Mans bezmiegs daļēji bija izskaidrojams ar neganto jahtas zvalstīšanos, taču galvenais tā cēlonis bija troksnis. Viļņi daudzījās pret jahtas korpusu gluži kā senlaicīgas mūru graužamās ierices, bet vistrakākais bija tas, ka visa jahta krakšķēja un stenēja. Es biju pārliecināts, ka šis skaņas liecina par koka un stiklplasta sadalīšanos molekulās. No sardzes brīvajos brīžos es zvilnēju kojā un gaidīju brīdi, kad kaut kas salūzīs. Pirms došanās ceļā es pamatīgi apstrādāju jahtu – noplēsu tās iekšējo apdari un nostiprināju visas iespējamās detaļas. Diemžēl lielāko mūža daļu esmu pavadījis pie rakstāmgalda, un šis bija mans pirmais tāda veida pasākums, tāpēc nebiju drošs, vai esmu visu izdarījis, kā nākas. Vai jahtas konstrukcija patiesi bija pietiekami stipra? Tobrīd man šķita, ka neparedzētas katastrofas gaidīšana būs tikai racionāla pieeja šim jautājumam.

Lai nomierinātos, es sāku rūpīgi pārbaudīt visu jahtu. Tas man būtu bijis jādara jebkurā gadījumā. Ikkatrs burātājs ir kā apsēsts ar nemitīgu laivas pārlūkošanas ideju. Jebkura paviršība – piemēram, mūsu neizolētā motora palaišanas iekārta – labākajā gadījumā var izraisīt nekontrolējamu situāciju, bet parasti tā kļūst par sākumpunktu serpentīnveida ceļam, kurš ved uz postu. Uz jahtas neko nedrīkst atstāt likteņa ziņā, jo jūra izmanto ikkatru cilvēka vājību. Katras sardzes laikā (mēs mainījāmies ik pēc trim stundām) es jahtu pārlūkoju.

Vispirms es pārbaudīju mastu un buras. Mūsu jahta bija graciozs slups – kā visām šāda tipa burulaivām, tam bija viens masts, pie kura bija piestiprināta grotbura. Masta priekšpusē atradās štagbura. Grotburas apakšējais līķis bija piestiprināts pie grotbomja – alumīnija stieņa, kas pēc formas līdzīgs mastam, taču ir daudz vieglāks un īsāks.

kad vienlaikus «redz» gan signālu avotu, gan uztveršanas staciju. Ir divu veidu *EPIRB 406*: viena no šīm modifikācijām sāk darboties automātiski, otra ir jāiedarbina cilvēkam. *Vendée Globe* jahtas bija apgādātas ar otrā veida bākām, lai ierobežotu viltus trauksmes signālu iespējamību. Burātājs var to iedarbināt ar slēdzi. Katrā *Vendée Globe* dalībjahtā jābūt četriem *EPIRB*, dažās bija pat piecas šādas iekārtas. Šajā gadījumā burātāji uzskatīja, ka «dubults neplist».



*EPIRB* izglāba R. Dinelli dzīvību. Bez šīm bākām neviena lidmašīna nespētu viņu atrast. P. Goss – ja kāds vispār būtu uzskatījis, ka viņa burāšanai uz avārijas rajonu ir kāda jēga, – būtu pāris dienu meklējis viņu Dienvidu okeāna milzīgajos viļņos. Iespēja atrast R. Dinelli būtu bezgala niecīga: viņš skaidri nezinātu, kurā rajonā sākt meklēšanu, un pārmeklējamā zona vēja un viļņu darbības dēļ ik stundu palielinātos par pārdesmit kvadrātjūdžiem. Nostumušais P. Goss atteiktos no tālākas meklēšanas. Viņš pagrieztu jahtu, uzņemtu kursu ar vēju un, juzdamies bezgala vientuļš, dotos atpakaļceļā. Nevieni nekad neuzzinātu R. Dinelli nāves apstākļus un pat neiedomātos, ka R. Dinelli jahta noslikusi kopā ar savu burātāju jau pirms tam, kad P. Goss paspēja nonākt līdz avārijas rajonam. Nevieni austrāliešu glābšanas plosts brīnumainā kārtā neuzrastos pēdējā brīdī.

Tomēr *EPIRB* tehnoloģijas sniegtās iespējas var novērtēt divējādi. Tās iedrošina burātājus atstāt R. Knoksa-Džonstona un B. Matesjē konservatīvo taktiku – cieši ievērot kursu gar četrdesmito platuma grāda līniju. Jaunās iespējas vilināt vilina viņus tālāk uz dienvidiem – tuvāk ledājiem un bieži vien arī draudīgākiem laikapstākļiem. Vienlaikus šīs bākas var izglābt burātāju dzīvību tad, kad Dienvidu okeānā valdošie apstākļi vairs nav piemēroti nevienai jahtai. Sarežģītās, ar satelītiem saistītās iekārtas izaicina burātājus uz tāda veida rīcību, kuras seku novēršanai tās ir radītas.



Ar *EPIRB* saistīts vēl viens paradokss. To funkcionēšanu nodrošina viens no vissarežģītākajiem tehnoloģijas veidiem – radiosignālu uztveršana un noraidīšana ar satelītu palīdzību. Tikko trauksmes sig-

nāli nonāk līdz potenciālajiem glābējiem, tālākā tehnoloģija kļūst daudz primitīvāka. Lidmašīnu un citu satiksmes līdzekļu ekipāžas dodas ceļā uz visneskartākajiem Zemeslodes apgabaliem, bieži vien nobraukdami maksimālo, šiem satiksmes līdzekļiem sasniedzamo attālumu, lai mēģinātu izvilkt no jūras cilvēku, bet varbūt tā mirstīgās atliekas. Satelītu uztvertā un noraidītā informācija lika Austrālijas lidmašīnai doties tādā attālumā no krasta un no degvielas uzpildīšanas bāzēm, kādā neviens no ekipāžas locekļiem ne reizes nebija strādājis, kā arī lika P. Gosam riskēt ar dzīvību otra cilvēka labā.

4. janvārī *Vendée Globe* jahtu pavediens bija izstiepies vairāk nekā 5000 jūdžu garumā. K. Ogē ar katru dienu palielināja atstatumu starp sevi un G. Rūfsu, un tagad viņa jahta distancē atradās 1600 jūdzes tālāk par G. Rūfisa jahtu un tikai 900 jūdžu atstatumā no Hornas raga – no «izejas vārtiem no elles». Tikko kā viņš bija pārcietis aukstumu, vēja brāzmas un stresu, taču patlaban laiks šķita divaini pārvērties. Gan K. Ogē, gan nākamie četri burātāji – G. Rūfss, M. Tjerselē, E. Lorā un B. de Broks –, kuri bija izstiepušies 2000 jūdžu garā rindā, bija nonākuši neparastu laikapstākļu ietekmē. Pūta rāms vējš ar biežām brāzmām, un sniga. Burātājiem bieži nācās te rēvēt buras, te palielināt to platību, te līdzsvarot buras un sekot kursam. Pēdējās diennakts laikā K. Ogē nebija dabūjis pagulēt nevienu stundu. E. Lorā želojās, ka *Météo France* esot pareģojis lēnu vēju uz vienu dienu, taču šis periods esot izstiepies trīs dienu garumā. Tā bija atpūta pēc vētrām un milzīgajiem viļņiem, taču šādi laikapstākļi aizkavēja viņus Dienvidu okeānā. Bez tam viņiem tuvojās zema spiediena apgabals – pārējās jahtas patlaban atradās tā zonā. Kā teiktu R. Knokss-Džonstons – gaidīt vētru bija tikpat nepatīkami, kā nokļūt tās varā. Beidzot pienāca brīdis, kad visa flotile neatradās līdzīgos laikapstākļos. Piemēram, E. Dumo trīstūkstoš jūdžu attālumā no K. Ogē burāja 40 mezglu vētrā. Tā bija parasta parādība. K. Šabo 4000 jūdžu attālumā cīnījās ar 60 mezglu ātru vēju.



Kad T. Bulimora jahtai pēkšņi nolūza ķilis, tā apgāzās pat bez iepriekšējas samešanās. Laizdamās lejup pa kāda viļņa nogāzi, *Exide Challenger* kopā ar T. Bulimoru apmeta kūleni. Tēja izlija, bet cigarete palika pirkstos. Smēķēdams T. Bulimors gudroja, ko tagad iesākt. Pēc tam bomis izsita iluminatoru, jahta momentā pieplūda ar ūdeni,

bet kajītes saturs aizpeldēja okeānā. T. Bulimors pa lūku ienira kokpitā, lai atraisītu glābšanas plostu. Lūkas vāks aizcirtās, noraudams T. Bulimora pirksta falangu. T. Bulimors pa sasisto iluminatoru cauri samudžinātajai takelāžai palaida vienu no savām ARGOS bākām, nezīnādams, vai tā nokļūs virspusē. Viņš uzrāpās uz plaukta un, sēdēdams līdz vidum iegrimis ledainajā ūdenī, gaidīja, kas nāks tālāk. Visticamākā iespēja bija nāves atnākšana.

Gandrīz tajā pašā laikā mastu zaudējusi T. Dubuā jahta atkal apgāzās un vairs neuzcēlās. Pēc divām stundām T. Dubuā izlida pa aizmugures lūku un mēģināja iedarbināt *EPIRB 406*, taču tas viņam neizdevās. Tad viņš iedarbināja divas ARGOS bākas un, piesējis tās pie sava ķermeņa, – tā parasti rikojas alpinisti – sāka rāpties augšup pa stāvo, slideno korpusu, lai sasniegtu vienu no abām stūres plāksnēm. Viņš iekrita ūdenī. Ar lielām pūlēm ticis atpakaļ uz jahtas korpusa, viņš, tāpat kā T. Bulimors, sāka gaidīt palīdzību, atrazdamies ledusauksto vilņū un ledainā vēja varā. Gaisa temperatūra bija zem nulles.



Pirmie satelīta sūtītos avārijas signālus uztvēra F. Džintots un reģionālais avārijā cietušo meklēšanas un glābšanas dienesta operatīvās koordinācijas centrs – tā franču akronīms ir *CROSS* –, kas atrodas Bretaņā. Viņi pāradresēja šos izsaukumus Austrālijai, jo avārijas rajons atradās Austrālijas glābšanas dienesta «jurisdikcijā». Ne T. Bulimora, ne T. Dubuā tuvumā nebija neviena sacikšu dalībnieka, kurš varētu viņiem palīdzēt. Sakarā ar piespiedu atgriešanos ostā, tagad viņi gāja flotiles beigās un atradās tālu no pārējiem. Vistuvāk abiem nelaimes piemeklētajiem burāja K. Šabo – viņa atradās vairāk nekā 1200 jūdzes tālāk uz austrumiem. Viņai nebija nekādu iespēju atgriezties avārijas zonā. Ja abi vīri vēl bija dzīvi, tad viņus varēja izglābt vienīgi austrālieši. Austrālijas jūrā avāriju cietušo glābšanas dienesta koordinācijas centrs Kanberā griezās pēc palīdzības pie gaisa flotes un jūras kara flotes. Gandrīz tūlīt gaisā pacēlās glābšanas lidmašīnas *Orion P-3*, bet nākamajā dienā ceļā devās fregate *Adelaide*.

Pat šim ātrgaitas karakuģim vajadzēja četras dienas, lai sasniegtu avarējušās jahtas, pie tam tas būtu iespējams tikai tad, ja laikapstākļi Dienvidu okeānā ļautu tam attīstīt maksimālo ātrumu un pats kuģis spēcīgā vējā un milzīgajos vilņos neciestu avāriju. Tāpat kā visi

mūsdienu karakuģi, *Adelaide* bija būvēta no alumīnija, un tās trīsastotdaļcollas biežajam korpusam piemita ierobežota triecienizturība. Netālu no avarējušo jahtu atrašanās vietas – 52. dienvidu platuma grāda rajonā – bija manīti lieli dreifējošo aisbergu rajoni. Fregatei *Adelaide* ledus bija tikpat bīstams kā *Vendée Globe* dalībnieku jahtām. Bez tam šis kuģis nebija paredzēts sērfošanai pa Dienvidu okeāna vilņiem – neviens nevarēja būt pārliecināts, ka spēš vadīt fregati šajos smagajos navigācijas apstākļos. Lai ar maksimālu ātrumu nokļūtu līdz ARGOS norādītajai vietai, veiktu tur manevrus un pēc tam atgrieztos ostā, fregatei varēja rasties nepieciešamība pēc papildu degvielas. No Frimantlas tika izsūtīts kara flotes tankeris, kuram vajadzēja satīties ar *Adelaide*, kad tā būs devusies atpakaļ uz ostu. T. Dubuā un T. Bulimors atradās 51. dienvidu platuma grāda rajonā – ievērojami tuvāk Antarktīkai nekā Austrālijai. Ne austrālieši, ne arī kāds cits vēl nekad nebija veikuši glābšanas operāciju tik tālu no kontinenta, un tā bija visriskantākā operācija, kādu vien iespējams iedomāties – spurts pa milzīgiem vilņiem uz Antarktiku preti nākamajam zema spiediena apgabalam, uz kura veidošanos jau norādīja meteoroloģiskās kartes.

*Orion* tipa lidmašīnas spētu sekmīgi veikt tik tālu reisu turp un atpakaļ tikai tad, ja notikuma vietas rajonā uzturētos ne vairāk par trim stundām, ja degvielas patēriņa aprēķini būtu veikti precīzi, ja negadītos negaidīts pretvējš un nerastos nekādas mehāniska rakstura problēmas. Parastais nosacījums, kurš paredzēja, ka lidmašīnas nosēšanās brīdī tās tvertnēs jābūt tādām degvielas daudzumam, kura pietiktu 45 minūšu ilgam lidojumam, tika atcelts. Ekīpāžai atļāva šo normu samazināt līdz 15 minūtēm. Šīs operācijas veikšanai gan kuģis, gan lidmašīna tika ekspluatēti kritiskajā režīmā, un arī tās dalībnieki riskēja ar savām dzīvībām.

Saskaņā ar pieņemto kārtību, glābšanas centrs aicināja palīgā visus šajā okeāna zonā atrodošos komercravu kuģus. Atsaucās kāds tankeris – vienīgais kuģis, kurš atradās šajā nomaļajā rajonā. Tankeris *Sanko Phoenix* gāja 700 jūdžu attālumā no katastrofas vietas. Tā bija tikai puse no attāluma līdz Frimantlai, no kurienes bija devusies ceļā *Adelaide*, taču smagi piekrautais kuģis gāja ar 11 mezglu ātrumu. Ja laikapstākļi nepasliktinātos, ceļš līdz katastrofas vietai ilgtu vismaz divarpus dienas. Gandrīz tūkstoš tonnu smagā kuģa novirzīšana no kursa, lai tas glābtu nepilnas 20 tonnas smago jahtu un pēc tam uzņemtu iepriekšējo kursu, tā īpašniekiem izmaksātu gandrīz

100 000 dolāru. Tomēr, saskaņā ar nerakstīto jūras likumu, tankera īpašnieks nekavējoties atsauca uz austrāliešu lūgumu, un kuģis uzņēma kursu uz ARGOS norādīto rajonu.

Pirmajam *Orion*, kurš pacēlās gaisā 5. janvāra rītā, paveicās. Kaut arī vecā modeļa ARGOS satelītu raidītā informācija bija visai aptuvena, lidmašīnas ekipāža, lidodama 70 mezglu ātrā vējā trissimt pēdu augstumā virs piecstāvu ēkas augstuma viļņiem, atrada T. Dubuā jahtu. Lidotāji saskatīja T. Dubuā, kurš joprojām atradās uz savas jahtas dibena. Ar vienu roku turēdamies pie stūres plāksnes, viņš izmisīgi māja ar otru roku. Jahtas ķilis bija vislabākajā kārtībā, un šis atgadījums pierādīja, ka bažas par šādas konstrukcijas jahtu spēju atgriezties sākumstāvoklī nav bijušas bez pamata. Ķīļa svars nespēja ietekmēt otrādi apvērstās jahtas stabilitāti. Šādā stāvoklī tā bija noturējusies jau pusi dienas, un nekādas pazīmes neliecināja, ka turpmāk kaut kas varētu mainīties.

*Orion* izdevās nomest divus glābšanas ploštus netālu no T. Dubuā. Šādos apstākļos – ārkārtīgi spēcīgā vēja un viļņu dēļ – vajadzēja precīzi koordinēt lidmašīnas ātruma un jahtas dreifa ātruma parametrus, un tas bija grūts uzdevums. No lidmašīnas «vēdera» izmestie plosti aprakstīja gaisā precīzu parabolu. Lai noteiktu tās trajektoriju, lidotāji rīkojās gluži tāpat kā basketbolists, kurš met grozā bumbu, – palāvās uz visiem hominīdiem jau šūpuli ielikto prasmī koordinēt savas kustības pēc acumēra. *Orion* bija atlicis maz degvielas, tāpēc tai vajadzēja nekavējoties atstāt T. Dubuā un doties atpakaļceļā. Kad lidmašīna pazuda, pārsalušais un izmisušais T. Dubuā ielēca jūrā, lai nopeldētu pārsimt jardus līdz ploštiem. Viņš jutās kā kosmonauts, kurš sper soli Visuma telpā, nebūdamas saistīts ar savu kuģi. No tā, kā beigsies šī peldēšana, bija atkarīga viņa dzīvība. Kad viņš pūlējās uzrāpties uz viena no ploštiem, vilnis apvērta to otrādi. T. Dubuā atradās pārāk tālu no jahtas, lai aizpeldētu atpakaļ. Viņam atkal draudēja nāve. T. Dubuā pārņēma skumjas, kādas jebkurš jauns cilvēks izjūt tuvas nāves priekšā, taču viņš nekrita panikā. Galu galā viņam izdevās uzrāpties uz ieplēstā plostā, no kura lēni izplūda gaiss. T. Dubuā iekrita ūdens peļķē, un šis ūdens bija ledaini auksts.

Pēc stundas ieradās otrs *Orion*. Tā ekipāža atrada T. Dubuā pēc pirmās lidmašīnas nomestās radiobākas signāliem. Ekipāža nosvieda jaunu plostu, kurš gandrīz uzkrita T. Dubuā uz galvas. Beidzot viņš varēja iekārtoties uz nebojāta glābšanas plostā, uz kura atradās nedaudz pārtikas un dzeramā ūdens. Viņš bija pasargāts no 30 grādu

aukstā vēja un ledainā ūdens. Diemžēl šī atelpa bija īslaicīga. Pēc stundas kāds vilnis apgāza plostu, un T. Dubuā atkal iekrita jūrā. Viņam izdevās 55 mezglu ātruma vējā apgriezt plostu atpakaļ un atkal uzrāpties uz tā.

*Orion* devās meklēt T. Bulimora jahtu. Tuvojās nakts, un līdz nākamās dienas rītam neviena lidmašīna vairs nebija gaidāma. Redzamība nebija tālāka par pusjūdzi, lidojuma griesti atradās nepilnu 300 pēdu augstumā, vēja ātrums joprojām bija 50–60 mezgli. ARGOS satelītu raidītā informācija pienāca ar nokavēšanos, un lidmašīnas ekipāžai nācās izmantot vizuālās meklēšanas metodi. Pretēji veselā saprāta apsvērumiem – šajā glābšanas operācijā viss bija atkarīgs no veiksmes – lidmašīna uzgāja *Exide Challenger*. Jahta gulēja ar dibenu uz augšu un bija dziļi iegrimusi ūdenī. Visapkārt peldēja takelāžas un mastu atliekas, uz jahtas nemanīja nekādu dzīvības zīmju. Nebija iespējams pateikt, vai T. Bulimors ir dzīvs vai miris, kā arī to, vai viņš joprojām atrodas sava baltā, stihijas varai pakļautā jahtas korpusa iekšienē, vai arī aizpeldējis uz sava glābšanas plostā. *Orion* paredzētais degvielas limits bija izsmelts, un lidmašīna devās atceļā.



T. Bulimors joprojām bija dzīvs. Viņš bija pārsalis, viņam trūka viena pirksta falangas, un viņam nebija ne jausmas ne par to, vai ARGOS bākas ir noraidījušas signālus, ne arī par to, vai tuvojas kāds glābiņš. Pasaulei vajadzēja zināt, ka viņš iekļuvis nepatīkšanās, jo pēc jahtas apgāšanās ARGOS atrašanās vietas signālu raidītājs noteikti bija apklusis, tomēr tad, ja viņa trauksmes signāls nebija saņemts, F. Džintots droši vien uzreiz neuzsāks meklēšanu. Viņš pieņems, ka signāli vairs nepienāk tāpēc, ka pārtrūkusi strāvas piegāde, vai arī tāpēc, ka iekārta sabojājusies un T. Bulimors to nav pamanījis. Ja trauksmes bākas nedarbojas, tad neviens nezina viņa atrašanās vietu un nekādi glābēji šajā tuksnesīgajā rajonā viņu neatradīs – vismaz viņa dzīves laikā tas nenotiks. Viņa uzvārds tiks ierakstīts sarakstā, kurā minēti visi burātāji, kuri pazuduši bez vēsts. Tomēr viņš turējās kā vīrs gan dienas gaismā, kas mirguļoja cauri viļņiem, gan piķa melnajā Dienvidu okeāna naktī.

«Esmu siksts kā veca pazole,» viņš teica. «Divaini, taču es nejutos pārbijies.» T. Bulimors turpināja kalt dažādus izdzīvošanas plānus. Viņam bija 57 gadi, un viņš vēl nebūt negrasījās mirt.