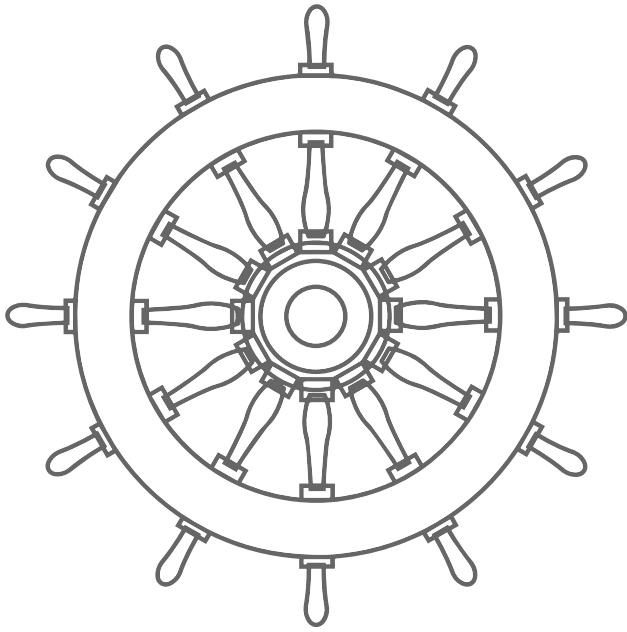


Jože Mušič

MAYDAY





VIHAR VIHARJEV



Najhujši vihar, ki je v oktobru leta 1991 divjal pred vzhodno obalo Amerike, s hitrostjo vetra nad 150 kilometrov, je dobil neslavno ime: Vihar viharjev. Orkanski veter in valovi, ki so dosegali višino trideset metrov, so spremenili morje v smrtno past. Za ribiče, ki so sredi Atlantika lovili tune in mečarice, ni bilo rešitve.

Kruto usodo šestih mož z ribiške ladje Andrea Gail, njihovo tvegano početje, njihovo borbo za preživetje do trenutka, ko jih je doletela skupna smrt v globinah oceana, je v knjigi z naslovom *The Perfect Storm* opisal ameriški pisatelj Sebastian Junger. Kasneje so po tem literarnem delu posneli film, ki smo si ga lahko ogledali tudi v slovenskih kinematografih z naslovom: *Vihar vseh viharjev*.

Sredi podivjanega morja, v katerem se je potopilo še ducat drugih plovil, umrlo več mornarjev in reševalcev, se je znašla tudi manjša jadrnica Satori, s tremi jadranci, ki so bili namenjeni proti Bahamskemu otočju na poletno križarjenje.

Jadrnica, ki je bila že petdeset milj oddaljena od ameriške obale, pred prelivom Great South Channel, je naglo izgubljala bitko z viharnim morjem. Karen Stimson je prestrašena visela nad navigacijsko mizo, v dosegu radijskega sprejemnika, ki je ravnokar oddajal vremensko poročilo za torek dopoldne; opozorilo je bilo resno:

»... razvija se eden najhujših viharjev od leta 1978 ... nekaj deset čolnov pred obalo Nauset Beach že razbitih ali potopljenih ... tovarne ladje poročajo o dvajset metrov visokih valovih, kar je morda pretirano, vendar pa opozorilo, kaj vse še prihaja ... nevarni plimni valovi, kljub začasnemu zatišju ...«

A namesto zatišja, ki ga je lastnik jadrnice Leonard pričakoval, je vihar samo naraščal, veter je dosegel moč hurikana. Na visokih valovih je jadrnico neusmiljeno nagibalo z ene strani na drugo, vsakokrat ko jih je veter bočno zasukal.

»Tako divje nas je premetavalo po kabini,« je pripovedovala Karen Stimson, »da je pravi čudež, da si nismo polomili vratov. Po kabini so leteli vsi mogoči predmeti, vsak val nas je treščil ob steno. Samo vprašanje časa je bilo, kdaj so bo jadrnica razletela.«

Leonard se je malodušno splazil na svoje ležišče, ne da bi spregovoril besedo in v presledkih srkal iz steklenice viskija. Karen Stimson je oblekla vodotesni jopič in splezala skozi ozek vhod na palubo ter se pripela z varnostnim pasom. Naj se je še tako trudila, da bi obrnila jadrnico s krmo v veter, privezala krmilo in zmanjšala površino jader – je ladjo vedno znova metalo iz smeri. Visoki valovi, ki so prelivali krov, bi jo odplaknili v morje, če ne bi bila pripeta z varnostnim pasom. Bilo ji je jasno, da se bo jadrnica slej ko prej prevrnila, če je ne bo mogoče krmariti, in edino, s čimer bi si lahko še pomagali, je bila možnost, da uporabijo motor.

Toda lastnik Ray Leonard ni dovolil zagnati motorja in tudi ni vedel, koliko goriva še imajo. Vožnja z motorjem pri tako močnem naganjanju je preveč tvegana, je menil, ker bo propeler velikokrat pogledal iz vode in nenadoma dobil prevelike obrate, to pa bo uničilo ležaje in posledično tudi motor. Med to razlago je velikanski val udaril Satori z boka in jadrnico prvič tako nagnil, da se je jambor potopil v vodo; posadko je dvignilo s tal in vrglo ob steno. Pločevinke s hrano so treskale po kuhinji, notranjost kabine se je napolnila z vodo. To je konec – je pomislila Karen – jadrnica je resno poškodovana in se potaplja. Toda voda je zalila kabino samo skozi pol odprta vhodna vratca. Notranjost je bila polna razbitega stekla, navigacijsko mizo in kratkovalovno radijsko postajo je zalila voda in tudi UHF-radio ni kazal dobrega videza.



Jadrnica Satori

Stimsonova, ki je imela izkušnje samo z lesenimi plovili, je vedela, da lahko vezi lesenih delov pri izrednih naporih popustijo, zaradi česar se barka potopi. Ladje, grajene iz stekloplastike, so seveda bistveno bolj trdne, ampak tudi ta material ima svoje meje. Koliko napora še ... kje

so meje? ... tega ni vedela. Ker jadrnice ni bilo mogoče varno upravljati in se ni mogla izogibati nevarnim valovom, ki so udarjali z boka, je Stimsonova predlagala, da takoj pripravijo reševalni paket, za slučaj, če bodo morali zapustiti ladjo. Možnost, da bi jih rešili, je bila zelo majhna. Tudi če bi jim uspelo poslati klic na pomoč – če UHF-radio sploh še deluje – je bil njegov doseg komaj kakšnih deset milj. Jadrnica pa je bila oddaljena celih petdeset milj od obale.

Tretja članica posadke Sue Baylander je med predmeti, ki so ležali raztreseni po tleh kabine, pričela zbirati konzerve, steklenice z vodo, oblačila in drugo ter na koncu spravila v vrečo tudi strgalo za sir.

»Kaj ti pa je, Sue?« se je obregnila Karen, »strgala za sir vendar ne bomo potrebovali ...« Ampak gospa Baylander se je samo nasmehnila: »Kolikor mi je znano, vse take male, nepotrebne stvari včasih veliko pomenijo! Ray, kapitan, kje so blazine sedežev?« In medtem ko so tlačili v reševalno vrečo še vse mogoče, je jadrnico drugič položilo po vodi. Tokrat je bilo še veliko hujše kot prvič, jadrnica se je komaj komaj spet postavila pokonci. Ko sta se Stimson in Leonard vsa obtolčena pobrala s tal, je Sue Baylander odrinila drsna vratca in pogledala čez krov. »O, ljubi bog,« je zaječala, »naš reševalni splav je odneslo ...«

»Čepela sem v kotu kabine, obložena z blazinami,« je kasneje pripovedovala Stimsonova, »in pod lučjo žepne svetilke pisala kratko poslovilno pismo. Bilo je sedi noči, v temi, ki prinaša s seboj še dodatno grozo, imela sem občutek, da bo kmalu še veliko hujše. Bili smo prepuščeni sami sebi sredi podivjanega morja. To je pomenilo konec sveta. Ne navadno je bilo, da nisem bila vznemirjena, niti me ni bilo strah. Lahko se na smrt prestrašim, če grem ob dveh ponoči po ozki, temačni ulici in zaslišim korake za seboj – groze, ki me takrat prevzame, ne morem opisati z besedami. Kar sem doživljala tu, pa ni bila groza, ki se je ne da opisati z besedami. To je bila preteča realnost, ko gre za življenje! In strašni udarci valov so me vse bolj prepričevali, da od tod ni več izhoda.«

Karen Stimson tedaj ni vedela, da si je Sue Baylander z lepilnim trakom pritrdila svoj potni list na telo, da bi jo kasneje lahko prepoznali. Obe ženski sta bili pripravljene na smrt.

Klic na pomoč *mayday* izhaja iz francoščine: (*venez*) *m'aidez* (do-

besedno: *pridite mi pomagat*), kar v pomorskem žargonu pomeni, da je posadka izgubila upanje, da ni rešitve, da se ladja potaplja. Vsa plovila v bližini, ki prejmejo ta klic, so dolžna priskočiti na pomoč. Leonard je apatično ležal v svoji kabini, ko mu je Stimsonova predlagala, da kličejo *mayday*. Kapitan je pristal in Sue Baylander je sedla za navigacijsko mizo ter skušala spraviti radio k življenju.

29. oktobra ob enajsti uri zvečer je posadka tovarne ladje pred Long Islandom zaslišala iz radijske postaje komaj razumljiv, prestrašen ženski glas: »*Klič Satori, Satori, 39 stopinj 49 minut severno in 69 stopinj 52 zahodno ... trije smo ... to je mayday ... mayday ... če nas kdo sliši ... prosim posredujte našo pozicijo obalni straži ... ponavljam ... to je mayday ... mayday ... prosim obvestite obalno stražo ...!*«

Posadka tovarne ladje Gold Bond Conveyor je takoj posredovala ta klic komandi obalne straže v Bostonu, ta pa je nemudoma poslala v akcijo reševalno ladjo Tamaroa, ki se je ravnokar vrnila z reševalne vaje in je sedaj za visokim valobranom na Cape Codu čakala, da se umiri viharno morje. Manjše reaktivno letalo falcon je vzletelo z letališča pri Cape Codu, 1600-tonska, 70 metrov dolga reševalna ladja Tamaroa pa je sredi noči dvignila sidro in odhitela na pomoč – naravnost v žrelo viharja.

Posadka jadrnice Satori ni imela nobene možnosti preveriti, ali njihova radijska postaja sploh dela in ali je kdo prestregel njihov klic. Preostalo jim je samo, da klic *mayday* nenehno ponavljajo v upanju, da jih morda le kdo sliši. Gospa Baylander, zagozdena med steno in navigacijsko mizo, je pol ure klicala, ne da bi dobila en sam odgovor. Očitno so bili sami v tem viharju. Vendar je *mayday* s koordinatami položaja trmasto ponavljala, medtem ko je Stimsonova spet odšla na palubo in skušala krmariti z valovi. A ni bila prav dolgo zunaj, ko je skozi tuljenje viharja in grmenje valov zaznala nihajoč glas letalskega motorja. Napeto je strmela v temno nebo in nekaj trenutkov kasneje zagledala letalo, ki se je bližalo pod streho črnih oblakov.

»Sue Baylander, ki ji je takoj uspelo vzpostaviti radijsko zvezo s posadko letala, se je tako razveselila,« je kasneje pripovedovala Stimsonova, »da se je skoraj onesvestila. Moj odziv ni bil tako čustven, prevzelo

me je samo veliko olajšanje, da morda spet pripadamo svetu živih.«

Medtem ko je letalo nekaj časa krožilo pod oblaki, se je pilot pogovarjal s posadko. Sporočil je, da je reševalna ladja Tamaroa na poti, žal pa lahko prispe do njih šele čez dvanajst ur. Do takrat morajo poskrbeti za svojo varnost, obdržati jadrnico nad valovi, uporabljati motor, dokler bo lahko delal, vsekakor pa ne smejo dovoliti, da bi se še enkrat prevrnili. Po teh navodilih je Sue, kljub nasprotovanju kapitana, zagnala motor. S pomočjo viharnega floka in vrtečega se propelerja je bilo poslej jadrnico lažje upravljati, vsekakor pa je pomagalo, da so se izognili še tretjemu prevračanju.

Do jutra je letalo krožilo nad njimi. Pilot je miril Sue, da jih bodo kmalu rešili, Leonard pa je nemo čemel na svojem ležišču in se nikakor ni mogel sprijazniti z izgubo jadrnice. Ko bo prispela Tamaroa, bo moral ladjo zapustiti, toda jadrnica Satori je bila njegov dom, vse njegovo življenje; če jo bo zapustil, je verjetno nikoli več ne bo videl. Nekje sredi noči, ko je ležeč v svoji kabini čakal jutra, se je trdno odločil, da jadrnice ne bo zapustil. Ženski lahko gresta, kadar hočeta, on pa bo ostal na ladji in jo že kako spravil do varnega pristanišča.

Vso noč se je Tamaroa prebijala skozi viharno morje. Med drugo svetovno vojno je bila ta ladja namenjena reševanju poškodovanih plovil, lahko pa je delovala tudi kot vlačilec za – vse, kar plava – kot je bilo navedeno v njenem opisu. Tisto noč pa je bilo morje tako divje, da je zmogla komaj tri do štiri vozle, kar je približna hitrost pešca. Pred vsakim valom je trdo udarila v greben, popolnoma izgubila hitrost, prišla na drugi strani vala spet na površje, zavita v peno in potoke zelene vode, ki so drli preko komandnega mostu. Komandant Lawrence Brudnicki je računal, da bo prispel v bližino jadrnice šele pozno popoldne. Hitreje ni šlo, čeprav je vedel, da je posadka Satori popolnoma odvisna od njih. Na jadrnici niso imeli ne reševalnega splava, ne zaščitnih toplih oblek, najbližja helikopterska reševalna postaja je bila oddaljena več kot eno uro poleta stran. Če bi Satori medtem potonil, bi bila posadka izgubljena.

Brudnicki ni imel radijske zveze z jadrnico, lahko pa se je pogovarjal s posadko letala, ki je še vedno krožilo nad Satorijem. Tako letalo kot Tamaroa sta dobivala navodila o poteku reševanja iz kontrolnega

centra na obali, ki je usklajevalo delo vseh ladij in letal, udeleženih pri reševanju. Ker se je jadrnica še vedno junaško držala nad vodo, so sklenili, da letalo še dalje kroži nad njo, dokler se ne približa Tamaroa, ki bi z reševalnim splavom prevzela posadko in jo prepeljala na varno. Reševanje iz zraka bi bilo pri takih vremenskih pogojih preveč tvegano. Ta manever je bil predviden samo kot zadnja možnost, če bi vse drugo odpovedalo. Takoj ko se je zdanilo, je priletel nad jadrnico tudi reševalni helikopter, ki je imel omejen čas leta, vendar pa bi lahko pomagal pri reševanju ljudi iz vode.

Iz dnevnika reševalnega centra beremo:

Ura 2.30. Jadrnica porabila skoraj vso zalogo goriva, priporočamo, da se letalo drži v bližini, dokler ne prispe Tamaroa.

5.29. Letalo – falcon – izgubilo radijski kontakt z jadrnico, verjetno so baterije izčrpane. V jadrnico vdira voda, električne črpalke pa ne delujejo več.

7.07. Falcon še vedno označuje pozicijo. Goriva samo še za šest ur. Posadka obupuje.

Ko je ob pol sedmih zjutraj priletel reševalni helikopter, je bila vidljivost nad morjem že tako slaba, da je potreboval kar pol ure, predno je odkril jadrnico. S posadko letala, ki je krožila višje in se pripravljala, da odvrže splav, so se reševalci dogovorili, da bo lebdel helikopter točno nad jadrnico, kot dobro vidljiv cilj, in se umaknil šele zadnji trenutek, ko jih bo letalo preletelo. Načrt je brezhিবno uspel. S falcona so odvrgli dva splava, povezana z vrvjo, tako natančno, da sta padla v vodo vsak na eni strani jadrnice, dolga najlonska vrv, ki ju je povezovala, pa je pristala v rokah Sue Baylander, kar je bil pravi čudež, glede na to, da je bila oprema odvržena z letala, z višine sedemdesetih metrov, pri orkanski hitrosti vetra. Helikopter je še vedno lebdel nad jadrnico, ko je posadka pritegovala vrvi, a je žal oba splava razneslo, ko sta udarila na vodo ... na koncih obeh vrvi ni bilo ničesar.

Tamaroa je bila še vedno oddaljena celih pet ur plovbe. Center viharja pa se je bližal in naj bi jih kmalu dosegel. V tako slabem vremenu je reševanje skrajno nevarno, ponoči pa popolnoma nemogoče. Če posadke Satori ne bi rešili v nekaj naslednjih urah, kasneje – kot kaže

– to sploh ne bi bilo več mogoče! Pilot helikopterja je obvestil kapitana Leonarda, kako bodo pričeli z reševanjem, ta pa je načrt zavrnil rekoč, da ladje sploh ne namerava zapustiti.

Reševalci niso vedeli, ali misli resno ali se s to gesto samo postavlja. A kot vedno v takih primerih se na njegovo izjavo niso ozirali. Dva helikopterja, dve reaktivni letali, reševalna ladja s sto mornarji, vse to je že sodelovalo pri reševanju, zato posadka jadrnice nima izbire: jadrnico morajo zapustiti! Brudnicki, kapitan Tamaroe, je od komande obalne straže zahteval posebno dovoljenje, »Manifestly unsafe voyage«, kar pomeni, da lahko lastnike plovila tudi s silo odstranijo s krova. Ko je bila ta zahteva potrjena, je bila Tamaroa že v dosegu UHF-postaje Satorija.

Brudnicki je sporočil Leonardu, da nima več izbire. Vsa posadka mora zapustiti jadrnico!

Trinajst ur plovbe po vihnem morju je imela Tamaroa za seboj, ko so jo zagledali na obzorju. Ura pa je neusmiljeno tiktakala – do teme so ostale samo še tri ure in posadka helikopterja, ki je lebdela nad Satorijem, je bila prepričana, da jadranci ne morejo preživeti še ene noči. Torej je bilo zdaj ali nikoli!

Dogovorili so se za način reševanja, ki ga v tako ekstremnih pogojih lahko izvedejo: s Tamaroe bodo spustili v morje sedem metrov dolg napihljivi čoln s pomožnim motorjem in tremi možmi. Na jadrnico bodo najprej odložili reševalne nepremočljive jopiče, za slučaj, če bi kdo od jadrancev padel v vodo, nato pa se bodo vrnili in vse odpeljali na varno. Celoten manever naj ne bi bil zapleten, že večkrat so ga uporabili, a nikoli v takih pogojih, ki si jih reševalci še v sanjah niso predstavljali. Pol enih je bila ura, ko so napihljivi čoln s tremi možmi, na zavetrni strani Tamaroe, spustili na morje.

Že od samega začetka pa je šlo vse narobe. Za las je manjkalo, da se čoln ni prevrnil pri spuščanju na morje, kajti Tamaroa se je nevarno zibala, gladina morja ob boku ladje pa je nihala za celih deset metrov. Čez ogromne valove so se s težavo prebili do brodolomcev. Uspelo jim je, da so se od zadaj približali krmi Satorija in vrgli na jadrnico tri varnostne kombinezone. Stimsonova jih je sprejela in razdelila, reševalni čoln pa se ni pravočasno odmaknil od krme, jadrnica je padla po valu

na čoln in razparala enega od zračnih prekatov. Zaradi izgube vzgona se je pogreznil, voda ga je zalila do roba in krmni motor je ugasnil. Možje v čolnu so stali do pasu v vodi, nobene možnosti ni bilo, da se sami vrnejo na Tamaroo, kaj šele, da bi reševali jadralce. Zdaj je bilo treba reševati še njih.

S helikopterja, ki je lebdel nizko nad morjem, so letalci zaskrbljeno opazovali dogajanje. Pilot Claude Hessel je po radiu sporočil kapitanu Tamaroe, da so pripravljene na reševanje iz vode z vitlom in reševalno košaro. Vertikalno je sicer na jadrnico niso mogli spustiti, ker bi se vrv hitro zapletla v nihajoči jambor in potegnila helikopter v morje; če pa bi posadka skočila v vodo in se malo oddaljila od jadrnice, bi njihov potapljač drugega za drugim lahko pripel in dvignil v helikopter. Brudnicki je takoj vedel, da bo to najboljša in tudi zadnja možnost. Po kratkem posvetu s centralo na obali je dobil dovoljenje za akcijo.

Reševanje iz vode med posredovanjem helikopterja je bila naloga Davea Moora, ki je že tri leta opravljal to delo, a še nikoli ni sodeloval v tako nevarnih razmerah. Moor je bil dobro razvit dečko z oglato brado, plavimi očmi in atletskim telesom, ki je še najbolj spominjalo na morskega psa. Nadel si je neoprensko obleko, kapuco, nogavice, masko in dihalno cev in nataknil plavuti. Ko si je pripel še napihljivi reševalni jopič, je dal znak letalskemu inženirju, da je pripravljen. Inženir, ki je zaradi varnosti držal iztegnjeno roko preko odprte stranice helikopterja, se je umaknil od vrat, Moor je počepnil na robu. Pilot helikopterja je uravnaval polet na način, ki mu pravijo »deset na deset«, kar pomeni deset jardov visoko nad morjem, s hitrostjo deset milj; to je bil trenutek za Moora, da pokaže, kaj se je naučil v treh letih službovanja.

Ura je 14.07. Moor poišče ugodno mesto med valovi, globoko zajame sapo in skoči v globino.

Čeprav je odličen plavalec in napenja vse sile, ne more ujeti jadrnice, ki jo odnašajo veter in valovi. Pogleda navzgor in zmaje z glavo. Letalski inženir Vriesman, čigar naloga je, da skrbi za varnost reševalca, ga dvigne iz vode in spusti reševalno košaro. Moor zleze vanjo, a še preden da znak, naj ga dvignejo, udari preko njega petnajst metrov visok val, vodni slap se ruši kot snežni plaz in ga pokoplje. Vriesman šteje



do deset, preden se Moor spet prikaže iz vode in pene. Še vedno čepi v košari, ki pa se je čudežno snela z dvizne vrvi in jo zdaj prosto odnaša. Zaradi slabe vidljivosti reševalec nekaj časa sploh ne opazi, kaj se dogaja, in zaman čaka, da ga potegnejo navzgor. Potem pa, s košaro vred, plava do vrvi in se spet pripne nanjo. Vriesman ga potegne v letalo.

Reševanje pričnejo znova, na bolj varen način. Po radiju sporočijo jadralcem, da jih z ladje ne morejo dvigniti, nataknejo naj si reševalne kombinezone in poskačejo v vodo. Moor, ki iz helikopterja budno spremlja dogajanje, vidi, kako se jadralci oblačijo in neodločno zbirajo pogum za skok v viharno morje. Boji se, da bo imel v vodi težave z Leonardom. Ker morska voda ni preveč hladna, si sname rokavice in kapuco in natakne samo masko. To je trenutek, ki odloča o življenju in smrti – zdaj ali nikoli!

Pilot postavi lebdeči helikopter v položaj 6 (po uri) nizko nad jadralnico. Pilotiranje v takem vremenu, pri orkanskem vetru, je na meji možnega, zahteva nezmotljivo, izredno natančno upravljanje, Moor dobi znak in odskoči.

»Ko se je reševalec po padcu spet prikazal iz vode,« je kasneje opisovala dogajanje Karen Stimson, »je naglo priplaval do nas in pozdravil: ‚Živijo, jaz sem Dave Moor, reševalec ... kako ste kaj?‘ In Sue je odgovorila:

čila: ‚Še kar, pa ti?‘ Vse skupaj je izgledalo smešno, kot prisrčno srečanje. Potem nas je vprašal, kdo hoče biti prvi, in Sue je rekla: ‚Jaz.‘ Prijel jo je zadaj za rešilni jopič in odplaval z njo do košare.«

Pomagal ji je, da je zlezla vanjo. Dvajset sekund kasneje je bila v helikopterju. Potem sta prišla na vrsto še Leonard in Karen Stimson. Od skoka v vodo do trenutka, ko so bili vsi trije jadranci na varnem, je trajalo reševanje samo pet minut.

Helikopter, ki je rešene jadrance prepeljal na ladjo Tamaroa, je poletel proti domu. Za prelet do obalnega letališča pa mu je zmanjkalo goriva. V temi noči, med divjanjem hurikana, pilotu helikopterja ni uspelo ujeti cevi, po kateri bi lahko med poletom pretočil gorivo z letala-tankerja, ki je prihitelo na pomoč. Predno je helikopter strmoglavil, se je spustil nizko nad gladino. Posadka je poskakala v podivjano morje, čeprav je bila njihova možnost preživetja enaka ničli. Od petih letalcev so preživeli štirje.