

Frensis Čičesteris, žmogus, kuris varžėsi su pačiu savimi

Vienutininko kelionė aplink pasaulį 1966-1967 metais



Frensis Čičesteris, arba seras Frensis Čarlzas (sir Francis Charles Chichester, 1901-1972. Lietuviškai “Francis” - Pranas) išplaukė iš Plimuto (pietų Anglija) 1966 metais rugpjūčio 29 dieną. Jo 54 pėdų ilgio jachta vadinosi “Džipsi Mot-IV” (Gypsy Moth-IV), o pats jis buvo 65 metų amžiaus ir planavo apiplaukti pasaulį vienas, padarydamas vieną sustojimą Sidnėjuje (Australija) ir grįžti į Angliją, aplenkdamas Horno ragą (pietinis Pietų Amerikos kontinento kyšulys). Tik 9 vienutininkai iki jo buvo apiplaukę Horno ragą. Net 6 iš jų tenai apsivertė per šoną ar per priekį. Pirmasis pasaulyje vienutininkas apiplaukęs pasaulį, buvo Džošua Slokamas (Joshua Slocam). Jis tai atliko 1895-1898 metais. Tačiau Džošua plaukė ilgai, darydamas begalę sustojimų (ieškokite jo nuotykių knygos nuorodų “Literatūros sąrašė”).

Frensis gimė šventiko šeimoje. Mokykloje jis nepasižymėjo puikiais gabumais. Būdamas 18-os jis savavališkai nutarė atsisakyti universitetinio išsilavinimo ir valdininko Indijoje karjeros (jo tėvo svajonė) ir emigravo į Naująją Zelandiją. Bandė užsiimti viskuo, pastatęs sau užduotį praturtėti, kol neatrado savo verslininko gabumų. Būdamas 27-rių jis jau uždirbdavo išpūdingus pinigus. 1929 metais Frensis grįžo į Angliją pasiturinčiu žmogumi. Čia jis susidomėjo aviacija ir po pirmų 24 valandų, praleistų ore, nusipirko lėktuvą, kad sumuštų skridimo iš Anglijos į Australiją rekordą. Rekordo jis nesumušė, bet į Australiją nuskrido. Jo lėktuvas “Džipsi Mot” turėjo atvirą kabiną, galėjo skristi 160 km/val greičiu. Lėktuvo maksimalaus skrydžio ilgis buvo 1600 km. Nors tuo metu niekas neskraidė net virš Tasmanijos jūros (tarp Naujosios Zelandijos ir Australijos), Frensis pradėjo planuoti skrydį iš Naujosios Zelandijos į Angliją per Ramųjį vandenyną. Vos ne aplink pasaulį.

Pradžiai reikėjo perskristi nors Tasmanijos jūrą. Atstumas – 1200 mylių (1 mylia = 1.61 km), arba 1900 km. Reikėjo tarpinio nusileidimo. Žiūrėdamas į žemėlapi, jis rado, kad pakeliui yra dvi gyvenamos salos. Norfolkas – 481 mylia nuo Naujosios Zelandijos. O dar toliau Lord-Hou (Lord Howe Island) – 561 mylia. Salose nebuvo aerodromų ir Frensis sugalvojo pasidaryti hidroplaną – ratus pakeisti plūdurais.

Tais laikais nebuvo radionavigacinių priemonių. Reikėjo sugalvoti, kaip surasti vandenyne mažas salas. Taigi, Frensis sugalvojo (o dabar tuo metodu naudojasi visi orientacininkai), kad reikia skristi specialiai pro šalį (atskridus ir neradus atkris dilema, kur sukti: į dešinę ar į kairę) tuo kursu, kuriuo lengva nustatyti kryptį. Tada, atskaičiavus teisingai nueitą atstumą, sukti 90° kampu ir ieškoti žemės.

Nors australas Menzis atliko Frenσιο planuotą perskridimą anksčiau už jį, Čičesteris buvo sužavėtas šio reikalo navigacine dalimi ir 1931 kovo 28 pakilo į orą nuo

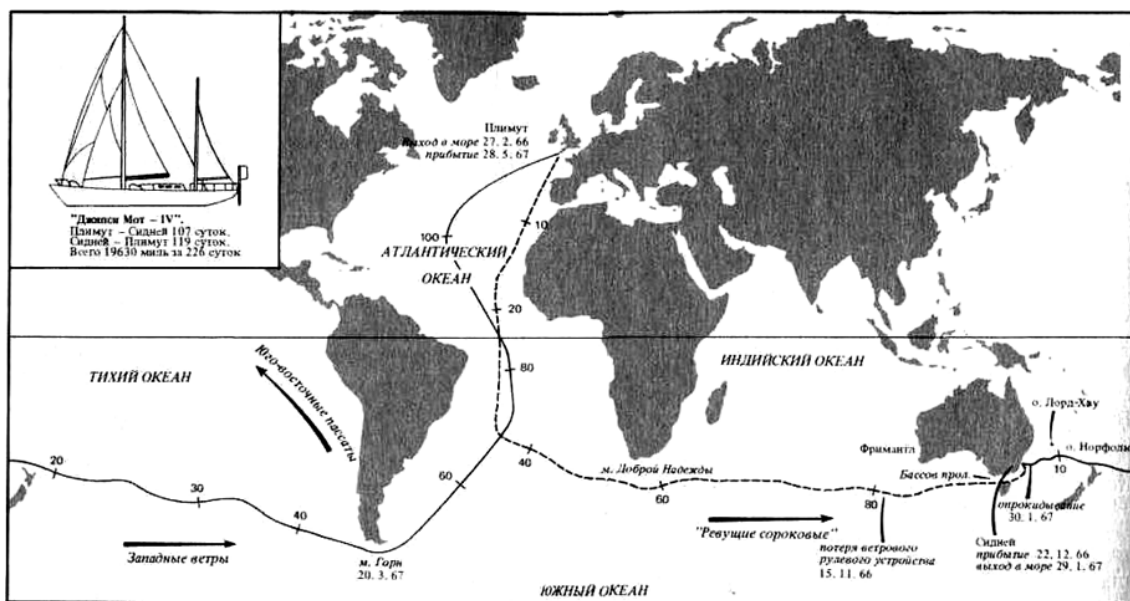
šiaurinio Naujosios Zelandijos kampo. Navigacijai virš jūros naudojosi sekstantu. Nors pasukdamas apskaičiuotame taške jis jautė didelį psichologinį stresą, tačiau rado pradžioje vieną salą, o paskui ir kitą. Ilsintis Lord-Hou saloje, naktinis škvalas paskandino Džipsi Mot, stovėjusį ant inkaro įlankoje. Frensis nenuleido rankų. Jis užsakė reikiamas detales, išrinko variklį ir medinį lėktuvą, o paskui vėl viską surinko. Po 10 savaičių mėgėjo surinktas lėktuvas jau buvo ore.

Savo ideją nuskristi į Angliją per Ramųjį Vandenyną Frensis gal ir būtų įgyvendinęs, jei ne nelaimė, vos nenusinešusi jo gyvybės. Jis išipainiojo aukštos įtampos laiduose, prateptuose virš nusileidimo į įlanką.

Frensis grįžo į Angliją. Vedė antrą kartą. Pirmą santuoka buvo trumpalaikė ir nesėkminga. Viskas pagal Merfio dėsnį, kuris sako, kad jeigu detalę (šiuo atveju šeima – visuomenės ląstelė) galima surinkti dviem būdais, tai pirmą kartą ji būna surenkama neteisinguoju. Žmona Šeila jį palaikė viso jo likusio gyvenimo kelyje. 1939 metais prasidėjo Antras Pasaulinis Karas. Frensis norėjo eiti savanoriu į karinę aviaciją, bet dėl blogo regėjimo ir amžiaus netiko. Jam patikėjo mokyti lakūnus navigacijos. Navigacijos aistra liko ir po karo – iki 1953 metų Frensis užsiėmė kartografijos leidyba, kol vėl pajuto aistrą nuotykiams. Apie aviaciją jis jau nebegalvojo. Tai buvo perbrangus užsiėmimas. Jo dėmesį patraukė buriavimas. Tuo labiau, kad laive su juo galėjo būti ir žmona Šeila su sūnumi Gilu (Gill). “Džipsi Mot-II” – jo pirmoji jachta. Jis pradėjo ir šiomis dienomis įprastą buriuotojams gyvenimą: savaitė darbe, savaitgalis jachtoje. Bet nuo darbo pertekliaus pervargo. 1957 metais gydytojai konstatavo suvėžėjusį auglį plaučiuose. Medikai siūlė operaciją, kurios šeima atsisakė. Tik artimų žmonių pagalba Frensis atsigavo ir tuoj pat pradėjo buriuoti draugų jachtomis šturmanu.

Dar gulėdamas ligos patale jis atkreipė dėmesį į Karališkojo Okeaninio Jachtklubo skelbimą apie priimamas paraiškas vienutininkų lenktynėms per Atlantą. Vėliau savo knygoje “Vienas per Atlantą” jis parašys: “aš niekada, atrodo, neįsivaikiau pasitenkinimo nuo bendro darbo su kitais. Dabar aš žinau, kad esu sukurtas veikti vienas. Ir bet koks mėginimas nukrypti nuo šios lemties daro mane puse žmogaus...”

Jis pradėjo statyti jachtą “Džipsi Mot-III” – didesnę ir greitesnę, nei buvusioji. Po 15 mėnesių nuo lėto išgijimo, būdamas 58 metų, Frensis startavo transatlantinėse



lenktynėse kartu su kitais 4-iais vienutininkais. Jis jas laimėjo, užtrukęs distancijoje 40 su puse paros. Navigatoriaus ir išradėjo patirtis jam padėjo sukurti vėjo autopilotą.

Frensis nepasitenkino rezultatu. 1962 metais pats vienas išplaukė pagerinti savo rekordo. Tai kam pavyko. Kelyje jis užtruko 33 paras ir 15 valandų. Tada jam pirmą kartą šovė į galvą mintis apiplaukti pasaulį, atkartojant garsųjį Kliperių maršrutą ir juos aplenkti.

1964 metais jis vėl dalyvavo transatlantinėse varžybose. Tačiau, nors ir pagerino savo buvusį rezultatą iki 30-ies parų, jį aplenkė prancūzas Erikas Tabarli. Taigi, Frensis padarė išvadą, kad yra per senas varžyboms su jaunesniais.

Čičesteris nutarė mesti iššūkį Kliperiams – 3-4 stiebų burlaiviams, su 40-ies žmonių įgula ir siekusių 90-ies metrų ilgio. Kelionei iš Anglijos į Australiją jie sugaišdavo apie 100 dienų. Frensiui tai reikėjo padaryti vienam, plaukiant ne mažesniu, nei 6 mazgų greičiu ir dieną ir naktį. Tam reikėjo greitesnės jachtos. Prasidėjo “Džipsi Mot-IV” statyba. Frensiui ir jachtų projektuotojo Džono Ilingvorto idėjų pertekliaus rezultate statyba viršijo biudžetą. Frensiui pusbroliui lordas Dulvertonas pasiūlė apmokėti jachtos statybos išlaidas. Jachtą nuleido į vandenį 1966 tik keliais mėnesiais anksčiau už garsųjį reisą. Tiesa, neapsieita be nesklandumų. Daužomas į laivą šampano butelis nudažo. Laivas nenorėjo judėti į vandenį. Vandenyje pradėjo suptis nuo menkiausių bangelės. “Taigi čia - lopšys”, - tarė Šeila...

1966 metų rugpjūčio 27 dieną, starto linijoje patrankos šūvio laukiančiam Frensiui buvo 65-ri metai. Jis buvo geros fizinės formos. Tapo vegetaru (dėl artrito). Treniravosi pagal jogos sistemą ir giliai tikėjo teigiamu sveikatai stovėjimo ant galvos



PPL Pickthall Library

poveikiu. Jo ūgis buvo 175 cm, tačiau atrodė aukštesnis dėl valingo veido ir spinduliuojančios energijos.

Pirmomis dienomis jis sirgo jūrlige (retas kuris ja neserga pirmomis dienomis). “Džipsi Mot-IV” dydžio jachta paprastai yra valdoma 6 žmonių įgulos. Judriuose Europos vandenyse Frensiui teko vienam laviruoti tarp laivų, skaičiuoti nueitą kelią, derinti bures, atlikti kasdieninius darbus ir remontą, bei lenktyniauti

su savim vienu 14'000 jūrmylių distancijoje.

51-ąją dieną jis pasiekė pietinio okeano riaumojančias 40-ąsias platumas, kur vėjai, nekliudomi žemynų, nešasi į rytus sukeldami 15-os metrų aukščio bangas. Šaltas oras, lietūs, dažnos audros neleidžia vienišam keliautojui atsipalaiduoti. Ten viskas drėgna. Džiovinti drabužius galima tik savo kūno šiluma. Miegoti tenka zuikio miegu po kelias valandas nenusirengiant. Čičesteris rašė, kad jis pervargo ir dažnai jį kankino depresijos priepuoliai. Jis jautėsi nusilpęs, numetęs svorį ir dvasiškai tuščias. Lapkričio 5 dieną Frensis, kaip jis rašo, rimtai pasikalbėjo su savimi dėl savo savijautos. Turint omenyje, kad ir jauni stiprūs fiziškai žmonės jūroje nusilpsta, jis nusiramino ir padarė dvi išvadas: daugiau ilsėtis dienomis ir valgyti sotesnį maistą.

Po dviejų kelionės mėnesių pradėjo lūžti įrangą. Po audros išėjo iš rikiuotės vėjo autopilotas. Frensis rašė, kad sulūžusio autopiloto vaizdas jį sukrėtė ir išdvejino jo asmenybę. Jis lyg ir stebėjo patį save nuleidžiant bures, apžiūrinėjant gedimą,



suvokdamas, kad moraliai jau seniai buvo pasiruošęs šiai avarijai.

Čičesteris pakeitė kursą. Dabar jis ėjo į Frimantlą (vakarų Australija). 17-ą lapkričio jis atsigavo nuo depresijos, sugebėjo dalinai pašalinti gedimą ir grįžo į seną kursą. 12-ą gruodžio Frensis atplaukė į Sidnėjų, sugaišęs kelionėje 107 paras. Iš jachtos jam padėjo išlipti. Jis buvo fiziškai ir moraliai išsekęs, tačiau, vis dėlto, atliko patį ilgiausią vienutininko plaukiojimą be sustojimo. Visi atkalbinėjo jį tęsti savo projektą. Tačiau Frensis buvo pilnas ryžto ir ambicijų. Jis suremontavo laivą. Pakeitė falškilio formą, padidino jo svorį, perskirstė balastą.

Po 7 savaitių poilsio, 1967 metų sausio 29 dieną jis išplaukė iš Sidnėjaus su gerokai patobulintu laivu. Tasmanijos jūroje visą parą siautė tropinė audra. Kai Frensis pavargęs ir kankinamas jūrligės nusileido į kajutę numigti, audros riaumojimas jam jau netrukdė. Tik senas įprotis, - pajusti laivo elgsenos pasikeitimą, pažadino jį. Laivas vertėsi per kairį bortą. Frensis rašė: “aš neišsigandau. Įsitempiau ir buvau viskam pasiruošęs. Ir tuo pačiu metu degiau iš smalsumo. Pagal mane, panašius jausmus jaučia daugelis žmonių per katastrofas. Žmonės jaučia baimę, tačiau tik laukdami pavojaus, o ne pačios katastrofos akimirka. Kai ji įvyksta, - mes neturime laiko apmąstymams”.

Pasigirdo kažkokie smūgiai ir trenkamas. Ant galvos pasipylė indai, buteliai, peiliai ir šakutės. Frensis jautė gniuždantį jausmą vien nuo minties, kad laivas atsidūrė virš jo. Tačiau jachta švelniai išsilygino per tą patį bortą, per kurį ir vertėsi. Čičesteris įjungė šviesą. Pradėjo tvarkytis viduje dėliodamas daiktus į savo vietas, nors tuo pačiu metu galvojo, kad dirba beprasmį darbą, nes jachta, greičiausiai, turėjo apsiversti dar kartą. Jis žvilgtelėjo į triumą (jo gylis 1.5 metro). Triumas nebuvo pilnas vandens. Ant denio irgi niekas nenukentėjo. Stiebas ir rangautas liko sveiki dėka to, kad ant jų nebuvo nei vienos burės. Vieninteliai nuostoliai – nuplauta į jūrą genuja ir ritinys lyno, kurių Frensis nepritvirtino prie denio, užmiršęs gerą jūrinę praktiką. Viską pasiuntes “velniop”, jis grįžo į kajutę, nustūmė nuo gulto sukritusius daiktus ir, nenusirengdamas, kietai užmigo iki sekančios dienos.

Nors praėjo tik dvi paras nuo išplaukimo iš Sidnėjaus, Čičesteriui nekilo mintis sugrįžti, ar užėiti į Naująją Zelandiją apsitvarkyti. Palikęs Naująją Zelandiją pietuose jis patraukė tiesiai Horno rago link.

Kitos audros nepasirodė tokios žiaurios, kaip Tasmaniškoji. Prie Horno rago netgi buvo daug žmonių. Frensis pasveikinti atplaukė Karališkojo Karo



Laivyno patrulis. Atskrido “Sandy Times” ir “BiBiSi” pasamdytas lėktuvas nuo Ugnies Žemės, kad nufotografuoti Čičestetio jachtą tik su štorminiu kliveriu skriejančią baltom keterom pasipuošusiom bangom. Liko dar 9’000 jūrmylių. Frensis tęsė lenktynes nueidamas po 188 mylias per parą, 1215 mylių per savaitę. Gegužės pabaigoje jis įplaukė į Anglų kanalą. Frencį pašventė į riterius. Jam sukėlė grandiozinį priėmimą. Jį padarė tautos didvyriu. 29’630 jūrmylių kelionė iš Plimuto į Plimutą truko 9 mėnesius ir vieną dieną, iš kurių plaukimui teko 266 paros.

Po savo įsimintinos kelionės Frensis pastatė dar vieną jachtą – “Džipsi Mot-V”. Ji buvo dar didesnė. Jis apsvirtė dar kartą grįždamas namo iš Atlanto būdamas veik 70-ies metų amžiaus. Jau sunkiai sirgdamas, 1972 metais jis startavo dar vienoje transatlantinėse varžybose. Tik išplaukus į Atlanto vandenyną jo jachta susidūrė su pavojingai suartėjusiu prancūzų meteorologiniu laivu. Prancūzų motyvai liko neaiškūs: ar jie norėjo padėti, ar priartėjo tik iš smalsumo. Nulūžo stiebas ir buvo pažeistas korpusas. Malūnsparnis atgabeno sūnų Gill ir Frensiso knygų leidėją Jon Anderson-ą, kurie kartu su karinio jūrų laivyno jūreivių įgula pristatė jachtą atgal į Plimutą. Čičesterį išgabeno tiesiai į ligoninę, kur jis ir mirė nuo vėžio. Jo malda, kurią nuolat kartodavo, buvo iš dalies išgirsta: “Viešpatie, saugok mus nuo mirties, kol mes nebūsime jai pasiruošę patys”.