

11 samców alfa w puszcze zdobywa Antarktydę

Dominik Szczepański

29.10.2015 01:00



"Selma Expeditions" na Morzu Weddella, styczeń 2011. Początek przygotowań do wyprawy na Morze Rossa (Fot. Vaclav Pavel/Selmaexpditions.com)

Religia i polityka na Antarktydzie są zakazane. Rozmowa z żeglarzem Krzysztofem Jasicą.

Artykuł otwarty w ramach bezpłatnego limitu prenumeraty cyfrowej

Zatoka Wielorybów - co to za miejsce?

- To ogromna lodowa zatoka, która wcina się najgłębiej w kontynent Antarktydy. Z tego miejsca wyruszyła pierwsza, nieudana wyprawa Ernesta Shackletona w kierunku bieguna, a potem wyprawa Roalda Amundsena, która zakończyła się sukcesem. To stamtąd Robert Scott i Ernest Shackleton wzbili się w powietrze balonem i jako pierwsi zobaczyli Antarktydę z góry. Nazwę zatoce nadał ten drugi, który w 1908 roku zobaczył tam duże stado wielorybów. To wciąż tutaj Morze Rossa dociera najbliższej bieguna południowego. Jest najzimniejsze na świecie, zamarza na dziesięć miesięcy w roku. Od cieplejszych wód Wielkiego Oceanu Południowego odgradzają je setki kilometrów lodowej bariery, która otwiera się tylko na przełomie stycznia i lutego.

Morze Rossa jest wielkości Bałtyku i da się na nim żeglować tylko przez sześć-osiem tygodni w roku. To jeden z ostatnich ekosystemów, którego człowiek jeszcze nie naruszył. Dom dla przynajmniej dziesięciu gatunków ssaków, sześciu gatunków ptaków, 95 gatunków ryb i tysiąca gatunków bezkręgowców.

A jak to się stało, że nikt przed wami nie dopłynął do brzegów Zatoki Wielorybów?

- Kilku dopływało, tylko nie tak daleko jak my. To akwen trudno dostępny. Trzeba umieć przewidzieć zmienne wynikające z sytuacji lodowej i pogodowej. I mieć trochę szczęścia. Często wieją tam lodowate sztormy, które powodują gwałtowne obmarzanie statków. Za bardzo nie ma gdzie się schować. Na całym Morzu Rossa są tylko trzy-cztery kotwiczowiska i to znacznie dalej w okolicy Zatoki McMurdo.

Dlaczego postanowiliście, że będziecie pływać akurat tam?

- Intensywne odkrywanie Antarktydy trwa od ponad stu lat, a my wciąż wiemy o nim niewiele. Mapy wciąż są niedokładne. To jeden z ostatnich regionów na Ziemi, gdzie człowiek może znaleźć dziewicze miejsca. To przyciąga jak magnes.

W trakcie rejsów polarnych możemy liczyć tylko na siebie: na jacht i na załogę. Sami jesteśmy dla siebie ratunkiem. To uczy pokory wobec natury i wiary w drugiego człowieka. Zасыpiając, cały czas zastanawiamy się, co złego może się stać i jak temu zapobiec. Ale jak się stanie, to działamy, bo wiemy jak.

A skąd to wiecie?

- Przygotowywaliśmy się do tej wyprawy kilka lat. W czasie kolejnych sezonów na Antarktydzie sprawdzaliśmy i załogę, i jacht. Uczyliśmy się, jak pływać wczesną wiosną, a jak późną jesienią. Dowiadaliśmy się, jak wygląda obmarzanie i jak skutecznie usuwa się z pokładu lód. By w trudnej sytuacji podjąć dobrą decyzję. Jeśli trzeba, to zrezygnować, byleby nie przegiąć i przeżyć. A innym razem, cytując Shackletona, będącego inspiracją tej wyprawy, wiedzieć, kiedy "wytrwale napierać", aby osiągnąć cel. Oprócz tego wszystkiego - trzeba także mieć szczęście i intuicję, jak poruszać się w zamrożonym świecie.

Jak wybrać załogę?

- Pływaliśmy ze sobą wcześniej. Ci, którzy znaleźli się na pokładzie, mieli jedną wspólną cechę: potrafili bezkonfliktowo funkcjonować w sytuacjach kryzysowych, kiedy nie ma czasu na dyskusje i narzekanie. Takie osoby nie czepiają się, nie wyzywają na innych. Kiedy pojawiają się sytuacje grożące konfliktem, rozwiązywane są w zarodku.

Bezkonfliktowość to naprawdę było jedyne kryterium doboru?

- Jedno z najważniejszych, ale brane pod uwagę na końcu. W czasie wyprawy realizowaliśmy projekt badawczy dr. Tomasza Witkowskiego. To ciekawa sytuacja - być zamkniętym na małej przestrzeni przez trzy miesiące. Dr Witkowski pływał z nami wcześniej na Antarktydę, wspinał się w górach wysokich, napisał kilka książek i prawie dwieście artykułów naukowych i popularnonaukowych. Przed wyprawą pytaliśmy go, jak dobrać ludzi. Może wynająć firmę, która zrobi nam badania psychologiczne? Odpowiedział: "Zastanówcie się, z kim chcecie popłynąć. Zrobicie pierwszą weryfikację na kilkudniowym wyjeździe na lodowiec w Alpy. Zwróćcie uwagę na sportowców, którzy nie odnosili sukcesów. Zaprawionych w ciężkiej robocie, przyzwyczajonych do porażek, po których się podnoszą. Mogą to też być właściciele firm, którym w życiu nie było łatwo".

A nie lepsi byłiby utalentowani sportowcy?

- Brak sukcesów zaprawia w systematycznej, ciężkiej pracy, bez konieczności dostania nagrody od razu. Byli więc wśród nas biegacze, zapaśnicy, pływacy.

Zamiast gwiazd grupa wyrobników?

- Jacht nie żegluje sam. Pływie, bo jest na nim załoga. Człowiek sam nie posprząta wszystkiego, nie ugotuje, nie przejrzy wszystkich zapasów i nie sprawdzi, czy coś się nie psuje. A jak się zepsuje, to zabraknie jedzenia. Liczą się małe rzeczy: zwracanie uwagi na drobne awarie - kiedy coś się urwie, to nie udaje się, że się tego nie widzi, tylko naprawia od razu. Jeśli ktoś czuje się gorzej, to ktoś inny go zastępuje, żeby tamten mógł odpocząć. Albo podaje mu kubek ciepłej kawy. Wie, że lubi z mleczkiem, z łyżeczką cukru. Jak ja dostaję taką kawę, to papa mi się śmieje i zapominam o trudach.

Gdy wypływaliśmy z Hobart, to wiedzieliśmy, że "Selma" będzie całym naszym światem przez prawie trzy miesiące. Następny port miał być dopiero za kilkanaście tysięcy kilometrów - w Argentynie. Domem dla każdego z nas stała się więc koja.

Jak duża jest?

- 195 na 90 centymetrów. Jest też podręczną szafą, bo trzymasz w niej cenne rzeczy, które zabezpieczasz przed niską temperaturą i wysokim zasoleniem. Ja trzymałem w niej kombinezon ratunkowy, kamery, ze dwie książki i tablet. Najchętniej słuchałem jednak audiobooków, bo w trakcie sztormu trudno czytać i po chwili bołą oczy. Kiedy zasypiałem ze słuchawkami na uszach, przypominała mi się praca w radiu. Słuchałem "Narrenturm" Sapkowskiego, bardzo dobrze zrealizowane słuchowisko, i "Głowy Minotaura" Krajewskiego. Moja koja znajdowała się w kabinie na rufie, w najzimniejszej części jachtu, gdzie nie ma ogrzewania. Raz temperatura spadła poniżej -2 stopni Celsjusza. Ale to nic przy tym, co działo się na zewnątrz, gdy pokonywaliśmy barierę paku lodowego.

Jak długa była?

- Miała ok. 600 kilometrów. Byliśmy tam w połowie lutego, czyli w środku antarktycznego lata. Zrobiliśmy nawet zdjęcie ekranu ze wskazaniem jachtowej stacji pogodowej. Było -20 stopni Celsjusza. Ale wiało jak diabli, więc temperatura odczuwalna była poniżej -40 stopni. Morska woda natychmiast zamarzała na sztorniaku, a jacht obrastał lodem. Co kilka godzin stawaliśmy w dryf, żeby skuć lód z pokładu i lin, bo dodatkowe kilkaset kilogramów mogło być niebezpieczne dla stateczności jachtu.

Jak się go pozbywaliście?

- Tłukliśmy lód, póki był jeszcze miękki, policyjnymi pałkami z demobilu. Doskonale się do tego nadają, bo nie uszkodzą pokładu. Przejście w lodowej barierze Morza Rossa miało przebiegać po jego zachodniej stronie, wzdłuż południka 180 stopnia. Już od czasów Amundsena było wiadomo, że to właśnie w tym miejscu morze otwiera się w lutym na kilka tygodni. Później potwierdzały to mapy lodowe. Płynię tamtędy silny prąd morski, który wypycha lód na północ i tworzy naturalny korytarz. Niestety, kiedy tam dopłynęliśmy, okazało się, że akurat tym razem było to jedno z najbardziej zalodzonych miejsc. Czegoś podobnego nie widziano od 1978 roku, od kiedy prowadzone są stałe obserwacje. W dodatku gdy zbliżaliśmy się do bariery, z południa zaczęła się zbliżać rozległa i silna sztorm. Pchanie się pomiędzy góry lodowe w takich warunkach mogło skończyć się tragicznie.

Co zrobiliście?

- Okazało się, że na wschodzie Morza Rossa, tam gdzie w poprzednich latach lodu było najwięcej, otworzyła się furka. Wymagało to nadłożenia drogi o ponad 1000 mil morskich [1852 km], ale udało się. Znaleźliśmy przejście w lodzie i większość bariery pokonaliśmy na żaglach.

Jak to wyglądało?

- Jedna osoba siedziała na maszcie i z góry wskazywała właściwy kierunek. Wszyscy byli w gotowości i szybko reagowali. Naokoło góry lodu, pingwiny, foki siedzące na wielkich krach. Po przekroczeniu południowego kręgu polarnego nocy już praktycznie nie było. Niebo zmieniało barwę co minutę, pływający lód wyglądał falę i odbijał światło, wyraźna linia horyzontu przestała istnieć. Dookoła nas pojawiły się żerujące wieloryby.

Skoro mapy na niewiele wam się przydały, gdy wpływaliście na Morze Rossa, to jak znaleźliście samą zatokę?

- Nie było łatwo. Leży pomiędzy lodowymi klifami, które mają od 20 do 70 metrów wysokości, a w samej zatoce schodzą poniżej 10 metrów. Było bardzo zimno, więc cieplejsza od powietrza woda zaczęła parować. Podniosła się mgła, jak na jesiennej łące. Żagle okryły się igiełkami lodu. Kolejna porcja mgły spłynęła od strony lodowca. Wiatr zelżał. Nic nie było widać. Włączyliśmy radar. Gdy zbliżyliśmy się na kilkaset metrów do brzegów lodowca, przejaśniło się. Zobaczyliśmy koniec zatoki. Była tuż przed nami. Piotr Kuźniar, nasz kapitan, żeglując "Selmą" cały czas na żaglach, zbliżył się do ściany lodowej dosłownie na wyciągnięcie dłoni. Odbyło się symboliczne przybicie "piątki" z lodowcem. Potem cumowanie. Mieliśmy czekany, którymi złapaliśmy się klifu. Świdrem zrobiliśmy dziury na drewniane kołki, do nich przywiązaliśmy cumy. Na stromym lodowym brzegu wbiliśmy polską flagę. Tak daleko na południe nikt jeszcze nie dopłynął. Dzięki łączności satelitarnej docierały do nas gratulacje z Polski i ze świata. Ale po kilku godzinach wzmógł się wiatr, urwało nam dwie śruby lodowe. Musieliśmy uciekać.

Do Erebusa mieliśmy jeszcze pięć dni żeglugi.

Erebus to czynny wulkan leżący na Wyspie Rossa. Po co tam płynęliście?

- Zdobycie wulkanu o wysokości 3794 m n.p.m. było drugim celem naszej wyprawy. Zaczęliśmy z poziomu morza, po czterech dniach weszliśmy na szczyt. Było nas sześciu, bo pozostała piątka pilnowała jachtu i robiła za naszą polisę bezpieczeństwa. Przy bezwietrznej pogodzie na szczycie było -30 stopni. Na wierzchołku znajduje się ogromny krater, ma około 600 m średnicy i ponad 100 m głębokości. Z wnętrza unosił się dym. Gdzieś tam niżej jest jezioro lawy. W pewnym momencie słońce przysłoniła wielka chmura wyziewów wulkanu. Poczuliśmy, że zamarzamy. Michał w kilka sekund przymroził sobie nos do aparatu fotograficznego, a Piotrek odmroził policzki.

Co zobaczyliście ze szczytu?

- Zamarzające morze. Nie było czasu do stracenia. W dobę wróciliśmy na "Selmę". Koledzy czekali na nas z gorącą grochówką.

Gdy opuszczaliśmy okolice Erebusa, wypływając z Zatoki McMurdo, obserwowaliśmy kolejne etapy zamarzania. Najpierw woda była gęsta jak olej, fala wygładzona, sinusoidalna. Kiedy pompowaliśmy wodę zza burty do zmywania naczyń, dostrzegaliśmy w niej małe igiełki lodu. Wokół jachtu tworzyły się lodowe talerzyki. Rosły. Wreszcie łączyły się w jedną białą lodową kołdrę. Na szczęście tego ostatniego etapu, kiedy całe morze jest już zamrznięte, nie zobaczyliśmy.

A co, gdybyście nie zdążyli uciec z Morza Rossa, zanim zamrznie?

- Przed wyprawą staraliśmy się przygotować na wszelkie niespodzianki. Na wypadek konieczności dłuższego pobytu w lodach Antarktydy szkoliliśmy się w Alpach pod okiem instruktorów Polskiego Związku Alpinizmu. Zabraliśmy dodatkową, spalinową pompę wodną o wysokiej wydajności, sprzęt do tamowania przecieków, zapasowy generator prądotwórczy, łańcuchową piłę spalinową, dodatkowe telefony satelitarne i radiotelefony UKF, namioty, sanki transportowe, raki, czekany, ciepłe ubrania i wiele innych drobiazgów, które byłyby przydatne w sytuacji, kiedy trzeba opuścić jacht lub na nim zimować.

Co z jedzeniem?

- Zabraliśmy rezerwę w postaci 2500 paczek żywności liofilizowanej, czyli pozbawionej wody. Można ją bardzo długo przechowywać. Waży kilka razy mniej niż zwykła żywność, szybko można ją przygotować i zachowuje właściwości odżywcze. Smaki były różne: soczewica, danie meksykańskie, makaron, zupa tajska. Liofilizatów używaliśmy w trudnych warunkach, gdy nie było czasu na gotowanie. Dodawaliśmy wtedy podsmażonej cebulki albo purée ziemniaczanego dla smaku. Mieliśmy też sporo płatków owsianych, mleka w proszku i oleju.

Ale przez całą wyprawę głównie przygotowywaliśmy normalne jedzenie. W Hobart kupiliśmy kilkaset kilogramów warzyw i owoców oraz pół tony zapakowanego próżniowo mięsa i ok. 100 kilogramów mąki, z której piekliśmy chleb, bo ten z Australii starczył ledwie na dwa tygodnie. Z wypiekami były problemy, bo w niskich temperaturach ciasto nie chciało rosnąć. Ale każda kolejna wachta kuchenna eksperymentowała, przepisów było prawie tyle, ile bochenków. I wreszcie zaczęło się udawać. Świeże pieczywo na jachcie bardzo poprawiało nam humor.

A kto gotował?

- Popłynęliśmy w 11 osób. Byliśmy podzieleni na pięć dwuosobowych wacht. Każda wachta miała po kolei dyżur w kambuzie, czyli kuchni. Zaczynała go po szóstej rano, by na ósmą przygotować śniadanie. Obiad jedliśmy o 14, a kolację między 18 a 20. Wachta pokładowa trwała sześć godzin. Dwie godziny z jedną osobą, dwie z inną. Kiedy zaczynała się trudniejsza żegluga w lodzie, to na pokładzie pracowało więcej osób - pięć, czasem sześć. Jacht wymaga obsługi przez całą dobę. Układ wacht był taki, żeby każdy miał osiem godzin na odpoczynek. Wtedy można było spać, słuchać muzyki, czytać - co kto chciał.

Co z myciem?

- W niskich temperaturach człowiek praktycznie się nie poci. Ciepła woda w takich warunkach to nieosiągalny luksus. Wzięliśmy za to dużo mokrych chusteczek, takich dla niemowląt. Pozwoliły zaoszczędzić sporo paliwa i wody. Dzięki temu codziennie mieliśmy wodę do mycia zębów.

Schudłeś?

- Sześć kilogramów. Ale pilnowałem się, żeby nie dojadać, bo na jachcie nie ma dużo ruchu. Chociaż jest teoria, że gdy jacht porusza się na falach, to nasze mięśnie cały czas pracują i zużywają energię. Zimno też sporo wysysa.

Tam wszystko dzieje się naprawdę. Dlatego trzeba umieć przewidywać, przygotować się i nie można niczego odkładać na później.

Tam jest naprawdę, tu jest na niby?

- Tam wszystko jest bardziej wyraźne, bo jeśli czegoś nie zrobisz, to od razu ponosisz tego konsekwencje. Prawdziwe są relacje między ludźmi. Miejsca jest mało, nie jesteś w stanie długo udawać. Po tygodniu wszyscy wiedzą o tobie prawie wszystko. Maski spadają w sposób bezwzględny. Tak jak w życiu, tylko prościej i szybciej. Jeśli wydaje ci się, że jesteś w stanie udawać, to zweryfikuje to sztorm czy inna trudna sytuacja, w której sam nie jesteś w stanie sobie poradzić. Przeżyjesz, jeśli będziesz współpracował.

Co jest obciachem na pokładzie?

- Wyżywanie się na drugiej osobie. Niezrobienie swojej roboty, wkopanie w nią kolegi. Jak na dłoni widać, czy robisz coś tylko dla siebie, czy jednak patrzysz na wspólny cel. Czy jesteś uważny na drugiego człowieka.

Na pokładzie było przecież 11 samców alfa. No, chyba że jesteście wyjątkami wśród podróżników.

- Na łądzie sporo mieszamy w swoich środowiskach, ale na "Selmie" byliśmy jak jeden organizm. Nie przypominam sobie sytuacji, żeby ktoś mówił do kogoś podniesionym głosem. **Przez trzy miesiące zamknięcia w stalowej puszcze? Nie wierzę.**

- Też bym nie uwierzył, ale tak było. Wiedziałem, że jak na kogoś naskoczę, to wszystko może się zapalić i wyprawa może się nie udać. I czułem, że tak samo było z pozostałymi. To ciekawe doświadczenie - nie musisz nikomu nic udowadniać, pokazywać, że ma się rację, chociaż, oczywiście, każdy był przekonany, że ją ma. Jeśli coś nie ma wyjątkowego znaczenia, to może lepiej odpuścić dyskusję i nie grzebać się w tym?

O co można się pociąć na pokładzie?

- O wszystko. Prosiłem o czarną herbatę, a dostałem zieloną. Zostawiłeś brudny kubek w zlewie, a umówiliśmy się, że myjemy od razu.

Wychodziłem z założenia, że jak mi coś przeszkadza, to to robię. Jak stół jest brudny, to biorę ścierkę i myję. Rób to, co uważasz, że powinno być zrobione, a nie miej do drugiej osoby pretensji, że tego nie zrobiła. Jeżeli sytuacja się powtarza, to warto o tym porozmawiać. Ale spokojnie, wskazując, że z głupiego brudnego kubeczka może się zrobić afera.

My tam nie byliśmy za karę.

A kapitan ma zawsze rację?

- Nie ma takich ludzi. Na jachcie nie może być 11 szefów. Musi być jeden, który podejmuje decyzję, a często nie ma najlepszej. Do kapitana należy ostatnie słowo i odpowiedzialność. My mieliśmy szczęście. Nasz skipper Piotrek Kuźniar jako jeden z niewielu na świecie ma ogromne doświadczenie w pływaniu po wodach polarnych. Ale niczego nikomu nie udowadnia. Nie jest apodyktyczny, ale w sytuacjach, w których trzeba szybko działać, kieruje załogą prawie bez słów. A że jest skromny i uśmiechnięty, to innym udziela się jego entuzjazm. I ma autorytet. To cementuje załogę.

Podczas rejsów "Selmy" pływają z wami kobiety. Na wyprawie żadnej nie było. Dlaczego?

- Ola i Ala były przymierzane do składu, ale nie udało im się pogodzić spraw zawodowych z wyprawą. Ala była z nami nawet na obozie szkoleniowym w Alpach.

Co robicie w czasie wyprawy?

- To samo co na lądzie. O określonej porze chodzimy do pracy, jemy posiłki, w wolnym czasie spotykamy się z przyjaciółmi, bo nimi dla siebie jesteśmy, czytamy, oglądamy filmy, rozmawiamy. Tylko wszystko jest w innym wymiarze. Bo na zewnątrz wszędzie ocean i góry lodowe. Wewnątrz wszystko mieści się na niecałych 80 m kw. Do tego drugie tyle powierzchni otwartego pokładu.

Taka wyprawa to kapsuła czasu. Wsiadając w punkcie "A", zostawiam cały dotychczasowy świat, w którym na co dzień funkcjonuję. Potem w drodze do punktu "B" spędzam czas z różnymi ludźmi - realizując założony plan. Wiem jednak, że nie ma już starego punktu "A", bo wracamy jednak do innego świata i sami też już jesteśmy inni. To rozwija. Sam rejs to także szansa na wymianę poglądów. Rozmowa staje się czymś naturalnym i ważnym.

O czym się rozmawia?

- O wszystkim - oprócz przekonań religijnych i polityki. To tematy zabronione, bo potrafią dzielić ludzi. Wzięliśmy tę zasadę od brytyjskiej i chilijskiej marynarki wojennej. Może warto byłoby ją wprowadzić w miejscach pracy? Oddzieliłaby intymne i prywatne poglądy i pomogła skupić się na wspólnym celu. Gdy ktoś na "Selmie" złamie tę regułę, to wrzuca do specjalnej skarbonki 20 euro. Uzbierane pieniądze są wydawane później na wspólną kolację. Na tym rejsie nie zebraliśmy nic.

Gdy wracam na ląd, to brakuje mi takich rozmów.

To dlaczego nie rozmawiasz?

- Nie ma czasu, by zatrzymać się na chwilę i zastanowić, czy to, co robimy, ma w ogóle sens. A może warto jednak coś zmienić, bo zmierzamy donikąd? Może za pięć lat to, na czym teraz bardzo nam zależy, okaże się ślepą uliczką? Wszystko dzieje się szybko. Bez takiej refleksji tracimy poczucie własnej wartości i tożsamości.

Świat na lądzie jest dla ciebie zbyt skomplikowany czy nie chcesz go zrozumieć?

- Świat jest skomplikowany i chciałbym go zrozumieć. Gdy robimy proste rzeczy, to i relacje takie są. Kiedy na morzu zmagam się z trudnymi warunkami, to dowiaduję się, jaki naprawdę jestem.

Naprawdę trzeba płynąć aż na Antarktydę, żeby się tego dowiedzieć?

- Na co dzień chcemy być atrakcyjni, fajni, ważni. A tam - nie ma publiki. Każdy jest na tych samych zasadach. Nieważne, czy jesteś szefem firmy, czy studentem. Mamy takie same warunki i takie same obowiązki.

Tu jesteśmy źli, a tam dobrzy?

- To nie tak. Wierzę w to, że w każdym człowieku jest dobro. Niezależnie od sytuacji i miejsca, które spotykają nas na lądzie czy na morzu. Tu i tam potrafimy się podle zachować, ale wierzę, że jesteśmy przynajmniej w połowie dobrzy. Jeśli tak, to trzeba szukać sytuacji, w których możemy tę dobrą stronę rozwijać. Wyprawy temu sprzyjają.

I co się dzieje, gdy z nich wracasz?

- Na początku czuję spokój i entuzjazm. Potem nadchodzi chaos. Nowe informacje i wydarzenia kumulują się i jest tego dużo. Wszystko wydaje się ważne. A potem okazuje się kompletnie nieistotne. To chwilę trwa, ale wreszcie łapię kontakt ze sobą.

Wyprawy nauczyły mnie wiary w siebie i w wartości, które są dla mnie ważne. To dzięki dalekim rejsom nauczyłem się - także na lądzie - cenić swój czas i jak najlepiej go wykorzystywać. I doceniać dookoła siebie wspaniałych ludzi. I troszczyć się o nich.

Potrafisz tu jeszcze żyć?

- Po każdej kolejnej wyprawie potrzebuję trochę czasu, żeby się wdrożyć. Rodzina bardzo pomaga. Nadaje sens i stawia wymagania. Jak wracam z morza, to bardziej się przykładam, staram. Chyba te dobre doświadczenia z "Selmy" przenoszę na ląd.

Na jednym z rejsów Jasiek przypomniał mi cytata z Forresta Gumpa: "Mama mawiała, że człowiekowi nie potrzeba aż tak dużo, reszta jest tylko na pokaz".

Jak nie ma cię w domu, to co tracisz?

- Unikalne momenty z rodziną, które są nie do odtworzenia. Oderwanie się od normalności jest korzyścią, ale też stratą, bo przestajemy być świadkami życia najbliższych.

Czy to, co dostajesz w zamian, jest tego warte?

- Nie wiem. W krótkim czasie cena jest duża i może nie warto. Ale w dłuższej perspektywie - może jednak ma to sens?

Jak skończyła się wyprawa "Selma - Antarktyda - Wytrwałość"?

- 4 kwietnia 2015 roku dopłynęliśmy do Mar del Plata w Argentynie. Ostatni etap - z Hobart na Tasmanii, skąd wypłynęliśmy 15 stycznia - wyniósł ok. 9200 mil (ok. 17 tys. km). Przycumowaliśmy "Selmę". Pierwszy port po ponad 80 dniach. Ale nikt nie poszedł pod ciepły prysznic, nikt nie zaczął dzwonić do domu. Usiedliśmy w kokpicie. Wyciągnęliśmy ukryte zasoby wina i szampana. I przez trzy kolejne godziny rozmawialiśmy. Chcieliśmy przedłużyć tę chwilę, bo wiedzieliśmy, że to koniec, że trzeba wracać.



Krzysztof Jasica - żeglarz, współwłaściciel jachtu "Selma Expeditions". Razem z przyjaciółmi Małgorzatą Wojtacką i Piotrem Kuźniarem organizuje rejsy na Antarktydę, Ocean Południowy, Ziemię Ognistą, wokół przylądka Horn i ostatnio wokół Arktyki. Przez wiele lat pracował na kierowniczym stanowisku w dużej korporacji medialnej, gdzie zajmował się techniką radiową, ale kilka lat temu wybrał żeglowanie i wyprawy polarne. Wyszedł z tego rekord świata osiągnięty na antarktycznym Morzu Rossa. Żaden jacht na świecie nie dopłynął tak daleko na południe. 12 lutego 2015 roku "Selma" dopłynęła do Zatoki Wielorybów. W dodatku na żaglach.