

WODNIKIEM NA... DNO PORTU

Czarterowy rejs bywa u nas ryzykiem. Sprzęt okazuje się sfatygowany. Terminy i miejsca nie są do końca pewne. Ale gdy już wypłynie się w morze, a załoga okaże się zgrana, to się serce rwie w człowieku niczym aeroplan...

Milka Jung



Z portu odpłynęła cała woda. WODNIK leży na burtach

Nie Bałtyk, nie Grecja i nie Chorwacja. Takie było nasze założenie wyjściowe. Trasa miała prowadzić po wodach Kanału La Manche: Brest - wyspa Jersey - Southampton - Dunkierka. Całkowity koszt dziesięciodniowego rejsu wynosił 1600 PLN i 300 DM (dojazd z Gdyni do Francji, opłata za czarter, jedzenie, paliwo i porty, powrót do kraju) plus kasa na piwo w portach, których miało być cztery. Oprócz trasy znałyśmy nazwę jachtu i nazwisko kapitana, ale ani jedno, ani drugie nic nam nie mówiło. Jeszcze tylko plecak, sztormiak, sweter i nocny pociąg do Gdyni.

Załoga, jak się później okazało, to ludzie z całej Polski, którzy, podobnie jak my, właściwie przypadkiem wybrali ten właśnie rejs.

Biskaje zamiast La Manche

O szóstej rano w Gdyni okazało się, że poprzednia ekipa wcale nie dopłynęła do Brestu, że jest jakiś problem z jachtem, a my jedziemy do Hiszpanii, do Vigo.

Po mniej więcej dwóch dobach jazdy jesteśmy w porcie; wyglądamy jak ludzie, którzy spędzili 48 godzin w samochodzie. W upiornym południowym słońcu (a wydawało się takie przyjemnie ciepłe...) przejmujemy jacht, a wieczorem z radością witamy decyzję kapitana, że w morze wyjdziemy dopiero rano.

Zatoka Biskajska wita cirrusami i wiatrem. Co oznaczają cirrusy, raczej wiadomo. Przez trzy dni płyniemy bajdewindem sześć do siedem. Jedyny załogant, który jest na morzu po raz pierwszy, i w ogóle po raz pierwszy jest na pokładzie jakiegokolwiek żaglówek, walcząc z koją w forpiku i próbując zasnąć, powtarza „to nie ma sensu, to w ogóle nie ma sensu”. Do tego ma dziś biedak urodziny...

Wreszcie wydmuchało się, można nareszcie odszczurzyć okręt i doprowadzić wszystko do porządku. Biskaje były na tyle łaskawe, że nikt rybek nie karmił, choć część załogi nie przejawiała specjalnej ciekawości do jedzenia. Teraz już jedzą, chociaż dalej wieje w mordę.



Na Biskajach

Zamawianie rozmów telefonicznych za pomocą radiostacji UKF:

Jeśli chcemy wykonać telefon do ojczyzny, a telefon komórkowy akurat „nie ma zasięgu”, to na kanale 16 należy wywołać najbliższą stację brzegową, najlepiej w języku kraju, na którego wodach przebywamy, lub po angielsku, i podać zamiast nazwy jachtu jego sygnał wywoławczy. Nazwę jachtu podajemy na życzenie stacji. Stacja brzegowa podaje kanał rozmowy, na którym prowadzimy dalszą komunikację.

Po uzyskaniu potwierdzenia podajemy numer telefonu (razem z numerem kierunkowym). Po zakończeniu rozmowy stacja brzegowa podaje czas trwania połączenia.

Rachunek dostanie armator. Stawki poszczególnych stacji brzegowych są podane w 3 tomie ALRS (Admiralty List of Radio Signals). Rozliczenia rozmów radiotelefonicznych prowadzone są w tzw. Goldfrankach. W Gdynia Radio 1 minuta rozmowy warta jest 4 GF (ok. 0,4 USD), przy połączeniach zagranicznych ok. 10 GF (stawka podstawowa razy 2,5).



W Roscoff wiedzą, jak sobie radzić z odpływem. Podpórki utrzymują jachty w pionie

Prognozy meteo:

Odbieraliśmy niemieckie i angielskie komunikaty przez radio (Deutsche Welle, BBC Radio 4) dla akwenów Finisterre, Biscay, Sole, Fastnet, Plymouth i Portland. Prognozy niemieckie podają dobrze sytuację baryczną, powtarzają dwa razy cały komunikat. Anglicy spóźniają się i czytają niewyraźnie, bez powtórzeń. Godziny i pasma emisji oraz podział na akweny podane są dokładnie w locji. Niezbędne jest dobre radio.

Wieloryb, delfiny i gołąb

Siódmego dnia zobaczyliśmy najpierw śpiącego spokojnie wieloryba, a potem stado delfinów. Na jachcie siedzi też gołąb, którego próbujemy dokarmiać.

Nie wiadomo dokładnie, dokąd uda nam się dopłynąć. Zostały nam jeszcze trzy dni i kilkaset mil do Cherbourga. Jesteśmy na wysokości Brestu, ale z naszym silnikiem, który zwykł odmawiać posłuszeństwa po góra dziesięciu minutach pracy; postanawiamy nie ryzykować wchodzenia do tego portu. Pomimo tego, że mija siódma doba przelotu non-stop, wszystkim dopisuje humor. Nie ma żadnych problemów, nikt nikomu nie powiedział złego słowa. A przecież z reguły awantury zaczynają się po pięciu dniach i najpierw dotyczą kambuza.

Jedyne, co daje się nam we znaki, to brak snu. Czas dzielony jest równo między wachtę, talerz i koję.

Przez UKF wywołuję Radio Brest (kanał 24), najbliższą stację brzegową. Na prośbę kapitana zamawiam rozmowę z Polską. Z następną załogą umawiamy się w Cherbourgu.

Słony smak błękitu

4 września, ósmego dnia rejsu, skończył się gaz, a więc także ciepłe jedzenie i gorąca kawa. Płyniemy praktycznie bez silnika i na awaryjnie naprawionym sztagu.

Następnego dnia skończyła się słodka woda. Właściwie to powinniśmy już stać w porcie i klarować jacht do przekazania. Jemy kanapki z sucharków i pijemy mineralną. Na obiad whisky, gwoli poprawy humoru i sytuacji meteo. Od kilkunastu godzin stoimy w gęstej jak mleko mgle. Pierwszy oficer wyrzucił buty, ale nie pomogło. Kapitan za to dobrze schował swoje, żeby nikt nie wyszperał i nie próbował nimi morza przekupić.

Najbliższy port jest o jakieś 50 mil stąd, fale kołyszają nami lekko z burty na burtę. Prąd powoli nas przesuwa. Dźwięk szklanek (pustych) przesuujących się w kambuzie przywodzi na myśl portową tą-

uernę. Nic jednak nie jest w stanie zepsuć nam humoru ani sprowokować awantury. Dziesiąta doba w morzu i przeświadczenie, że moglibyśmy płynąć razem drugie tyle.

Oprócz rozmów o jedzeniu rozmawiamy jeszcze o prysznicu. Niektórzy desperaci myją się w słonej wodzie, ze średnim efektem, ale za to z poczuciem, że zrobili wszystko, co możliwe w tej sprawie.

Rano leciutka bryza niesie nas w stronę brzegu. Mgła pomału rzednie. Wybraliśmy najbliższy port - Roscoff - małe rybackie miasteczko pod Cherbourgiem. Kierunki prądu i zmiany pływu policzyliśmy kilka razy. Wszystko dlatego, że Roscoff to port osuchowy, czyli taki, z którego przy odpływie znika cała woda.

I co wy wiecie o przechylach...

Wchodzimy do portu w czasie wysokiej wody. Głębokość wynosi jakieś sześć metrów, nasze zanurze-

nie dwa i pół. Atmosfera trochę nerwowa, bo musimy zadzić sobie bez silnika. Udało się. Cumy obłożone, tak stoimy. Pomimo tego, że mamy do załatwienia mnóstwo spraw (gaz, prąd, woda, kapitanat, telefon do następnej załogi), wydaje się, że rejs się skończył.

Kiedy wreszcie wykąpani i zmęczeni spotykamy się w mesie, Kaśka pyta niewinnie: „A czy my się nie przewrócimy?”. Dwie sekundy potem słychać zgrzyt i... wszyscy łądujemy na burcie. Świeżo zatankowana do pełna woda i dziewięć osób kładzie *WODNIKA* na lewej burcie. Wody w porcie coraz mniej. W ferworze walki nikt nie przemyślał, w jaki sposób zacumować tak, żeby utrzymać dwunastotonowy jacht w pionie podczas odpływu. Wybiegamy na pokład i już wiemy, jak robią to Bretończycy - stosują specjalne podpory pod kadłub lub budują łodzie z dwoma kiłami.

Jest już za późno, żeby próbować przywrócić jachtowi normalną

pozycję. Cumy są napięte tak bardzo, że nie dają się odknagać, co grozi wyrwaniem oku z dziobu i rufy. Przechył wynosi jakieś 70 stopni... na kei zbiegowisko, miejscowi żeglarze i rybacy starają się pomóc jak umieją.

Najpierw przecinamy cumy, potem przedłużamy je, pozwalając Wodnikowi spokojnie położyć się na burcie. Solidna konstrukcja kadłuba wytrzymuje to bez problemu. Kształt kila jest taki, że nie ma obawy o możliwość uszkodzenia.

Suchą nogą (no, może bez przesady, bo po kostki w szlamie) wychodzimy na nabrzeże.

Pod koniec piątej godziny czekania przyjechała następna załoga. Tym razem nasz rejs naprawdę się skończył.

Na trasie Vigo-Roscoff przebyliśmy (w dniach 26.08-7.09) 883 Mm, godzin pod żaglami 245, dni w morzu 10, w portach - 38,5 godz.

Fot. Karina Marczak

Rys. Marek Strauchold



Prawidłowe zacumowanie jachtu w porcie osuchowym.

Jak popłynąć w rejs?

Czartery jachtów na Bałtyku i Morzu Północnym oferują głównie kluby i ośrodki żeglarskie np. Trzebież, YKP Politechnika Warszawska i Gdańska, Kotwica, LOK, czy CWM. O szczegóły najlepiej pytać się już zimą, kiedy ustalane są ramowe trasy rejsów oraz ceny na nowy sezon. Jachty to najczęściej Opale, Cartery, Nefryty - dzielne, choć nieco sfatygowane przez czas i słońcą wodę.

Najłatwiej zapisać się na rejs, który ma już ustalonego kapitana i trasę. Wycarterowanie samego jachtu jest raczej trudne, a standard oferowanych łodzi niejednokrotnie pozostawia wiele do życzenia. Dobrze, jeżeli jest sprawny silnik i drugi komplet żagli (na spinakera raczej nie ma co liczyć). Cena za czarter Opala w tym sezonie wynosiła powyżej 350 PLN za dobę.

Czartery za granicą oferują liczne firmy - mniej i bardziej solidne. Z reguły proponują żeglowanie po ciepłych wodach Morza Śródziemnego i Adriatyku. Wtedy dość istotną pozycją w kosztorysie jest dojazd, kupno jedzenia i opłaty portowe. W zamian za to - słońce i wielki błękit. (Najtaniej jest poza sezonem - do połowy czerwca i od początku października.)

Tutaj z kolei trudno po prostu zapisać się do załogi - najczęściej oferowane są same jachty, ewentualnie ze skipperem za dodatkową opłatą. Standard jest dużo wyższy. Cena zależy od wielkości jachtu i standardu. Wysokość kaucji niezbędnej do zapłacenia waha się od 2000-10000 DM. Niektóre firmy proponują rejsy na tych samych akwenach, ale na polskich jachtach. Wtedy cena jest trochę niższa, standard też, ale sprzedają pojedyncze miejsca i nie trzeba się o nic oprócz pieniędzy martwić.

Nieocenionym źródłem informacji jest też oczywiście Internet - na liście dyskusyjnej pl.rec.żeglarstwo można znaleźć dużo ofert, ale z reguły trzeba się zdecydować bardzo szybko.