

# ŻAGLE NA KANARACH

Ciepło, na ogół dobre wiatry, malowniczo, niedrogo. Można wyczarterować jacht. Wędruje się niespiesznie od wyspy do wyspy. Jesień i wiosna są dobrymi porami do żeglowania na Wyspach Kanaryjskich

Janusz Górka



Malownicze wulkaniczne klify Los Gigantes to krajobraz dość tutaj typowy. Na pierwszym planie nasz wyczarterowany jacht

Wybierając się na Wyspy Kanaryjskie chcieliśmy posmakować czegoś trudniejszego niż Cyklady, gdzie żeglowaliśmy dwa lata temu. Pora - początek listopada, gwarantowała gorące dni, ciepłe noce i dobre wiatry. Wpływ na wybór terminu miał też czynnik ekonomiczny - niższe ceny wynajęcia jachtu.

Za pośrednictwem firmy Otago Yacht Agency nasza ośmioosobowa ekipa wyczarterowała 13-metrowy jacht Oceanis 411 Clipper.

Na Teneryfę przylecieliśmy nad ranem. Tłumy turystów w letnich ubraniach oraz grupy młodzieży z deskami do windsurfingu w pierwszej chwili dziwnie kontrastują z ostatnimi wrażeniami z kraju, gdzie zimno, deszczowo i pochmurnie.

Łatwo odnajdujemy nasz jacht, noszący imię *SAMAKI*, oraz przedstawiciela firmy Canaries Cruising Club (właściciela jachtu), sympatycznego Irlandczyka o imieniu Joe. Pomimo tego, że jesteśmy prawie 24 godziny wcześniej, Joe zaprasza na łódź i pozwala nam już na niej pozostać.

Rano oficjalnie przejmujemy jacht, robimy niezbędne zakupy i około południa wychodzimy w morze. Bierzymy kurs na San Sebastian na wyspie Gomera (20 Mm).



Załoga w doskonałych nastrojach. Z lewej autor

## La Gomera

Fala jest wysoka - to pozostałość po sztormie, który niedawno skończył się w okolicach Madeiry. Teneryfa znika nam z oczu po 5 Mm. Do portu San Sebastian wchodzimy po 21. Basen jachtowy jest pełen jachtów. Zgodnie z poleceniem bosmana stajemy do burty francuskiego kecza. Schodzimy na brzeg, a tam miła niespodzianka. Okazuje się, że niedaleko stoją dwa polskie jachty - *ANTICA* (kpt. Jerzy Wąsowicz), płynąca na Alaskę dookoła Hornu, oraz *SADYBA* z kpt. Krzysztofem Zabłockim, żeglujący samotnie dookoła świata. Dysponując świeżymi zapasami trunków zapraszamy rodaków na *SAMAKI*.

Naszym następnym celem jest Santa Cruz na wyspie La Palma oddalonej o 60 Mm. Tak jak poprzedniego dnia widoczność jest nienajlepsza, a fala wysoka. Utrzymujemy prędkość 6 węzłów. Wiatr raz słab-

nie, raz się wzmaga. Zmrok zapada jak zwykle szybko, a wyspy nie widać. Wreszcie ukazuje się światło latarni oraz coś, co Tadeusz z Jackiem - obaj kapitanowie Boeingów 737, jednogłośnie identyfikują jako światła pasa startowego lotniska. A więc do portu Santa Cruz już niedaleko, około 4 Mm na północ.

## La Palma

Docieramy tam ok. 23.00. Charakterystyka światła wejścia do portu nie bardzo pasuje do opisu w locji. Wobec tego zataczamy krąg przed wejściem i ostrożnie wchodzimy. Odpływ już się zaczął i nabrzeże wznosi się nad nami na dobre 2 metry. Port jest duży, cumują w nim zarówno promy, jak i statki handlowe. Jest co prawda basen jachtowy, ale locja mówi, że przeznaczony jest dla jachtów miejscowych oraz łodzi rybackich, jachty gości powinny cumować przy nabrzeżu wraz

ze statkami handlowymi. W odróżnieniu od Grecji nie ma obowiązku cumowania rufą do nabrzeża.

Rano budzą nas uprzejmi policjanci, którzy próbują coś wytłumaczyć po hiszpańsku. Powtarzają „petrolero, petrolero”. Część z nas interpretuje to jako komunikat, że przyjedzie cysterna z paliwem i będzie można się zatankować, a część podejrzewa, że chodzi tu o tankowiec, który ma wkrótce przypluć, a my stoimy na jego miejscu. To drugie okazuje się słuszne. Razem z sąsiednimi jachtami przenosimy się w głąb portu. Pozostajemy w nim cały dzień. Przy okazji doskonalimy naszą technikę radzenia sobie z płwami w porcie.

Wzmaga się fala i rozpoczyna się odpływ, co powoduje nieprzyjemne dobijanie jachtu do nabrzeża. Rzucamy kotwicę z burty. Lekki Danforth nie budzi zaufania, ale trochę pomaga. Fala rośnie, a nasz jacht zjeżdża coraz niżej. Odbijacze

dla statków (drewniane kloce o długości 2 metrów zawieszane na łańcuchach z nałożonymi opornami od ciężarówek) znajdują się już powyżej pokładu. Odpinamy reeling, aby nie został zniszczony. Francuzi stojący przed nami wychodzą w morze. My nie możemy tego zrobić, gdyż nie jesteśmy jeszcze w komplecie. Przekładamy na różne sposoby cumy i szpringi tak, aby ochronić jacht. Wreszcie pod wieczór wiatr cichnie, a morze uspokaja się. Można pójść do miasta uzupełnić prowiant.

Santa Cruz jest ładne, czyste i bardzo stare-szczególnie kościoły. Podobno stąd wyruszał Kolumb na słynną wyprawę w 1492 roku.

## El Hierro

Na kolejną wyspę El Hierro do położonej tam miejscowości Puerto de la Estaca mamy 60 Mm. Ponieważ tym razem chcemy przypląć do portu w dzień, postanawiamy wyruszyć w nocy. Dzielimy się na dwie

wachty. O godzinie 24.00 wołam Palma Radio, zgłaszam wyjście, a uprzejmi policjanci zdejmują cumy z pachołków (znowu jesteśmy w dole) i wychodzimy w morze. Ocean się uspokoił, fala zmalała, a księżyc w pełni zostawia długi złoty odbłask na wodzie. Widok bajkowy.

Dzień wstaje słoneczny i gorący. Wiatr zdechł zupełnie i idziemy na silniku. Wreszcie widać wyspę. Jest taka jak większość Wysp Kanaryjskich, wulkanicznie górzysta, ze skalistymi brzegami, pozbawiona większych zatok i półwyspów. Wysoko na zboczu góry widać białe domy miasteczka. To Valverde, największa miejscowość na wyspie.

W locji jest napisane, że Puerto de la Estaca jest małym portem położonym w płytkiej zatoce i przy dużym sztormie nie zapewnia dobrego schronienia. Tę niedogodność rekompensować ma niezwykle przyjazna, wręcz rodzinna atmosfera panująca na wyspie, gdzie mieszkańców jest niewiele. I rzeczywiście. W niewielkim, pięk-

nie położonym porcie wita nas policjant wyraźnie uradowany z naszego przybycia. Proponuje wodę oraz podwiezienie do miasteczka po południu, gdy skończy pracę. Postanawiamy zostać tu do następnego dnia. Pływamy i nurkujemy w krystalicznie czystej wodzie, wylegujemy się na słońcu, co jakiś czas odwiedzając pobliską portową knajpkę.

## Droga powrotna

Następnego dnia rano opuszczamy ten bardzo sympatyczny port i bierzemy kurs na Gomerę (48 Mm) - powoli trzeba już wracać. Tym razem chcemy zawinąć do Santiago, portu położonego na południu wyspy. Dzień jest piękny, ocean gładki jak staw, a wiatry coraz słabsze.

Trzeba włączyć silnik. Do portu wchodzimy o zmroku. Znowu jest odpływ, nabrzeże wysoko nad nami i nikogo, kto by przyjął cumy. Port jest niewielki, oprócz nas i an-



Szlak, jaki przebył SAMAKI. Zupełnie nieobowiązuje



gielskiego jachtu jest tylko kilka rybackich łódek. Do atrakcji turystycznych zaliczyć można knajpę w jaskini tuż przy porcie.

## Teneryfa

Następnego dnia pokonujemy przedostatni już odcinek Gomera - Teneryfa Puerto Colon (28 Mm). Cisa kompletna, płyniemy na silniku. Steruje autopilot. W pewnym momencie dostrzegamy w odległości ok. 200 m czarny wrzecionowaty kształt. Wytryskująca z grzbietu fontanna wyjaśnia wszystko. Wieloryb! Obok drugi! Po zrobieniu zdjęć robimy zwrot i oddalamy się. Na wszelki wypadek. Jakby nie dość tych zoologicznych atrakcji, w chwilę po tym przepływają obok jachtu dwa stada delfinów.

Późnym popołudniem wchodzimy do portu Puerto Colon w Los Cristianos. Jest to typowa marina ze

wszystkimi udogodnieniami, bardzo zatłoczona. Po dłuższych manewrach dobijamy do jedyne go wolnego miejsca przy pomoście. Bosman pozwala nam zostać zastrzegając, że jest to miejsce wykupione i w razie powrotu właściciela trzeba będzie je opuścić. Wieczorem odwiedzają nas znajomi - załoga Boeinga 767 nocująca po przylocie na Teneryfe. Ciepła rozgwieżdżona noc i szklaneczka czegoś mocniejszego niż woda sprzyjają opowiadaniom i wspomnieniom.

Rano z lekkim bólem głowy opuszczamy port. Pozostał już ostatni odcinek naszej wyprawy - do Los Gigantes tylko 15 Mm wzdłuż brzegu. Wieje bardzo przyjemny wiatr - 3<sup>B</sup> z baksztagu. Z prawej burty widać szaro-beżowe zachodnie wybrzeże Teneryfy. Sporo nowoczesnych hoteli oraz zielonych plantacji bananów, które ożywiają skalisty, jachtowy krajobraz.

Po południu wchodzimy do portu. To już koniec wyprawy. Wita nas Joe, któremu przy piwie opowiadamy o naszych wrażeniach z rejsu. Następnego dnia zdajemy jacht, a wieczorem odlatujemy do kraju. Przepłynęliśmy 230 Mm, odwiedzając 4 wyspy.  
Fot. Janusz Górka

## Koszt i warunki czarteru

- Koszt w przeliczeniu na 1 osobę wyniósł ok. 1000 zł/7 dni
- 2 osoby z załogi powinny mieć patent co najmniej żeglarza lub złożone oświadczenie o posiadanych umiejętnościach. Przedstawiciel firmy czarterowej może w przypadku wątpliwości zarządzić egzamin praktyczny lub przydzielić na rejs skippera na koszt czarterującego albo rozwiązać umowę bez zwrotu pieniędzy.

## Kilka uwag dla amatorów żeglowania na Wyspach Kanaryjskich

- Poziom usług świadczonych przez firmy czarterujące jachty jest bardzo wysoki. Jachty są w dobrym stanie technicznym - nowe lub po modernizacji. Wyposażone są we wszystko, co potrzebne do żeglugi, począwszy od pomocy nawigacyjnych, GPS, komputera pokładowego, autopilota, echosondy, a skończywszy na kompletnym wyposażeniu kambuza. Zaopatrzone są także w kompletną dokumentację pokładową, w tym instrukcje obsługi poszczególnych instalacji jachtu wraz ze schematami, co ułatwia lokalizację poszczególnych elementów w przypadku usterki.

- Mapy i książki locji są uaktualniane, chociaż zaobserwowaliśmy drobne nieścisłości w przypadku opisu światła. Należy zwrócić uwagę na adnotacje na mapach, informujące o możliwej niezgodności współrzędnych mapy z danymi otrzymanymi z elektronicznych przyrządów pokładowych (GPS), ponieważ mapy kreślone były w XIX wieku według tradycyjnych

metod pomiarowych. Przeszkody nawigacyjne (skały, rafy) nie występują. Porty na wyspach, poza największymi, nie oferują dobrego schronienia podczas silnych sztormów.

- Prądy morskie, również pływowe, nie mają większego wpływu na technikę żeglowania, w tym podejścia do portów. Natomiast same pływy są duże (ocean!) - szczególnie podczas pełni księżyca, czego doświadczyliśmy. Należy o tym pamiętać podczas postoju nocą w porcie.

- Charakterystyczne dla Wysp Kanaryjskich są tzw. strefy przyspieszenia wiatru - obszary, gdzie wiatr wieje z wielokrotnie większą prędkością niż tuż obok. Wpływanie w taką strefę można porównać do uderzenia nagłego, silnego szkwału. Strefy te, będące wynikiem efektu dyszowego występującego pomiędzy wyspami, są dokładnie opisane w początkowych rozdziałach książki locji Wysp Kanaryjskich.

- W portach i marinach jachtowych można się zaopatrzyć w paliwo i wodę. Prąd na kei jest dostępny tylko

w marinach jachtowych. Woda pitna często sprzedawana jest w cenie 600 peset za 1 metr sześcienny (jak dla statków). **Przelicznik:** 100 peset = 2,50 zł.

- Ceny w sklepach porównywalne z krajowymi, z wyjątkiem wina (1 litr wina często tańszy jest od 1 litra wody).

- Po przepłynięciu do portu należy zgłosić się z dokumentami jachtu oraz paszportami do biura policji portowej (najczęściej) lub biura administracji portu, w celu uiszczenia stosownej opłaty portowej. Wysokość opłaty portowej zależy od atrakcyjności portu, od 2300 peset do 1600 peset. Można tam również otrzymać aktualną prognozę pogody wraz z mapą synoptyczną.

- Rozliczenia finansowe podczas rejsu rozwiązyaliśmy „wspólną kasą”. Do kasy każdy z naszej ósemki wpłacił po 50 USD. Z tego funduszu opłacane były: prowiant, woda, paliwo (ceny porównywalne z krajowymi) i opłaty portowe. Pieniądzy tych wystarczyło nam do końca rejsu.