

Biały Wieloryb wpuszczony w kanał (Angielski)

Brest

Półtorej doby podróży busem zawsze stanowi trudne przeżycie. Co gorsze, dniem poruszaliśmy się przez nudną jak flaki z olejem niemiecką autostradę a malownicze wzgórza Normandii wypadło nam przebywać nocą, co całkowicie pozbawiało nas turystycznych atrakcji. Jedyne znane z historii D-day nazwy, jak Caen czy Bayeux budzą trochę żywsze uczucia. Wreszcie wczesnym rankiem docieramy do Brestu. GPS zaprowadził nas wprawdzie do portu, ale nie potrafi pokazać nam właściwej mariny. Wreszcie telefony do Bogdana pozwalają odszukać marinę Chateau de Brest i Roztocze w niej. Odebranie jachtu zabiera nieco czasu i wreszcie koło. Po południu stajemy się jego panami. Spacer po mieście, kolacja i wreszcie można wypaść się na leżać. Rano kąpiel, śniadanie wyczerpuje program więc po zatankowaniu paliwa ruszamy w drogę.

Wiatr w zatoce wieje z południowego zachodu co nie wystarcza do pełnego żeglowania, ale jednak grot pomaga nam nieco. Po minięciu latarni Petit Minou można jednak dostawić kliwer i wyłączyć silnik. Przez cieśninę za Ushant przepływamy już pełnym baksztagiem osiągając bez trudu 6 węzłów. Jeszcze zwrot przez rufę i obieramy kurs na wyspy kanałowe. Niestety, dla jachtu o zanurzeniu Roztocza, niedostępne. Nocą wiatr się nieco rozwiewa i jacht rozpędza się chwilami do dziesięciu węzłów. Nie ma jednak samego dobrego. Akumulatory słabną i trzeba włączyć silnik by je doładować a tu okazuje się pęknięty przewód paliwowy do wtryskiwacza. Adamowi udaje się prowizorycznie uszczelnić pęknięcie więc akumulatory można ładować. Za to nie działa alternator od obwodu rozruchowego. W najbliższym porcie czeka nas dłubaninka. Dla urozmaicenia, Romkowi udaje się strzelić serię niekontrolowanych zwrotów.

Rano wiatr nieco słabnie i druga wachta zabiera się za śniadanie. W ciągu dnia wiatr zdycha a prąd pływowy hamuje nas wydatnie i prędkość spada poniżej 1.5 węzła. Koniec z żeglowaniem. Odpalamy silnik i zrzucają żagle. Powoli prędkość prądu spada i jego kierunek staje się mniej złośliwy. Po minięciu Guernsey prąd zmienia kierunek i stopniowo przyspieszamy. Koło przyładka Hauge znowu pędzimy ponad 10 węzłów. Wokół nas skłębione wedy. Odślaniają się kolejne światła, wreszcie widać czerwoną główkę awanportu Cherbourga. O 23 wchodzimy do zatłoczonej mariny, gdzie cudem znajdujemy wolne miejsce do zacumowania.

Cherbourg

Leniwy następny dzień. Jedyne Adam walczy z ciekącym przewodem paliwowym i odmawiającym współpracy alternatorem. Okazuje się, że niezbędna jest wymiana regulatora napięcia wraz z szczotkotrzymaczami. Na szczęście, udaje się to znaleźć w firmowym sklepie Mazdy. Odbywamy w podgrupie spacer malowniczymi uliczkami Cherbourga, zjadamy lunch w postaci muli po normandzku i powoli przymierzamy się do wyjścia. Prognozy zapowiadają leniwe wiatry ze wschodu. Aby nie kopać się z koniem planuję przeskoczenie kanału na północ i odwiedzenie cieśniny Solent, a raczej któregoś ze znajdujących się tu portów. Wychodzimy późnym wieczorem. Mizerny wiatr ze wschodu powoduje lekkie zawracanie głowy ale wreszcie ustala się na spokojną trójkę. Noc upływa na omijaniu statków żeglujących tam i sam po kanale. Sterujemy prosto na północ, ale prądy pływowe najpierw wywożą nas daleko na zachód a następnie w miarę zbliżania się do wyspy Wight z powrotem na wschód. Wykorzystujemy to, by do cieśniny Solent wchodzić z prądem i z wiatrem.

Portsmouth

Piękna pogoda wita nas na podejściu do wyspy Wight. Z daleka lśnią w słońcu kredowe klify. Z cieśniny wychodzą liczne statki i jachty. Wśród nich, szary okręcik z brytyjskimi barwami na burcie. Po jakimś czasie od okręcika odbija rib i zmierza zdecydowanie ku nam. Kurtuazyjne

zapytanie, czy można wejść na pokład na które można tylko równie kurtuazyjnie odpowiedzieć. Skrupulatne wypytywanie skąd, dokąd, kto jest skiperem, o listę załogi i właściciela. A szczególnie, jakie to porty afrykańskie jacht w swojej podróży odwiedził. Pewne zdziwienie budzi informacja, że na czarnym lądzie istnieją jakieś hiszpańskie miasta. Wreszcie dostaję informację gdzie mam przycumować do burty owego okręciku w celu dokonania inspekcji. Dwóch panów w nieomal nurkowych kombinezonach płynie z nami. Wchodzimy do Portsmouth i zawijamy do mariny Haslar gdzie czeka już na nas znajomy okręcik. Cumowanie jest trywialne, bo wiatr spycha zastopowany jacht na szarą burtę. No i zaczyna się na całego czesanie jachtu. Specjalna ekipa zbiera kurze z jachtowych mebli w celu odszukania śladów narkotyków. Kolesie są sympatyczni, ale swoją robotę wykonują gorliwie. Pracownicy usiłują dostać się do zbiorników na wodę. W zakamarkach forpiku znajdują stare puszki konserw zapomniane przez którąś z poprzednich załóg. Nie omieszkają przewietrzyć nam żagielkoi i zaglądnąć do akumulatorów. Ostatecznie nie znalazłszy niczego kompromitującego pomagają znaleźć miejsce w jednej z marin. Wybór pada na Gunwarf Quai po wschodniej stronie rzeki.

Cumowanie w wartkim prądzie odpływu stanowi pewną sztukę, ale przy drugim podejściu, tym razem pod prąd, udaje się znakomicie. Piotr znajduje malowniczy pub na kolację. Rano wycieczka do muzeum marynarki z Victory i Warriorem na czele. Jeszcze obiad i żegnamy się z gościnną mariną u stóp Spinaker Tower. Najpierw w poprzek rzeki do mariny Gosport, gdzie w przewidywaniu bojów z prądem Tamizy tankujemy paliwo po dach.

O 1700 oddajemy cumy i z rosnącym prądem odpływu wypadamy na wody cieśniny Solent. Wschodni wiatr nie pozwala zbyt długo płynąć prawym halsem, bo wkrótce kończy się nam głęboka woda. Więc zwrot i okazuje się, że daje się płynąć kursem 120 stopni. To pozwala przejść na południową stronę kanału jeszcze przed strefą rozgraniczenia ruchu. W nocy mijamy się z karawanami statków. Nad ranem wiatr odchodzi na SSE więc można wrócić na prawy hals, tym razem już po południowej stronie strefy.

Dunkierka

W środku nocy budzi mnie potężny huk. Wyskakuję z koi na pokład i widzę pędzącą za rufę lewej burty łódkę ze zwalonym masztem i bez żywego ducha na pokładzie. Przez chwilę widzę ją w poświacie naszego rufowego światła po czym znika w ciemnościach. Stajemy, rozglądamy się wokół i odszukujemy światelko dryfującego jachtu. Podchodzimy bliżej. Na pokładzie dwóch mężczyzn. Na nasze obwołanie odpowiadają bełkotliwie, że właśnie usiłują zrozumieć co się stało. Sprawiają wrażenie pijanych, W pierwszej chwili odpowiadają, że owszem, nasza pomoc by się im przydała, ale dowiedziawszy się, że to Oni na nas wjechali, zmieniają zdanie. Kłóć się między sobą, jak mogli nie zauważyć „the damn big ship”. Zgłaszamy kolizję przez radio. Seria pytań o to, czy są ranni, potem te same pytania do załogi Hope, bo taką nazwę nosi 9cio metrowy, dość staroświeckiej budowy jacht. Tam także nikt nie odniósł obrażeń. Ostatecznie, skoro Anglicy odmawiają asysty lub holowania, SAR pozwala nam odpłynąć do Dunkierki. W regularnych odstępach czasu wywołują Hope, ale bez odzewu.

Dookoła przylądka Griz-Nez prąd rozpędza się do ponad 5 węzłów i to w sprzyjającym nam kierunku. Do wschodniego portu w Dunkierce docieramy jednak dopiero o 12, przy niskiej wodzie. Do mariny Gran Large wchodzimy z niepokojem patrząc na echosondę, ale wszystko okazuje się OK. Adam w cudowny sposób prostuje pogiętą stójkę i kompletuje porwane stalówki relingów. Dziwnym wydaje się obyczaj, że w sobotę już o 4 zamykane są restauracje. Za to, zadeklarowawszy, że nie zostajemy na noc, hafemmajster rezygnuje z pobrania opłaty portowej. Port jest ciekawy, poddzielany śluzami i zwodzonymi mostami, ale nasza marina jakkolwiek oddalona od centrum zapewnia możliwość wejścia i wyjścia o każdej porze. Wiatru ani śladu ale prąd nam pomaga i langsamm aber siher ruszamy na morze.

Londyn

Nocą mijamy strefę rozgraniczenia ruchu w cieśninie Dover (lub Kaletańskiej, jeśli ktoś woli Francuzów) Ruch statków umiarkowany a wachtowi nie mają większych trudności z ustaleniem, z której strony są ich rufy, które, jak wiadomo każdemu żeglarzowi, są dużo ładniejsze od dziobów. Wreszcie pojawia się słaby wiaterek od lądu co pozwala wpłynąć w The Hole pod żaglami. Jeszcze trochę i docieramy w Princess Chanell. Prąd ciągle przeciwny co budzi nadzieję na korzystną odmianę po wejściu do Tamizy. Nawet pojawia się wiatr z możliwego do przyjęcia kierunku, co pozwala nareszcie uciszyć silnik. Prąd, zgodnie z oczekiwaniem odwraca się i już w Yantlet Channel suniemy żwawo 6 węzłów. Niestety, po wejściu do rzeki wiatr staje się zupełnie przeciwny zatem silnik wraca do łask a żagle opadają. Prąd tężeje i żwawo polykamy kolejne zakręty. Osuchy na brzegach znikają i prąd znowu słabnie. W momencie kiedy mijamy Erith prąd odwraca się ale na szczęście, na prawym brzegu widać stojące na bojach jachty. Sporo bojek jest wolnych, więc bez wahania skręcamy w ich stronę. Sprawdzamy głębokość i po odjęciu siedmiu metrów pływu zostaje jeszcze bezpieczna głębokość. W chwilę po zacumowaniu podpływa do nas niewielki jacht. Skiper przedstawia się jako członek lokalnego jachtklubu i wita nas w swoim gospodarstwie. Zaprasza do zapisania się do książki gości i zawozi mnie z Piotrem na brzeg. Wymieniamy wizytówki.

Pobudka o 4 rano by załapać się na poranny przypływ. Po trzech godzinach docieramy pod Tower Bridge i udaje się wywołać na 80 kanale marinę St. Katrine. Mamy poczekać chwilę do czasu wyjścia kilku jachtów. Czekamy przy burcie zacumowanej na rzece barki. Właściciel obudzony ruchem na pokładzie wynurza się z kabiny i łaskawie pozwala nam pozostać przy burcie. Widząc wychodzące jachty szybko wracamy do czekającej na nas śluzy. Po chwili jesteśmy już zacumowani w ekskluzywnej marinie.

Postój urozmaicony wycieczkami do city i statkiem do Greenwich. Lunche z wykwinnymi daniami kuchni angielskie typu fish & chips lub dla odmiany bufet w chińskiej knajpie. Wysoka woda, przy której możemy opuścić marinę wypada koło 1920 naszego czasu, przy czym nie ma pewności, czy wody wystarczy do opuszczenia śluzy. Most na wejściu się podnosi się i przy asyście licznych gapiów z kamerami wprawiam Roztocze do śluzy. Teraz długie oczekiwanie na dokładnie najwyższą wodę. Wreszcie brama wyjściowa się otwiera i ruszamy na rzekę żegnani przez śluzowego. Początkowo prąd jeszcze w górę rzeki, ale wkrótce rozpędza się w stronę morza. Tamiza jest pełna nieoświetlonych przeszkadzajek więc trzeba wyteżać wzrok, by nie włądować się na którąś z nich. W środku nocy żegnamy się z rzeką i wypływamy na spenetrowane już wcześniej estuarium.

Ostenda

Świeży wiatr z zachodu rozpędza nas do przyzwoitej prędkości niezależnie od kierunku pływu zbliżamy się do strefy rozgraniczenia ruchu. Ruch nie jest specjalnie ożywiony. Rano pędzimy w stronę Ostendy po 9 i 10 węzłów. Coraz trudniej utrzymać kurs względem wiatru więc zrzucamy grota. Na samym kliwrze szybkość niewiele spada. Wybieranie drogi pomiędzy przybrzeżnymi płycznami wymaga sporej uwagi. Na szczęście komputerowa nawigacja wspierana przez Furuno pozwala się z tego wywiązać bez trudu. Fala na przybrzeżnych płycznach rośnie więc wcelowanie w główki portu sprawia pewne trudności, szczególnie że właśnie wchodzi wielka pogłębiarka i kuter rybacki, który wysunął nos z portu by natychmiast do niego powrócić. Śluza do mariny Mercator już o tej porze nie działa więc cumujemy do pomostu dla oczekujących w Royal North Sea YC. Sondowanie oraz analiza tabeli pływów przekonuje, że wody pod kilem powinno nam wystarczyć nawet przy niskiej wodzie. Spóźniony obiad na kolację i spać. W każdym razie ja, ba młodzi jednak ruszają na podbój Ostendy „by night”

Prognoza pogody w klubie nie jest optymistyczna. Wiatr wprawdzie ze słusznego kierunku ale najpierw 6B, w ciągu dnia 7B a w nocy nawet 8B z silnymi szkwałami. W normalnych warunkach nie wychodziłbym w morze, ale goni nas termin oddania jachtu w Amsterdamie,

Przygotowujemy więc sztormowego kliwerka i ruszamy w drogę. Przebicie się przez załamującą się w główkach portu falę stanowi nie lada wysiłek dla silnika. Wreszcie jednak można się odłożyć na docelowy kurs i postawić tą chusteczkę do nosa na dziobie i zarefowanego bezana na rufie. Jacht powoli nabiera prędkości. Niech no tylko prąd się odwróci.

Amsterdam

Najchętniej zakończyłbym rejs w Ijmuiden i nie pchał się do Amsterdamu gdzie czarno widzę możliwość znalezienia miejsca w cywilizowanej marinie, ale moi ambitni załoganci nie popuszczają. Wyrzebujemy więc z REEDSa telefony kontaktowe. Sixhaven odpuszczamy od razu, bo przecież tam jachty tylko do 15 metrów. Aeolus nie odpowiada na telefony. Pozostaje Niuwendam, na końcu krętego kanału na północnym brzegu. Odpowiedź jest pozytywna, tak 18m LOA i 3m draft jak najbardziej akceptowalne. Ruszamy na pewniaka.

Wiatr początkowo NW silny, ale bez szaleństw. Nasze asekuranckie żagielki wydają mi się cokolwiek zbyt małe. Ale pamiętam o prognozie, która wkrótce zaczyna się spełniać. Utrudnienia są takie, że musimy się trzymać po odlądowej stronie strefy rozgraniczenia ruchu, na której występują liczne mielizny. Na dodatek mijamy kilka ruchliwych portów. Co prawda przy panującej pogodzie ten ruch nie jest specjalnie groźny, większość widzianych statków stoi na kotwicach, ale o spaniu nie ma mowy. Pojawiają się naprawdę silne szkwały z deszczem a nawet gradem. Fala piętrzy się nad mieliznami i chwilami sięga 12 m. Nooo, tyle to widział tylko Zenek, ja najwyżej 4, ale i tak wystarczy. Próba wysiusiania się w toalecie kończy się krwawo, t.zn. nabijam sobie guza i muszę zrobić prowizoryczny opatrunek z podręcznych środków, (z papieru toaletowego) Wychodzi mi, że w Ijmuiden będziemy zbyt wcześnie, więc ku rozżaleniu 2 wachty każę sprzątnąć bezan. Nad ranem majaczą na horyzoncie światła nad Ijmuiden. Porównujemy charakterystyki światel z komputerkiem i wybrawszy rozsądną drogę a na dodatek podpierając się silnikiem wjeżdżamy między falochrony.. Dopiero na spokojnej wodzie zrzucamy kliwra. Wywołuję przez radio obsługę śluzy i umawiam na przeprawę. Początkowo kierują nas do śluzy dla jachtów, ale przypomniawszy sobie 3m zanurzenia otwierają tą większą z prawego zespołu.

Robi się już widno, więc w kanale możemy spokojnie zjeść śniadanie. Spokojnie, wyprzedzani przez wszystko co pływa defilujemy przez Amsterdam i odszukawszy właściwy kanał kierujemy się do Niuwendam. Sonda pokazuje niepokojąco płytka wodę, ale ciągle jeszcze nam wystarczy. Pamiętam o półtorametrowej rezerwie pomiędzy wskazaniem echosondy a rzeczywistą głębokością, zmierzona w Ostendzi sondą ręczną. Po kolejnym zakręcie odsłania się marina i skrawek wolnej kei czekającej na nas u wejścia. Podchodzę ostrożnie i pół metra przed keją stajemy. Na dnie. Rzeczywiście, echosonda pokazuje 1,5m. Gostek z mariny zapewnia nas, że akurat z tej strony jest górka, jeżeli zajedziemy z drugiej strony będzie OK. Dobrze. Wycofuję jacht bez trudu, dzięki ostrożnemu podejściu. Wchodzimy w głąb mariny, obracam jacht i podchodzimy od tej strony. Jest zdecydowanie lepiej. Jacht staje dopiero o 30 cm od kei. Od biedy da się na keje zejść, ale nie za elegancko. Znowu telefon do Aeolusa, znowu bez odpowiedzi. Próbujemy do Sixhaven. Ku mojemu zdumieniu, odpowiedź jest pozytywna. Na dwa dni postoju można. No to żegnamy się z Niuwendam. Mały labirynt na wejściu i okazuje się, że możemy stanąć przy dąlbach, prostopadle do zacumowanych tam jachtów i korzystać z pomostu łączącego to miejsce z brzegiem. Kabel do podłączenia prądu wystarcza, oczywiście wtyczka nie pasuje do posiadanej przez nas przelotki, ale Adam ma już to opanowane w postaci starannie zastruganych kołeczków. Ruszamy na podbój Amsterdamu z typowo holenderski lunchem w tybetańskiej restauracji. Koledzy ruszają na poszukiwanie głównej atrakcji, czyli dzielnicy czerwonych latarni. Ja jednak padam po ostatniej nocy na nos, więc wracam na jacht. Kąpiel i spać. Następnego dnia pozostaje już tylko oddać jacht w dobre ręce, zapakować się do busa i ruszyć w drogę do domu. Rejs niewątpliwie był ciekawy i dość wymagający.