

Obrazki z Atlantyku

Artur Krystosik

Halifax, kanadyjskie miasto w Nowej Szkocji. Świadek tragedii Titanica i ofiara największej eksplozji sprzed ery atomowej, gdy w 1917 roku z siłą 3 kiloton trotylu eksplodował statek wylądowany materiałami wybuchowymi. Halifax to również miejsce formowania konwojów podczas Bitwy o Atlantyk. Czuje się tam historię, a magia tych wód zainspirowała autorów kilku popularnych szant. Miło jest zaczynać rejs w takim miejscu.

W tym roku Halifax był punktem startu s/y „Isfuglen”, którego celem było przejście północnego Atlantyku trasą konwojów atlantyckich, w ramach projektu „Shackleton 2015”. Liczyłem że te trudne wody dadzą solidny wycisk jachtowi i załodze oraz chociaż odrobinę pozwolą zbliżyć się do warunków spotykanych na Oceanie Południowym, który będzie celem w wyprawie w roku 2014.

Najkrótsza droga do Europy prowadzi obok wybrzeży Nowej Funlandii, na ławicach Grand Banks (znanych z filmu „Gniew oceanu”), kiedyś będących najbogatszymi łowiskami świata. Wody te są miejscem styku zimnego prądu Labradorskiego z ciepłym Gólfstromem. Efektem tego są mgły. W maju i czerwcu widzialność poniżej 2 Mm utrzymuje się przez 30 do 40% czasu. Płytkie wody Grand Banks sprzyjają spiętrzaniu się fal, a obszar zagrożony występowaniem dryfującego lodu rozciąga się setki mil w głąb oceanu. Jak mawiają miejscowi, na Nowej Funlandii jest mnóstwo świeżego powietrza, przeważnie z prędkością 120 km/h.

Nie wiem ile z tego wiedziały nasze rodziny, ale na wszelki wypadek wolałem nie sprawdzać.

Pierwsze kroki na kanadyjskiej ziemi

Po długim i męczącym locie lądujemy na lotnisku w Halifax. Pogoda jak to w Szkocji, mgły nie ma tylko wtedy kiedy leje, ale gdyby było inaczej to chyba czułbym się zawiedziony. Przed nami pierwsze wyzwanie - immigration. Pewien przedsmak mieliśmy już we Frankfurcie, gdy bilety w jedną tylko stronę spowodowały (chyba) zapalenie się czerwonego światełka przy sprawdzaniu karty pokładowej i dodatkową kontrolę.

W sumie obyło się bez większych problemów, choć u każdego z nas proces odprawy wyglądał inaczej. W moim przypadku było to tylko kilka rutynowych pytań o cel pobytu. Bagaże Mateusza trafiły do kontroli celnej i po znalezieniu suszonych pomidorów (do Kanady nie można wwozić żadnej żywności) trafił na listę osób które do końca życia będą szczegółowo kontrolowane przy przekraczaniu granicy USA i Kandy. Nie zapłacił natomiast 400\$ kary jaka mu się zgodnie z taryfikatorem należała. Za to u Tomka kilka małych stoiczków dzemu z aronii nie spowodowało takich problemów. Pawłowi wbili w paszport pieczętkę i powiedzieli że ma opuścić Kanadę w ciągu 4 dni (tyle deklarowaliśmy jako maksymalny pobyt w Halifax), a Marcinowi kazali zameldować się na statku (!) w ciągu dwóch dni.

Dwukrotnie próbowaliśmy dowiedzieć się jak wygląda procedura odprawy przy opuszczaniu Kanady jachtem i dwukrotnie dostaliśmy odpowiedź, że nic nie trzeba robić ani nigdzie nie trzeba się zgłaszać. Czy ktoś coś z tego rozumie?

Przygotowania

Przejęcie i przygotowanie jachtu do tygodniowego rejsu na Bornholm zajmuje zwykle dzień. Ile więc powinno zająć przygotowanie do 4 tygodniowego rejsu przez północny Atlantyk? Mnie wyszło że dwa dni, wliczając w to kilkugodzinną wycieczkę samochodową po Nowej Szkocji. Wariactwo? Nie, zakupy i sztautowanie żywności, woda i paliwo, sprawdzenie takielunku i najważniejszych mechanizmów jachtu, szkolenie i pogadanka nie zajmują dużo czasu jeśli ma się do dyspozycji sprawną i kompetentną załogę. Poza tym Patrycja, dobry duch tego jachtu, która weszła na pokład już w Nassau na Bahamach znała w dokładnie jego stan, co znacznie przyspieszało prace. Niestety uspiło również moją czujność, i po raz kolejny okazało się że zaufanie jest dobre ale kontrola jeszcze lepsza. Drobiazg, ale przegapiłem awarię wiatromierza.

Z Halifax do Troon w Szkocji jest około 2300 Mm. Odliczając przygotowania, dni przylotu i wylotu oraz jeden planowany postój na Nowej Funlandii mamy 23 dni żeglugi. Musimy więc codziennie robić 100 Mm do celu,

czyli VMG nie może spadać poniżej 4 węzłów. Północny Atlantyk to nie pasaty, pogoda jest zmienna i nie ma gwarancji wiatru. W okresach ciszy jedyną możliwością jest silnik, który potrzebuje paliwa. Ale ile go zabrać? Tyle ile się da. Zatankowaliśmy 500l do zbiorników i 300l do kanistrów. Dawało to ponad 200h pracy silnika i co najmniej 1000 Mm zasięgu. Jak się potem okazało, spaliliśmy tylko paliwo z kanistrów.

Podobna kwestia dotyczy wody. Pojemność zbiorników to 800l, co przy 7 osobach w załodze daje ponad 30 dni autonomii, przy założeniu zużycia przez jedną osobę 3l na dobę. Ale jeśli z jakichś powodów woda stanie się niezdatna do picia? Na wszelki wypadek zabieramy żelazną porcję w butelkach. Półtora litra na osobę na każdy dzień żeglugi. Żywność nie jest już tak wrażliwa i obliczamy ją z tygodniowym zapasem. Jest drogo. Jakość tanich produktów jest niska, a chleb po prostu obrzydliwy.

Nowa Szkocja

Korzystając z chwili wolnego czasu jedziemy na małą wycieczkę po Nowej Szkocji. Naszym celem jest wybrzeże zatoki Fundy gdzie występują najwyższe na świecie pływy sięgające 16 m (Burntcoat Head), a w Halls Harbour serwują najlepsze w całej prowincji homary. Nowa Szkocja jest bardzo urokliwa. Pokryta łagodnymi wzgórzami, porośnięta klonowymi lasami, z ostrymi klifami w linii wybrzeża.

Szesnastometrowych pływów nie zobaczyliśmy, bo był akurat odpływ i pływy kwadraturowe, ale spacer po odsłoniętym dnie morza był bardzo przyjemny. W Halls Harbour spróbaliśmy miejscowego specjału, czyli wielkich, kilkufuntowych homarów. W zimnych wodach osiągają one ogromne rozmiary, rekordowy miał masę ponad 20 kg.

Późnym popołudniem wracamy na jacht, i jak to mam w zwyczaju wychodzimy na noc żegnając Halifax. Kurs Nowa Funlandia, gdzie powinniśmy dotrzeć za 4 dni.

Nowa Funlandia

Pierwsze godziny rejsu upływają na silniku. Z czasem pojawia się wiatr i możemy postawić żagle. W trakcie żeglugi obserwujemy stały spadek temperatury wody. Wyraźny znak oddziaływania prądu Labradorского. Okresowo pojawia się mgła ograniczając widoczność do kilku kabli, radar jest więc w ciągłym pogotowiu. Na szczęście wody są puste. Nie spotykamy nawet kutrów poławiających homary, z którymi nasi poprzednicy mieli stale przepychanki. Mimo pustych wód dzieje się tu niespodziewanie dużo. W nocy, na nogi zrywa mnie przeraźliwe wycie dochodzące z nawigacyjnej. Okazuje się że to UKF-ka w ten sposób daje znać o odebraniu MAYDAY RELAY. Umarłego by obudziło. W pośpiechu łapię ołówek i kartkę papieru. Ale tam pracują fachowcy i nie śpieszą się. Dopiero po 30 sekundach stacja brzegowa nadaje komunikat. Kuter rybacki wszedł na skały i poszukiwane są jednostki które mogą udzielić pomocy. Rzut oka na pozycję, ponad 120 mil od nas. Tym razem nie zostaniemy bohaterami.

Przychodzi silny wiatr, a wraz z nim kolejny MAYDAY. Tym razem zaobserwowano czerwone rakiety, a stacja brzegowa prosi o kontakt wszystkie jednostki mogące udzielić informacji o tym zdarzeniu. Nic nie widzieliśmy, zresztą w tej mgłę przegapilibyśmy i wybuch jądrowy.

Pogoda jest stale zmienna. Okresy wiatru przeplatają się z ciszą. Nad Nową Funlandię nasuwa się niż, który przyniesie silne przeciwne wiatry uniemożliwiające żeglugę do St. John's. Dramatu nie ma, gdyż od początku liczyłem się z możliwością że nas stamtąd wydmucha. A z tym niżem będziemy się użerać prawie do samego końca rejsu. W zasięgu jest jednak Trepassey, małe port rybacki położony w głębi fiordu, na południowym wybrzeżu wyspy. Nie zdziwiłbym się gdybyśmy byli tam pierwszym polskim jachtem. Z Trepassey swoje losy związała Amelia Earhart, która w 1928 r. (w rok po Lindberghu) wystartowała stamtąd do pierwszego kobiecego lotu transatlantyckiego. Dzisiaj upamiętnia to małe muzeum. W Trepassey nie ma pokrycia GSM, a na stacji benzynowej nie można kupić oleju napędowego. Podobno w Kanadzie nawet duże ciężarówki napędzane są benzyną.

Po 12 godzinach postoju z prognozą NW8 wychodzimy. Normalnie tj. w rejsach przybrzeżnych siedziałbym w porcie, ale tu jacht i załoga musi wytrzymać, inaczej cała ta zabawa w dalekomorskie żeglarstwo nie ma sensu. Trepassey żegna nas widokiem skaczącego Humbaka, szkoda że był tak daleko.

Po ortodromie i według gwiazd

Po wyjściu płyniemy wzdłuż wybrzeża w tężejącym wietrze. Po kilku godzinach mijamy Cape Race i przyjmujemy kurs na Szkocję. Przed nami już tylko ocean. Kusiło mnie licho, żeby wyłączyć elektronikę i jak na Classic Cup płynąć wyłącznie w oparciu o klasyczną nawigację. Ale nie, może następnym razem. Za to sprawdzę czy GPS dobrze liczy ortodromę, a jak źle to głupka wyłączę. Przy wykorzystaniu Sight Reduction Tables wyznaczenie kursu początkowego drogi po ortodromie sprowadza się do pojedynczego sprawdzenia w tabeli, więc GPS-a nie wyłączyłem.

Z nastaniem nocy wiatr osiąga siłę sztormu. Z podwójnie zarefowanym grotem i częściowo zrolowanym kliwrem idziemy pełnym bejdewindem 5 do 6 węzłów. Cudowna żegluga. Na pokładzie obowiązkowo dwie osoby. Boję się lodu i kutrów. Na pełnym oceanie zredukujemy obsadę i na pokładzie będzie przebywał tylko sternik, a druga osoba w gotowości 2 minutowej na dole. Moja gotowość jest zawsze tak sama - trzydziestosekundowa. Śpię w tym w czym wychodzę na górę. Raz w spodniach i polarku, a raz w sztormiaku i kaloszach. Jedziemy w typowym układzie 3 wacht po 4 godziny, z wachtą łamaną w południe. Sprawdza się doskonale. Ludzie nie są przemęczeni, i nie mają również czasu na nudę. Pewnym wyzwaniem jest kambuz, który wypada pomiędzy wachtami nawigacyjnymi. Jakości posiłków pilnuje Mateusz, więc ze średnio jadalnych produktów dużym nakładem pracy powstają niezłe posiłki.

W słoneczne dni wyznaczamy pozycje astro. Celuje w tym Mateusz, a potem również Patrycja. Po początkowych wpadkach dokładności są całkiem niezłe, rekord to 1.5 Mm. Linie pozycyjne wychodzą również w nocy, głównie z Capelli (najjaśniejsza gwiazda w gwiazdozbiórze Woźnicy), która jest dobrze widoczna po zmierzchu nad jasną jeszcze linią widnokregu.

Chleb

Hodowlę potwora Mateusz rozpoczął już w Halifax. Wachta kambuzowa miała przykazane karmić go i doglądać. Codziennie dwie łyżki mąki i odrobina wody. Potwór (zakwas do pieczenia chleba) został umieszczony w potencjalnie najcieplejszym miejscu, w komorze nad silnikiem. Mimo upływu czasu rosnąć nie chciał (zimno). Zaczęło to stanowić poważny problem. O ile zawsze śmiałem się z osób narzekających na chleb poza Polską, o tyle to ohydztwo z Kanady nadawało się do jedzenia wyłącznie w desperacji, po zrobieniu grzanek, ewentualnie po kompletnym zalaniu ketchupem.

Gdzie na jachcie najdłużej utrzymuje się temperatura stosowna do hodowli potwora? W śpiworze kapitana. Nie da się ukryć, że w koi przebywałem najdłużej z całej załogi. Pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę, i wysiadanie potwora przyniosło bardzo dobre efekty. Pojawił się natomiast inny problem. Jak jeść chleb który woła do mnie Tato?

Środek Atlantyku

Im dalej od Nowej Funlandii tym prąd Labradorcki daje się bardziej we znaki. Temperatura wody i powietrza stale spada. Jest naprawdę zimno. W nocy mamy tylko 3°C, a najniższa zanotowana temperatura wody to 1°C. Stale towarzyszy nam mgła, która bardzo ogranicza widzialność. Późną nocą na radarze pojawia się echo. Uparcie zmierza do środka ekranu. Idziemy baksztagiem lewego halsu, a bomy są pospinane na kontrastotach. Z ciężkim sercem zmieniam kurs w lewo o 40 stopni. Mijamy się w odległości 2 Mm przy widzialności 1 kabla. Na UKF-ce zamieniamy kilka słów. To rybak wracający do domu i jak się okazało jedyny statek napotkany aż do wód europejskich.

Dni płyną jeden za drugim. Zawiązała się czwórka brydżowa, która każdą wolną chwilę spędza przy stoliku i kartach. Wachty przeszkadzają w grze, pada więc pomysł żeby włączyć głupka (autopilota) oraz alarm na radarze i co jakiś czas tylko rzucać okiem na zewnątrz. Ale na taką degrengoladę zgody nie ma. Zbliżamy się do środka Atlantyku. Zimny prąd Labradorcki ustąpił miejsca Golsztrömowi. Woda staje się coraz cieplejsza. Pojawia się niesamowite zjawisko bioluminescencji kilwatu, odkosów dziobowych oraz grzbietów fal. Którejś nocy jacht otaczają świetliste torpedy. To barszkujące wokół delfiny urządzają takie widowisko. Raz czy dwa świetlny pocisk szybuje nad falami. Ryba latająca? Jaka szkoda że nie można tego zarejestrować na filmie.

Wiatry przeważnie nie przekraczają 5B, ale zdarzają się i silniejsze. Raz dajemy się zaskoczyć szkwałowi 8B płynąc baksztagiem na pełnych żaglach. Oczywiście wtedy zacina się blok i nie można zrolować genuy. Innym

razem, w nocy, przy silnym wietrze źle sklarowany szot wpada do wody i nawija się na swobodnie obracającą się śrubę napędową. Przez dwa dni zastanawiałem się nad najlepszym sposobem wyjścia z opresji. Nie było pośpiechu, do póki wiał wiatr, doputy silnik nie był nam potrzebny. Wchodzenie do wody i nurkowanie raczej nie wchodziło w grę. Nawet przy bezwietrznej pogodzie zawsze obecny rozkołys może łatwo spowodować uderzenie głową o kadłub. Na szczęście ręcznie obracając śrubę w przeciwną stronę dało się bez problemu odwinąć linę.

Korzystając z ciszy robimy przegląd takielunku, tankujemy paliwo z kanistrów, a załoga wyskakuje za burtę. Temperatura wody to tylko 12°C, ale nie wykąpać się będąc na środku Atlantyku? Chłopaki pytają jak daleko jest do pozycji zatonięcia Titanica? Bo gdyby było blisko, to oni by najpierw poszli na dziób, a potem wyjęli drzwi od kabinki ...

Do diabła z tą statystyką

Planując rejs założyłem kurs po ortodromie, wzdłuż średniej trasy niżów atlantyckich, żeglując w ich dolnych połówkach. Ponieważ one chadzą dość szybko, okresy ciszy lub niekorzystnych wiatrów powinny być krótkie, a duży zapas paliwa pozwalał na stałe posuwanie się do przodu.

Niestety niż, który dmuchnął nam na pożegnanie Ameryki nie czytał chyba tych publikacji, bo zamiast grzecznie powędrować na NE, poszedł na E, zatrzymał się na środku Atlantyku i potężnie rozbudował. Promień cyrkulacji sięgał 800 Mm czyli prawie od brzegu do brzegu. Za pomocą darmowej bramki SMS, Marcin przysyłał nam codziennie na Iridium szczegółowe informacje o pogodzie, pozycje niżów oraz rekomendacje kursu na najbliższe 2-3 dni. Diabli mnie brali, bo on sugerował kurs 90-100, a ja chciałem 50-60. Odebranie faksymilki za pomocą radyjka SSB, wyjaśniało sytuację, ale nie poprawiało humoru. Celem w końcu była Szkocja, a nie Portugalia.

Niż rozbudował się i zatrzymał na kilka dni w jednym miejscu. Powoli dogoniliśmy go i wyszliśmy na jego czoło. Prognozy zapowiadały jego rychłe przejście nad nami, po którym liczyłem na wiatry N-NW, z nadzieją że kolejny niż zachowa się typowo i pójdzie na północ od Szkocji. Korzystne wiatry rzeczywiście przyszły, ale niż spłatał nam psikusa. Poszedł na SE, zostawiając nas w obszarze beznadziejnie słabych i przeciwnych wiatrów. Jego następca powtórzył trasę koleżki, i też siedł na 48-49 stopniu szerokości. Nie chcąc się kopać z koniem, z bólem serca zawróciliśmy na południe. Kosztowało nas to 120 mil i dobę na silniku. Wredne niżę zakręcały na północ dopiero nad Irlandią, więc trzeba było dotrzeć do Szkocji przez Morze Irlandzkie.

Witamy w Europie

Powitanie było spektakularne. Sztorm 9B z ESE. Na podwójnie zarefowanym bezanie i skrawku kliwra mieliśmy kąt martwy 150-160°, ale o dziwo żegluga na wiatr była całkiem przyjemna. Zerwało nam co prawda reflektor radarowy z masztu, ale widać słaby był. Po kilku godzinach wiatr odszedł na S, a później na W zachowując siłę sztormu. Prędkości w baksztagu oscyływały w granicach 8 w, a na zjazdach z fali przekraczały 10 w.

15.06.2012 w godzinach porannych, po 17 dniach żeglugi przecięliśmy południk przyładka Fastnet uznając to za zakończenie przejścia Atlantyku. Kolejne 3 dni zajęła żegluga do Troon, gdzie zawiniliśmy 18.06 tuż po północy. Sztorm zebrał swoje żniwo. Na Morzu Irlandzkim byliśmy świadkami kolejnych dwóch akcji ratunkowych. W jednym przypadku była to złamana ręka na małym jachcie, a w drugim pożar silnika na jachcie motorowym.

Zakończenie

Było łatwo czy trudno? Z jednej strony jacht i załoga świetnie sobie poradzili, choć z drugiej strony warunki nie były zbyt wymagające. Ale może właśnie dlatego takie się wydały, bo tak dobrze poszło? To co mnie zaskoczyło, to absolutny brak nudy mimo 28 dni rejsu i brak jakichkolwiek konfliktów czy spięć w załodze. Zarówno ja jak i pozostali uczestnicy chętnie powtórzymy taki przelot. Ale na to chwilkę musimy poczekać. W przyszłym roku celem jest Spitsbergen, a dopiero w 2014 Georgia Południowa. I co ogromnie mnie cieszy, będzie to prawie z tą samą załogą.