

prawdopodobieństwo wystąpienia tego zjawiska atmosferycznego na Wyspach Kanaryjskich przypada na okres od listopada do kwietnia, jednak jest ono dość rzadkie i o różnym, niekoniecznie silnym natężeniu.

Najlepsze pory roku do żeglowania to lato (z uwagi na mniejsze zafalowanie) i jesień (ze względu na lżejsze wiatry). Zimą, od mniej więcej połowy stycznia, odczuwalna zaczyna być martwa atlantycka fala idąca od północnego zachodu – efekt północnoatlantyckich zimowych sztormów – zderzająca się pod kątem prostym z falą wiatrową z północnego wschodu.

Pływy na Wyspach Kanaryjskich mają skok od 1,80 do 2,50 metra i są to typowe oceaniczne pływy o rytmie półdobowym. W większości przypadków nie trzeba ich brać pod uwagę przy wchodzeniu do portów, gdyż wejścia są wystarczająco głębokie – jedyny wyjątek to Puerto de los Gigantes, gdzie przy niskiej wodzie głębokość w wejściu spada poniżej 2 metrów, co przy występującej tam zwykle fali, dopychającym wietrze i znajdującej się po zawietrznej płyciźnie może być dla jachtu niebezpieczne.

Prąd Kanaryjski ma kierunek zgodny z przeważającymi północno-wschodnimi wiatrami i może powodować wypiętrzanie się fali tylko przy sporadycznie występujących wiatrach południowych. Prędkość prądu wynosi od 0,5 do 1,5 węzła (wyraźnie przyspiesza przy północnych krańcach wysp, na przykład przy wejściu do Santa Cruz de Tenerife napotkać można boczny prąd płynący z północy wzdłuż brzegu z prędkością przekraczającą 1 węzeł).

PROGNOZY POGODY

Prognozy przewidują uśrednione warunki meteorologiczne, w szkwatach i w strefach przyspieszenia wiatr wieje znacznie mocniej. Przy planowaniu trasy wokół wysp warto przyjrzeć się uważniej załączonej mapce z zaznaczonymi rejonami występowania silniejszych wiatrów (str. 29).

Prognozy są dostępne w biurach marin i kapitanatach, w recepcjach można je wydrukować w dowolnym języku, nawet po polsku. W większości marin zwykle można skorzystać z Wi-Fi; niektóre udostępniają tę usługę za darmo, ale tylko w strefie wokół budynku biura (na przykład Santa Cruz de Tenerife),

inne na całym terenie portu, ale za opłatą (Las Palmas de Gran Canaria). Generalnie na wyspach nie ma problemu z Wi-Fi, niemal każda kawiarnia czy restauracja udostępnia swoim gościom dostęp do sieci za darmo, trzeba tylko poprosić o login i hasło.

- Weather on Line – prognoza na 7 dni
- Wind GURU – prognoza na 7 dni
- Passage Weather – prognoza na 7 dni

Nawigacja

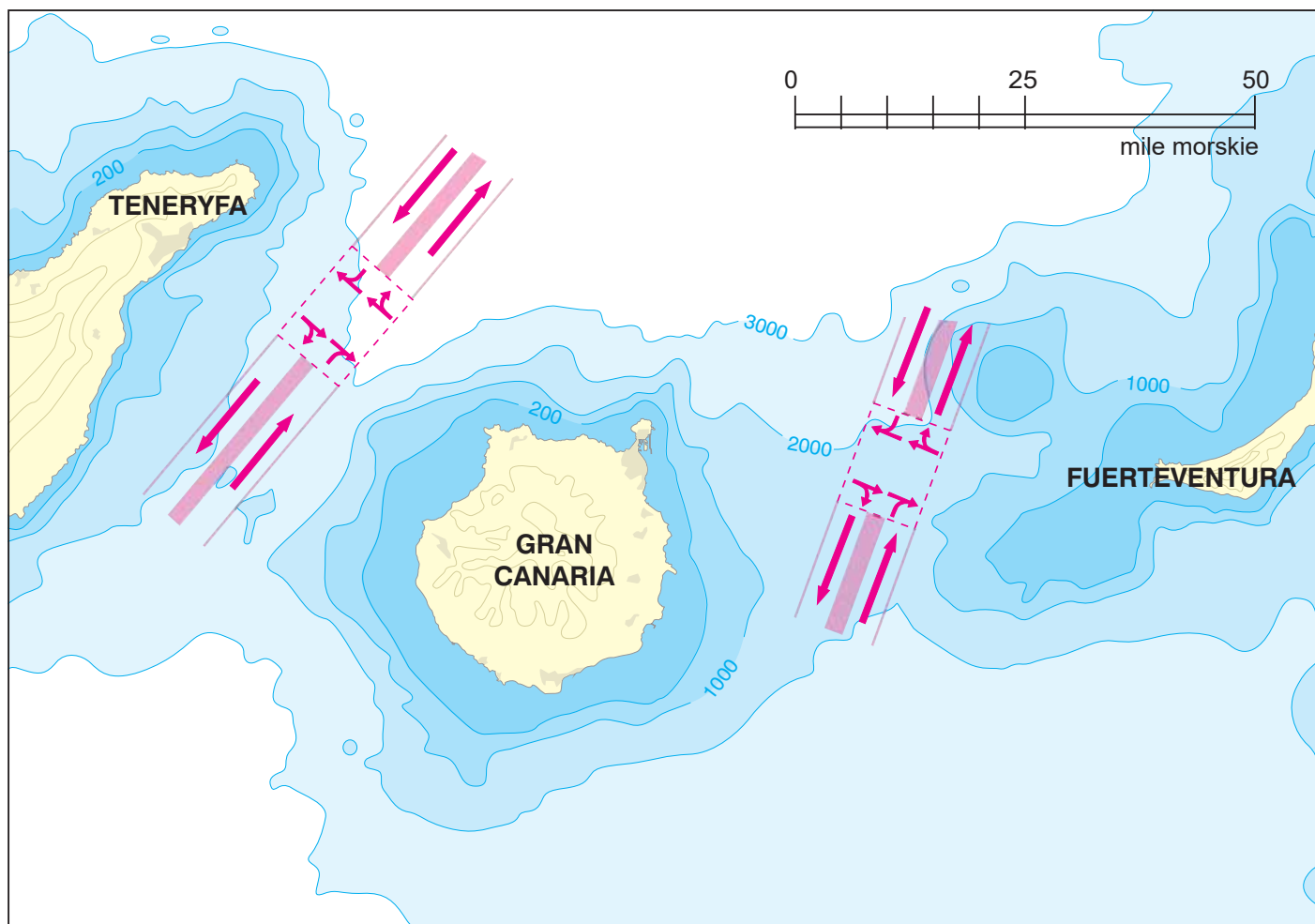
MAPY

BA	1869 Gran Canaria to Hierro
Imray	E2 Canary Islands
NIMA	51260 Islas Canarias (Western Group) 51022 Cap Juby to Baie du Levrier including the Canary Islands
NIMA – National Imagery and Mapping Agency	

Prawie wszystkie porty i kotwiczowiska znajdują się po zawietrznej stronie wysp, podejścia do nich są głębokie i pozbawione przeszkód nawigacyjnych (poza dwoma wyjątkami, o których dalej w opisach portów), a nocne oznakowanie jest bardzo dobre.

Do żeglugi po Wyspach Kanaryjskich doskonale nadają się mapa wydana przez wydawnictwo Imray: E2 Canary Islands, wydrukowana na wodoodpornym syntetycznym papierze i obejmująca cały archipelag, oraz locja Wysp Kanaryjskich. Świetnie sprawdza się nawigacja Navionics na Androida (bezpłatna aplikacja na dwa tygodnie, można też online wykupić licencję na dłuższy okres) – www.navionics.com.

W rejonie wysp nie występują mgły, widoczność jest znakomita, choć pogarsza się znacząco w czasie kalimy niosącej pył z Sahary – ale takie zjawisko występuje najwyżej parę razy w roku. W takich sytuacjach pomocny może być radar, choć przydatne są także system AIS i chartplotter. Warto też mieć Navtex, głównie ze względu na ostrze-



Strefy rozgraniczenia ruchu na Wyspach Kanaryjskich

żenia nawigacyjne – co i rusz bowiem na Wyspy Kanaryjskie usiłują się przedostać imigranci z Afryki. Serwis często podaje informacje o na wpół zatopionych dużych (nawet 20-metrowych) drewnianych łodziach dryfujących z prądem na południe.

Na wodach wokół wysp z wyjątkiem kilku portów (opisanych dalej w locji: Arrecife, Los Gigantes, San Miguel) nie występują przeszkody nawigacyjne. Przy podchodzeniu do największych portów (Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria) należy uważać na rozpędzone motorówki pilotowe, a także na statki stojące na redzie – potrafią dość szybko podnieść kotwicę i ruszyć w stronę portu; problem mogą też stanowić szybkie promy. Warto wcześniej skontaktować się z kapitanatem przez UKF, by uniknąć kolizyjnych sytuacji w główkach.

Na Wyspach Kanaryjskich istnieją dwa systemy rozgraniczenia ruchu statków: pomię-

dzy Teneryfą i Gran Canarią (na osi NE–SW) oraz pomiędzy Gran Canarią i Fuerteventurą (niemal na osi N–S). Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (MPZZM) w tekście paragrafu 10 podpunkt j, dotyczącym systemu rozgraniczenia ruchu, stanowią: „Statek o długości mniejszej niż 20 metrów lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym idącego torem kierunkowym”. Płynąc jachtem, tory takie należy przekraczać pod możliwie kątem prostym, starając się ustępować dużym jednostkom. Tory są dokładnie wykreślone m.in. na mapach nawigacyjnych.

Przy planowaniu rejsu należy wybrać trasę tak, aby uniknąć halsowania w silnym wietrze, szczególnie w strefach przyspieszenia wiatru. Przeważające północno-wschodnie wiatry czasem nie pozostawiają jednak wielkiego wyboru, na przykład jeśli trzeba dopłynąć

z wysp zachodnich do Mariny Rubicón na Lanzarote. Wybór tras determinują rzecz jasna porty początkowy i końcowy rejsu, jednak odwiedzenie kilku wysp i tak sprawia, że kiedyś pojawia się moment, gdy trzeba skierować się pod wiatr, bo na odkrętkę nie ma co liczyć. Można ratować się płynięciem w cieniu wiatrowym wysp albo oddalić się od brzegu na tyle, by efekt przyspieszenia wiatru przestał działać. W nocy można wykorzystać efekt słabnięcia siły wiatru w strefach przyspieszenia.

Przy opisach portów wyszczególnione zostały światła najistotniejsze z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi.

Jacht i wyposażenie

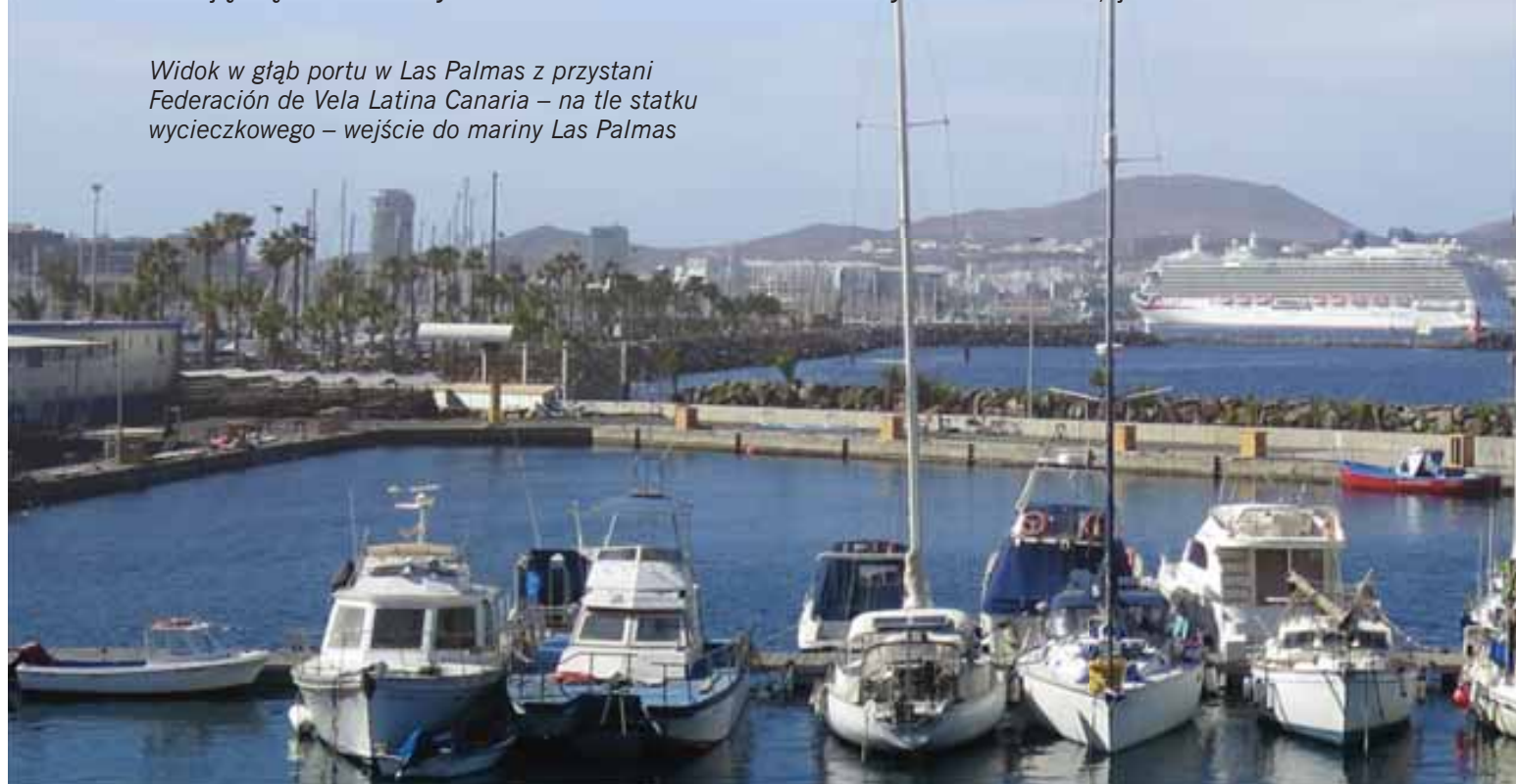
Na żeglugę po wodach wokół Wysp Kanaryjskich nadaje się właściwie każdy typ jachtu, byle łódź była wystarczająco mocno zbudowana, bowiem atlantycka fala potrafi uderzać w kadłub z dużym impetem. W strefach przyspieszenia wiatr może wiać z prędkością 30–40 węzłów, więc grot z trzema refbantami i szybkim systemem refowania z kokpitu lub możliwością rolowania w maszcie oraz rolfok bywają bardzo przydatne. Warto mieć też zapasowy komplet żagli, a przynajmniej fok. Spinaker na fali, jaka tu występuje, nie jest specjalnie przydatny, gdyż spinakerbomy nie wytrzymują z reguły takiego rozkotysu i gną się na pół. Bomy spinakera świetnie nadają się za to do wystawienia foka z wia-

trem przy dłuższej żegludze. Dobrze jest też założyć kontraszoty bomu grota – ja stosuję dwie talie o niewielkim, bo dwukrotnym przełożeniu (dwa pojedyncze bloki w talii z knagą szczękową), mocowane na bomie do okucia obciążacza, a na pokładzie do podwiesi wantowych.

Bardzo ważne jest częste sprawdzanie stanu kabli i styków świateł pozycyjnych, to samo dotyczy zresztą całego systemu elektrycznego na jachcie – nawet jeśli nie ma dużej fali, to zasolenie powietrza jest ogromne, na oceanie aerozol słonej wody unosi się na kilka metrów i powoduje przyspieszoną korozję połączeń elektrycznych tak na pokładzie, jak i we wnętrzu jachtu. Dotyczy to również elektroniki jachtowej, zużywającej się w niebywale szybszym tempie, niż ma to miejsce w przypadku żeglugi po Morzu Śródziemnym – woda dostaje się do silnika autopilota, wyświetlaczy echosondy czy logu. Także w przypadku mniej odpornej elektroniki znajdującej się w kabinie nawigacyjnej wilgoć i sól potrafią spenetrować uszczelnienia. Należy się przygotować na wymianę telefonu komórkowego mniej więcej raz na trzy miesiące – chyba że jest to specjalny wodoodporny aparat na przykład marki Caterpillar.

Warto od czasu do czasu przesmarować wazeliną uszczelki luków pokładowych – mniejsze będzie ryzyko przeciekania do wnętrza słonej wody, szybko niszczącej tak lakier na drewnianych elementach, jak obicia koi. Za-

Widok w głąb portu w Las Palmas z przystani Federación de Vela Latina Canaria – na tle statku wycieczkowego – wejście do mariny Las Palmas



solenie Atlantyku to ponad 36 promili, podczas gdy Bałtyku to tylko 6 promili...

Na wyspach nie ma problemu z dostępem do wody pitnej w portach, więc wielkość zbiorników na jachcie nie jest istotna przy żegludze pomiędzy wyspami – zresztą jeśli jacht zdołał dołynąć na Wyspy Kanaryjskie, oznacza to, że ma wystarczające zbiorniki. To samo dotyczy zapasu paliwa – stacje paliwowe są w zasadzie w każdym porcie, a przebiegi pomiędzy wyspami nie przekraczają 50 mil.

Na pewno przydaje się bimini, ale tylko w portach – w trakcie żeglugi w silniejszych wiatrach w przeszłości działa jak żagiel i może odfrunąć razem ze stelażem. W portach ochrona przed słońcem okazuje się jednak potrzebna, szczególnie w tych położonych w cieniu wiatrowym Teneryfy i Gran Canarii, w południowych częściach wysp – i to zarówno latem, jak i zimą. Na pewno warto mieć na jachcie szprycbudę (*sprayhood*), ale także fartuchy przeciwbryzgowo mocowane na relingach na wysokości kokpitu. Sztormiak jak najbardziej się przydaje, ale raczej w nocnej żegludze – nawet zimą w dzień wystarczą szorty i bluza lub kurtka.

Ze względu na konieczność zgłaszania wejścia do portów radiostacja UKF jest na jachcie niezbędna, ale wielce przydatne jest też ręczne radio UKF, ponieważ nie trzeba schodzić pod pokład w trakcie wykonywania podejścia. Radar z uwagi na świetną widoczność (tylko czasami ograniczoną przez wschodni wiatr nawiewający pył i piasek znad Sahary) nie

wydaje się niezbędnym elementem wyposażenia. Przydatny może się okazać system AIS ze względu na dużą precyzję i informacje, jakie przekazuje na temat znajdujących się wokół jednostek. Dobrze jest też mieć solidną lornetkę, oczywiście o morskich parametrach 7 x 50, jednak z jakością bym nie przesadzał – nawet najlepszy sprzęt nie wytrzyma długo w zasolonych warunkach. Moja nowa wodoszczelna lornetka uznanej włoskiej firmy umarła śmiercią naturalną po pół roku kanaryjskiego żeglowania i żaden serwis nie chciał się podjąć jej reanimacji. Lepszym pod względem ekonomicznym rozwiązaniem wydaje się kupowanie co parę miesięcy tańszego sprzętu.

Przy cumowaniu w portach niewyposażonych w pływające pomosty (na przykład w portach na El Hierro czy w Valle Gran Rey na La Gomera), gdzie trzeba stanąć wzdłuż nabrzeża, przydają się długie cumy. Nie mniej ważne są duże odbijacze – nabrzeża w niektórych miejscach mają bowiem progi i nawisy, od których lepiej jest odsunąć burtę na bezpieczną odległość. Przy dwumetrowym skoku pływu warto też mieć drabinę, nawet sznurkową, bowiem nie wszystkie pirsy są wyposażone w dostatecznie gęsto rozmieszczone drabiny, a zastosowanie przy niskiej wodzie gładkiego trapu do wspinania się na górującą nad jachtem keję czasami źle się kończy.

Potrzebny jest jeszcze bosak – długi, może być teleskopowo rozkładany, jak najmocniejszy. Przydaje się on nie tylko w portach przy



cumowaniu, ale też na oceanie – ze względu na zaścianienie. Wokół Wysp Kanaryjskich tuż pod powierzchnią dryfuje mnóstwo sieci i lin, nie do dostrzeżenia z pokładu jachtu, szczególnie na rozfalowanym morzu. Pół biedy, jeśli tylko zahaczą o kil lub płetwę sterową. Dwie mile od Puerto de Mogán zdarzyło mi się, że zahaczyłem o taką dryfującą sieć jednym płatem śruby napędowej. Silnik w takiej sytuacji stał się bezużyteczny, a przy dużym rozkołysie zejście pod wodę było ryzykowne. Ratunkiem okazał się długi bosak, którym udało mi się sięgnąć z platformy rufowej do zahaczonej sieci.

Cumowanie, obyczaje w portach i slipowanie jachtu

Pływowy charakter kanaryjskich portów wymusił zastosowanie sprawdzonych sposobów cumowania jachtów w takich warunkach. Są to Y-bomy zamocowane do pływających pomostów oraz pływające pomosty z daleko wypuszczonymi murkami. Tylko w kilku portach – Puerto de la Estaca i La Restinga na wyspie El Hierro, Valle Gran Rey na wyspie La Gomera i Puerto de San Juan na Teneryfie – cumowanie odbywa się burtą do nabrzeża, co wymusza konieczność podbierania i luzowania cum w miarę podnoszenia się i opadania wody – przy czym im dłuższe cumy, tym mniej roboty z ich regulowaniem. Przed wejściem do mariny należy przez radiostację UKF wywołać biuro na kanale przydzielonym danemu portowi (szczegóły podano w opisach portów w dalszej części książki). Dobrze jest uprzednio telefonicznie zarezerwować miejsce – na ogół wystarczy

telefon poprzedniego dnia lub tego samego dnia rano. Po wejściu należy skierować się do nabrzeża recepcyjnego lub wypatrywać pracownika portowego – zwykle machają rękami, wskazując miejsce.

W większości marin i portów nie wolno hałasować elektronarzędziami ani wykonywać prac uciążliwych dla innych użytkowników portu. Co innego huczne pokładowe imprezy. Takie ekscesy Kanaryjczycy – jak na południowców przystało – traktują z dużą dozą wyrozumiałości i ostrej reakcji na nocne hałasowanie można się spodziewać raczej ze strony załóg sąsiednich jachtów niż dyżurnego *marinero*, choć nie jest to regułą.

Wśród stacjonujących na wyspach archipelagu żeglarzy zdarzają się morscy włóczędzy, którzy wiele lat temu wpłynęli do któregoś z kanaryjskich portów i tak zostali, wrastając w lokalną społeczność i snując się po barach i nabrzeżach. Spotkać ich można szczególnie w Valle Gran Rey na La Gomera, a rozpoznać łatwo po brodach wyrosłych tak na ich twarzach, jak i na jachtach.

Temperatura wody na Wyspach Kanaryjskich nie zachęca do kąpieli (do +22°C latem i +18°C zimą), więc raczej nieczęsto dochodzi do kotwiczenia. Niekiedy jednak trzeba czekać, aż zwolni się miejsce w porcie, przykładowo w Las Palmas de Gran Canaria na przełomie listopada i grudnia bywa tłoczno, ponieważ na początku grudnia startują transatlantyckie regaty Atlantic Rally for Cruisers (ARC) i praktycznie wszystkie gościnne miejsca są zajęte przez jachty uczestniczące w imprezie (więcej o tych regatach w opisie Las Palmas de Gran Canaria).

s/y „Dzolla”

