

## DOKOŁA ZACHODNIEJ EUROPY, CZYLI SUNRISE CHALLENGE 2011.

Kupiłem jacht... Zupełnie irracjonalny pomysł przy moich ograniczeniach czasowych na żeglarstwo i zamieszkiwaniu w południowej Polsce gdzie do jakiegokolwiek morza jest bardzo daleko. Ale w końcu czterdziestka na karku więc tak szalone pomysły można trochę usprawiedliwić. Jacht wypatrzyłem przypadkiem w internecie, od kilku lat stał na lądzie w Barbate niedaleko Gibraltaru. Los chciał, że zawodowe ścieżki zawiodły mnie na południe Hiszpanii i nadarzyła się okazja by łajbę obejrzeć - od tak z ciekawości - i stało się, miłość od pierwszego wejrzenia. Tak stałem się pierwszy raz w życiu armatorem. S/y Sunrise jest mój! Od razu też zrodził się pomysł przeprowadzenia jachtu do Polski.

Kilka telefonów do kolegów żeglarzy i w krótkim czasie wyłoniła się 5 osobowa załoga szaleńców.

CEL: opłynąć dookoła zachodnią Europę z Barbate do Świnoujścia w czasie 3 tygodni.

Dodatkowym wyznacznikiem był limit daty 15 sierpnia, dlatego że bardzo chciałem wystartować w kolejnych Bałtyckich Regatach Żeglarzy Samotników - pierwszy raz na własnym jachcie!

Przygotowania zajęły sporo czasu i dodatkową wizytę w Barbate. Plan rejsu, plany awaryjne, kompletowanie dokumentów nawigacyjnych, ubezpieczenia, lista zakupów, kompletowanie wyposażenia ratunkowego i nawigacyjnego. Plan przewidywał zwodowanie łódki przed głównym przelotem i krótki 3 dobowy rejs non-stop w celu jej rzetelnego sprawdzenia. Start do głównego przelotu ustalono na 24 lipca - jak 3 tygodnie to 3 tygodnie.

Rejs testowy odbył się 22 czerwca, zwodowanie poszło gładko, zakupy i w morze. 3 doby żeglugi non stop w bardzo zróżnicowanych warunkach: od flauty do lekkiego sztormu 8B, dało pełen obraz stanu łódki (bądź co bądź nie młodej bo 27-letniej). Na szczęście obraz ten wyglądał nadzwyczaj dobrze. Kilka usprawnień jakie postanowiłem wprowadzić miało bardziej na celu poprawę warunków socjalnych w czasie 3tygodni rejsu. Łódka FAR 37 to konstrukcja regatowo-turystyczna więc warunki socjalne są ograniczone do minimum ale ma

to też swoje dobre strony - otwarta przestrzeń (brak wydzielonych kajut) okazała się być bardzo użyteczna i łatwa w utrzymaniu porządku.

22 lipca stanąłem ponownie na pokładzie oczekując mojej załogi:

Mateusz - kapitan jachtowy z solidnym doświadczeniem

Marcin - jachtowy sternik morski oraz Piotr i Andrzej - obaj sternicy jachtowi, wszyscy ze sporym morskim doświadczeniem.

23 lipca - przylot do Malagi, podróż do portu, zakupy, sztauowanie, kilka drobnych napraw, montaż tratwy, navtexa... czas uciekał bardzo szybko a do wyjścia w morze daleko. Ale w końcu udało się.

Opuszczamy port dniu 24 lipca tuż przed północą - czyli na razie trzymamy się planu.

Początkowo sielankowa atmosfera udzielała się stęsknionej za morzem załodze ale już przy osławionym cyplu Cabo de Santo Vincente ocean postanowił nas zweryfikować. Wiatr 8-9B z północy, wysokie fale i walka prze prawie 3 doby. Morale załogi spadało, padły nawet daniny dla Neptuna (jak wiadomo nawet morskim wilkom to się zdarza), wszystko mokre, brak efektów naszego ciężkiego halsowania i coraz większe wyczerpanie - decyzja mogła być tylko jedna: odwrót do portu. Najbliższy na trasie naszej wyprawy to Sines. Port osiągnęliśmy już w lepszych

humorach, postój oczywiście musiał być ograniczony do niezbędnego minimum - wiadomo czas ucieka a pokonanie północnych wiatrów aż do Zatoki Biskajskiej okazało się wyzwaniem, którego nie doceniłem w planowaniu rejsu. Suszenie, naprawa podartych żagli, kilka drobnych napraw, uzupełnienie zapasów i w morze (a raczej w ocean). Tym razem wyciągnęliśmy sporo nauki z poprzedniej lekcji i lepiej przygotowani stawiliśmy czoła Atlantyckiej pogodzie. Lekko nie było ale daliśmy radę i wieczorem 1 sierpnia zacumowaliśmy w marinie Camarinas u wrót Zatoki Biskajskiej. Mocno już zmęczeni zanurzyliśmy z rozkoszą usta w zimnym piwku. Nazajutrz, zakupy naprawy suszenie, pranie, doprowadzenie się do ładu (dobrodziejstwo gorącego prysznica) i wieczorem wyjście. Przyzwyczajeni już do codziennego widoku delfinów zostaliśmy porażeni widokiem delfinów... świecących pod wodą, gdyż otoczyło nas stado delfinów, których fosforyzujące ciała dały nam przepiękny spektakl i niezapomniane wrażenia.

Tym razem pogoda chyba doceniła naszą dotychczasową walkę bo dostaliśmy silny 8-9B wiatr w plecy. Dzięki temu skok przez Biskaje udało nam się praktycznie wykonać w linii prostej łączącej La Corunę z Brestem i nadrobić kilka straconych na poprzednim odcinku dni. Ogrom oceanu, spotkanie z wielorybem i codzienna monotonia wacht - tak minął ten odcinek. Na szczęście Andrzej okazał się być fantastyczną duszą towarzystwa więc nuda nigdy nie gościła na pokładzie.

Osiągnięcie wyspy Ushant, symbolicznej granicy Atlantyku i Kanału La Manche uczciliśmy szampanem późnym popołudniem 5 sierpnia. Zaczął się kolejny etap, gdzie tym razem najważniejsza stała się strategia wykorzystania prądów i pływów, które w tej części Europy mogą bardzo pomóc ale też i uniemożliwić żeglugę jeśli popełni się błąd w kalkulacji.

Ale najpierw kolejny pit-stop. Wybór padł na marinę L'Aber Wrach, do której mocno stresującym nocnym podejściem udało nam się wejść około północy. Przepiękne miasteczko i marina, mili ludzie i sklep... oddalony o 2km od mariny. Mocno zaniepokojeni jak uda nam się w dwóch przytasczyć duże zakupy na kolejny odcinek dokonaliśmy zakupów i... przy kasie spotkaliśmy niezwykle sympatycznych Polaków, którzy mają w okolicy firmę budowlaną - do mariny podrzucili nas z zakupami swoim bussem. Marina doskonale wyposażona, niedroga i urokliwa, aż żal że nie możemy zostać tu dłużej. Godz. 1200 wyjście z główek, zaopatrzeni i gotowi na kolejny etap:  
Kanał La Manche.

Poszło nadzwyczaj gładko i już w dniu 8sierpnia powitały nas białą skał zęby spod Dover. Bez potrzeby kolejnego postoju wpłynęliśmy na wody Morza Północnego, które potraktowało nas zgodnie ze swoją ponurą renomą: deszcz, burze, chłód, wysoka, nieregularna fala i nieustanne 8-9B, na szczęście tylko przez pierwszą dobę z niekorzystnego kierunku, potem sztormowy wiatr w plecy dał nam kolejny szybki skok wzdłuż wybrzeża holenderskiego i niemieckiego aż do ujścia rzeki Elby pod Cuxhaven. Pierwotny plan zakładał tu postój ale ponieważ trafiliśmy idealnie w korzystny prąd od razu skierowaliśmy się do służby Brunsbuttel. Tuz za służą, w małej ciasnej i skromnej marinie zatrzymaliśmy się na odnowienie zapasów, kąpiel i kilka godzin snu (nocą żegluga kanałem jest zabroniona). Świtem ruszyliśmy wzdłuż Kanału Kilońskiego, piękno otoczenia i obcowania z ogromnymi statkami zakłóciła nam okropna deszczowa pogoda. Wszystko pod pokładem było już mokre i liczyliśmy na możliwość podsuszenia rzeczy, niestety nie było to możliwe, więc doznania estetyczno-zapachowe pozostawiały wiele do życzenia.

Wieczorem prześluzowaliśmy się w starej służbie Kiel i o 22.00 zatrzymaliśmy się w marinie Laboe w celu wymiany podartej genuy (wcześniej zszyliśmy uszkodzoną główną gienię) i uzupełnienia wody i paliwa.

Nasze wyśmienite nastroje szybko zweryfikował Bałtyk. Kiedy byliśmy znowu pewni realizacji celu wyprawy, nagle okazało się, że na skutek silnego wiatru w dziób i agresywnej krótkiej fali nasze postępy ograniczyły się do 2 mil na godzinę. Zbliżając się do Rugii sytuacja stała się

dramatyczna, bardzo silny wiatr S-SE i coraz wyższa fala praktycznie uniemożliwiała zbliżanie się do celu. Zmiany żagli, halsówka a nawet silnik na maksa - i nic 1-2 mile na godzinę do przodu i brak szans na przybycie do Świnoujścia na czas. Humory opuściły wszystkich i atmosfera pod pokładem stała się ponura - było tak blisko i tak daleko zarazem.

O godz. 22.00 odebrałem najświeższą prognozę z Navtexa: po północy zmiana kierunku wiatru na SW do W. Wszyscy wyskoczyli z koi w euforycznej radości. I faktycznie, zaraz po północy zachodni wiatr o sile 7B (w szkwałach do 32węzłów) rzucił Sunrise'a w kierunku celu z prędkością 8-9węzłów na mocno zarefowanych żaglach. Dodatkową atrakcją okazało się towarzystwo pięknych żaglowców wracających właśnie z Halmstad. Dzięki odbiornikowi AIS mogliśmy dokładnie zidentyfikować sąsiadów, najbliżej nas był Fryderyk Szopen.

15sierpnia godz.1500 mijamy trawersem stawę Młyny - kochany Wiatrak, którego zawsze wypatruję z utęsknieniem wracając z morza do domu. Klar na pokładzie i na załodze, wywieszamy pod prawym salingiem komplet bander wszystkich państw, po których wodach

płynęliśmy i o 1530 rzucamy cumy w marinie Świnoujście.

Koniec szalonej wyprawy: 2200mil w 3tygodnie i 16godzin, ocean, 2 morza, kanał La Manche i Kiloński, różne kultury, różne klimaty, piękno fauny morskiej, niezapomniane wrażenia i poczucie ogromnej satysfakcji.

Nasza piątka okazała się załogą zgraną, odpowiedzialną i twardą ale przede wszystkim godną zaufania - jeden za wszystkich, wszyscy za jednego, z pewnością więc nie ostatnie to wyzwanie jakie podjęliśmy.

A ja.. następnego dnia rano byłem już na starcie XII Bałtyckich Regat Żeglarzy Samotników o Puchar Poloneza, wspaniałej reaktywowanej rok temu historycznej imprezy żeglarskiej. Tym razem tylko ja i mój Sunrise przez 60godzin samotnej żeglugi na historycznej trasie Świnoujście-Christiansoe -Świnoujście.