
Jerzy Kuśmider

Samotnie przez Pacyfik „Varsovią” na Hawaje

... czyli zobaczyć i przeżyć.

„Navigare necesse est ...”

refleksja gdzieś na środku Pacyfiku

Dedykacja:

*Książkę tę dedykuję
mojej żonie Elżbiecie
oraz synowi Markowi.*

*Dzięki ich akceptacji i
pomocy, mogę realizować
swoje niecodzienne hobby.*

Dziękuję:

*Mojemu bratu Grzegorzowi za jego duży wkład pracy w
opracowaniu tej książki: wstępne przygotowanie fotografii,
korektę tekstu, cenne uwagi oraz sugestie edytorskie.*

*Zbyszkowi VE7ATZ za codzienne łączności radiowe podczas
trwania całego rejsu.*

*Pani Elżbiecie i redakcji vancouverskiej „Gazety Informacyjnej”
za zachęcenie mnie do napisania wspomnień i refleksji z tego
rejsu.*

*A także wielu przyjaciółom i znajomym, którzy przez ponad pół
roku czytali na bieżąco tygodniowe odcinki w „Gazecie” i żywo
reagowali, przekazując mi swoje wrażenia i uwagi.*

Copyright © Jerzy Kuśmider 2004

Fotografie:

Jerzy Kuśmider (autor),
Henryk Michna, Zbigniew Sawicki, Michał Jarochoowski,
Stanisław Kowalczyk. Archiwa: polskie, brytyjskie i U.S.A.

Opracowanie fotografii:

Grzegorz Kuśmider

Korekta tekstu:

Grzegorz Kuśmider i Henryk Michna

**Redakcja techniczna, skład komputerowy, projekt okładki,
opracowanie mapek, grafiki i fotografii:**
autor

Opublikowano własnym sumptem autora.

Wydanie pierwsze.

Vancouver, B.C. Canada, 2004

Tel. (604) 275-1095
e-mail varsovia31@hotmail.com

Spis treści

Od autora.....	7
„Kapitańskie tango”	9
1. Pierwsze podmuchy wiatru	11
2. W innym świecie.....	15
Mapa – 1 Żegluga przez cieśniny	18
3. Tu VE7CFA / Maritime Mobile.....	19
4. Jak płynąć, aby dotrzeć do celu?	22
Mapa – 2 Trasa całego rejsu.....	23
5. Muszę się odpowiednio trzymać	25
6. Czy ja się boję?	27
7. Codzienne łączności radiowe.....	31
8. Śmietnik za burzą	35
9. Samotni żeglarze	38
10. Remanent żywności	40
11. Dzień urodzin.....	44
Mapa – 3 Wyspy Hawajskie	47
12. „Aloha! Aloha Hawaii!”	48
13. Wzywanie pomocy	50
14. Wyskakuję na ląd.....	51
Mapa – 4 Wyspa Hawaii	56
15. Ludzie ci mają czas	57
16. Nazwa jachtu - „Varsovia”.....	59
17. Śladami wielkiego odkrywcy	61
18. Zapomniałem, jak chodzić po stałym lądzie	66
19. Rdzenni Hawajczycy	68
Mapa – 5 Wyspy: Molokini, Maui, Molokai	70
20. Ograniczenia żeglugowe.....	71
21. Czuję się wspaniale	74
22. Zmęczenie zwycięża	76
Mapa – 6 Wyspa Molokini.....	78
23. Rafa koralowa, rozbijana kotwicami.....	79
24. Business się kręci.....	81
25. Spienione fale rozbijające się o koral.....	85
26. Zamerykanizowani Hawajczycy.....	87

Mapa – 7 Wyspa Oahu	89
27. Basen jachtowy Ala Wai	90
Mapa – 8 Honolulu (Waikiki) Wyspa Oahu	92
28. Policjanci	94
29. Plik formularzy	97
30. Wczasowy nastrój	101
31. „Zezwalam na wejście”	104
32. Miejsce cumowania	107
33. Marina Ko Olina	110
34. Własne domy na własnych kampingach	114
35. Powrót do codzienności	116
36. Wyszukuję sobie jakiś pretekst	118
37. Honorata i Damian	120
38. „Życzymy przyjemnej żeglugi”	123
Mapa – 9 Wyspa Kauai	125
39. Orzeł czy reszka?	126
40. „Ananasowe party”	128
Mapa – 10 Zatoka Hanalei, Wyspa Kauai	131
41. Komenda „kotwicę rwać”	132
42. Rozpaczam drogę powrotną	136
43. Bokiem do wiatru	139
44. Słabsze wiatry	142
45. Kapitan Leonid Teliga	144
46. Wejście na maszt	147
47. „Międzynarodowa centrala telefoniczna”	150
48. Przechył - ponad 40 stopni	152
49. Szum spienionych grzywaczy	156
50. Skala Beauforta	159
51. „Lekarska diagnoza”	163
52. Zimny prysznic	167
53. Koniec żeglugi oceanicznej	170
54. Powitanie	174
Wypisy z dziennika jachtowego	180
s/y „Varsovia” – budowa i rozbudowa	184
Słowniczek żeglarski	194
Bibliografia	200

Od autora



Wbrew pozorom, wynikającym z tytułu, nie jest to typowa książka dla żeglarzy, w której autor przedstawia sprawozdanie z rejsu na jachcie żaglowym.

Jest to książka o żeglarskim, dedykowana głównie szerokiemu ogółowi czytelników.

Rejs oceaniczny jest tylko inspiracją do pobudzenia refleksji i przemyślenia filozofii życia. Wszystko to przedstawiam na przykładzie moich wspomnień, drogi emigracyjnej, doświadczenia życiowego i realizacji hobby. W moich analizach staram się zwrócić uwagę na to, że praca, codzienna gonitwa i zjadanie „chleba powszedniego” nie jest wszystkim, czego powinniśmy oczekiwać od życia.

Moim zdaniem, każdy ma i powinien realizować swoje indywidualne hobby i preferencje życiowe. Jest to recepta na sukces i zadowolenie osobiste.

Na kartkach tej książki przedstawiam to, co czuję na oceanie samotny żeglarz. Bez zahamowań, poruszam często, bardzo osobiste sprawy. Przedstawiam moje spojrzenie na życie i świat nas otaczający. Prawdopodobnie, w niektórych punktach, refleksje te są kontrowersyjne - ale to dobrze! W ten sposób inspirują do myślenia i mogą też doprowadzić czytelnika do zweryfikowania dotychczasowego sposobu patrzenia na otoczenie.

Wy wpływając w ten rejs, nawet przez chwilę nie przypuszczałem, że powstanie z niego książka. Jednak długie samotne przebywanie na oceanie, pobudziło mnie do różnych refleksji i przemyśleń...

Po powrocie z rejsu, zostałem zachęcony do napisania kilku odcinków do polonijnej gazety i w niechcący ten sposób, odkryłem swoje publicystyczne zdolności.

Pisząc dla szerokiego grona czytelników, starałem się upraszczać trudne nazewnictwo żeglarskie. Najczęściej, od razu w tekście podawałem wyjaśnienia, nie używanych powszechnie słów związanych z żeglugą. Jednak nie wszędzie było to możliwe, dlatego też na końcu książki umieściłem mały słowniczek terminologii żeglarskiej.

Książkę tę można podzielić na trzy części: pierwsza - droga przez ocean na Hawaje, druga - turystyczna żegluga od wyspy do wyspy, trzecia, - powrót przez wzburzony Pacyfik.

W całości opracowania starałem się unikać dokładnej chronologii wydarzeń. Książka pisana dzień po dniu byłaby moim zdaniem bardzo nudna, dlatego rozbudowałem różne wątki dopasowane do opisywanej sytuacji. Moje refleksje i wspomnienia przewijające się w tych wątkach urozmaiciłem wiadomościami z geografii, historii, polityki, etnografii i oceanografii. Sądzę, że każdy może tu znaleźć coś, co go zainteresuje.

Do koleżanek i kolegów żeglarzy!

Książkę tę kieruję głównie do szerokiego kręgu odbiorców. Sądzę jednak, że wszyscy żeglarze dzielący ze mną pasję mojego życia znajdą na pewno coś, co ich zainteresuje. Może niektórzy z Was odnajdą na kartkach tej książki siebie i swój cel. Uwierzą w siebie, podejmą odpowiednią decyzję i nie pozostaną w sferze niespełnionych marzeń.

Może dla kogoś książka ta stanie się pewnego rodzaju „locją” do dalszego działania. Zwracam tylko uwagę, że załączone mapki nie są przeznaczone do prowadzenia nawigacji morskiej. Są one przeznaczone tylko do przedstawienia czytelnikom trasy opisywanego rejsu

Tradycyjnie życzę Wam: „stopy wody pod kilem” i do zobaczenia gdzieś na morzach i oceanach...

Wszystkim czytelnikom życzę przyjemnej lektury i zadowolenia z przeczytania tej książki.

Autor

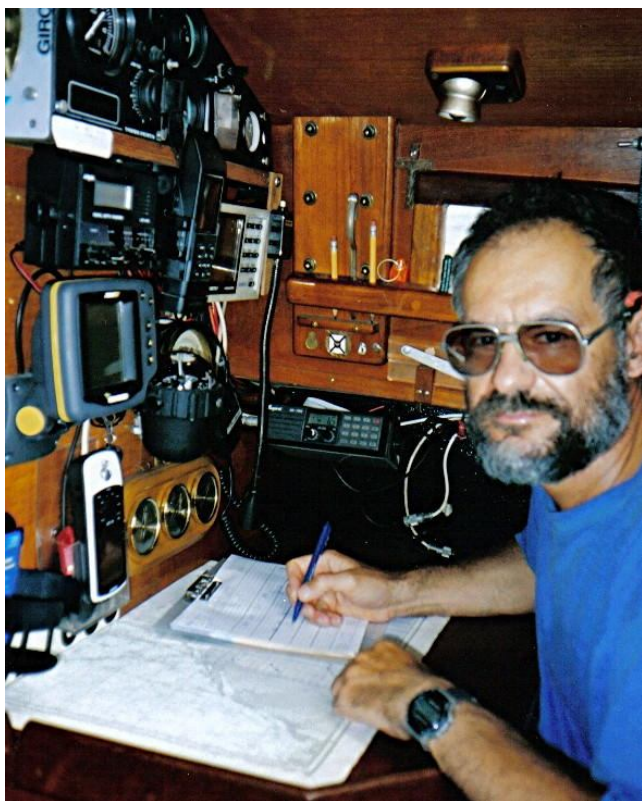
„Kapitańskie tango”

Siedzę przy stole nawigacyjnym. Mam silny przechył na lewą burtę i co chwila w okienkach jachtu widzę spienioną wodę szorującą po pokładzie. Wpisałem właśnie do dziennika aktualną pozycję z GPS. Jestem ponad tysiąc mil morskich od najbliższego brzegu. Za rufą Hawaje a na kursie Vancouver i gdzieś tam z boku Alaska. Do najbliższej „ziemi” ponad pięć kilometrów, licząc w dół do dna, ale o tej odległości staram się nie myśleć. Zapieram się nogami i balansuję całym ciałem, żeby kolejna fala nie rzuciła mnie na przeciwną burtę.

Ostatnie dwie doby żeglugi bokiem do wiatru i fali już mnie przyzwyczaiły do szumu spienionych grzywaczy. Zastanawiam się tylko, czy ten kolejny, zbliżający się z narastającą siłą załamie się wcześniej i na pokład spadną setki litrów spienianej wody? Czy uderzy w burtę, tak jakby ktoś rąbnął olbrzymim młotem, jednocześnie przesuwając cały jacht, zsuwając go z fali?

Właśnie uderzył.. olinowanie zadzwięczało... „Varsovia” zadrziała, wyprostowała się i po chwili zjechała w dolinę jednocześnie tracąc wiatr, który zasłoniła ściana wody o wysokości prawie połowy masztu.





„Varsovio”, przecież Ty, jak warszawska, niezwyciężona Nike nie poddasz się. Tłumaczę Jej: to nie jest jeszcze prawdziwy sztorm, to tylko 8 w skali Beauforta. Ja Ciebie zbudowałem - powołałem do „życia”. Razem przeżyliśmy różne groźniejsze i trudniejsze sytuacje. Przepłynęliśmy ponad 30-ci tysięcy mil morskich. Nigdy mnie nie zawiodłaś, to przecież i tym razem....

W tym momencie moje rozmyślenia przerywa szum wody szorującej po pokładzie... To rozplynął się następny grzywacz!

Zaglądam do kokpitu. Ostatnie małe stróżki wody spływają do otworów odpływowych. Autopilot reaguje i sprawnie sprowadza jacht na właściwy kurs. Odprężam się i pelen wiary w „Varsowię”, kładę się do koł. Zakładam słuchawki i słyszę słowa ulubionej przeze mnie, starej piosenki „Kapitańskie tango”...

1. Pierwsze podmuchy wiatru

3-go czerwca, godzina 6:20 rano, oddaję cumy i „Varsovia” na silniku, powoli oddala się od pomostu w Burrard Bridge Civic Marina w Vancouver, miejsca jej stałego postoju.



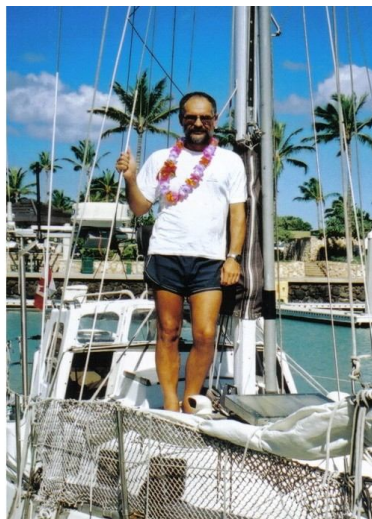
Burrard Bridge Civic Marina w Vancouver.

Na chwilę wracam myślami w przeszłość...

W tym roku mija 40 lat od chwili, kiedy pierwszy raz, spróbowałem żeglarstwa. Było to na jeziorze Dargin, na Mazurach, na letnim obozie Warszawskiego Pałacu Młodzieży. Pamiętam, jak gdyby to było dziś... „Jacht” klasy „Pirat” to znaczy żaglówka o powierzchni żagla 10 metrów kwadratowych. Jej sternik, czyli „kapitan”, był wtedy dla mnie poważną osobą z autorytetem, bo znał sztukę żeglowania i był chyba o dwa lata starszy ode mnie. Nie chodził już do podstawówki tak jak ja i po kilkugodzinnym pływaniu przy silnym wietrze powiedział: „będzie z ciebie wilk morski”!

Potem 40-ci lat myślenia i marzenia o prawdziwym oceanicznym samotnym rejsie. W międzyczasie liczne rejsy załogowe na różnych jachtach po Bałtyku i Morzu Północnym.

Zdobywanie kolejnych stopni i patentów żeglarskich, kończąc na najwyższym w Polsce patencie: Kapitana Jachtowego.



Mazury rok 1963 i 40-ci lat później, Hawaje rok 2003.

W Vancouver ponad dwadzieścia lat budowania, rozbudowywania, usprawniania i pływania na mojej „Varsovii”. Ponad 3 ostatnie lata, to konkretne i planowe przygotowania, podporządkowanie wszystkich działań jednej sprawie - samotnemu przepłynięciu oceanu. Zgranie spraw zawodowych, rodzinnych i doklarowanie jachtu nie jest proste, ale „dla chcącego nie ma nic trudnego”.

Tymczasem silnik pracuje na wolnych obrotach a ja zadaję sobie pytanie: czy tak sobie wyobrażałem początek tej wielkiej przygody?

Z zamyślenia tego wybija mnie potrzeba działania na pokładzie. Zajmuję się sterowaniem i obserwacją otoczenia. Wreszcie włączam samoster i oglądam się za rufę. Vancouver żegna mnie pięknie wschodzącym słońcem. Stawiam żagle i wychodzę na Cieśninę Georgia, która oddziela miasto Vancouver od wyspy o tej samej nazwie.

Na razie czuję pierwsze poddmuchy słabego, ale szybko tężejącego wiatru. Prognoza pogody podaje ostrzeżenie dla małych jednostek pływających. Czy to mnie dotyczy i czy moja

„Varsovia” jest mała? Aktualnie po jej wydłużeniu ma 31 stóp, czyli niecałe 10 metrów długości? Mam na niej spędzić wiele tygodni, zdany tylko na siebie i wolę Neptuna...



Vancouver żegna mnie pięknie wschodzącym słońcem.

Aby władca oceanów był dla mnie łaskawy i trzymał mnie w opiece, pomimo że od trzech lat w ramach przygotowań do tego rejsu całkowicie przestałem pić jakikolwiek alkohol. Tym razem nalewam rumu z coca-colą. Siadam na burcie zawietrznej i spełniam tradycyjny żeglarski toast „pijąc” z Władcą Wszechoceanów. Aby był On dla mnie łaskawszy. Nie żałuję i wylewam mu do wody większą część zawartości szklaneczki.

Łaskawy Neptun nie pozostaje obojętny i od razu serwuje mi silny podmuch dobrego wiatru z baksztagu, a ja w pośpiechu redukuje żagle, bo wieje już ponad 25 węzłów. Spienione wierzchołki budującej się fali rozbijają się o burtę. Niektóre wchodzą na pokład. Jest mokro, ale słońce świeci i jest generalnie ciepło.

Czuję się dziwnie... Wychodzi ze mnie zmęczenie i stres ostatnich dni: nadrabiania na zapas spraw zawodowych i ostatnich nerwowych przygotowań. Zaopatrzenia i myślenia, co zapomniałem zrobić lub zabrać.

Na oceanie nie ma sklepów i na żadne zaopatrzenie lub pomoc z zewnątrz nie będę mógł liczyć.

„Varsovia” nadmiernie obciążona jest zanurzona znacznie powyżej ustalonej linii wodnej, ciężko pracuje na fali, ale dzielnie przebija się do przodu.

Robię ogólne podsumowanie swoich zapasów: mam ponad 300 litrów paliwa i prawie 250 litrów, albo, jak kto woli - ćwierć tony wody pitnej w stałych zbiornikach plus liczne pojemniki z różnymi napojami. Żywność: na co najmniej trzy miesiące; w zależności od apetytu i tempa psucia się. Zapasowe żagle, książki, pomoce nawigacyjne, sprzęty i 1001 drobiazgów.

2. W innym świecie

Czuję, że jestem w innym świecie... Dookoła tylko: woda, wiatr i słońce. Leżę na ławce w kokpicie i opalam się. Patrzę w górę na nisko lecące samoloty, startujące i lądujące na vancouverским lotnisku.

Odpężenie...



Leżę na ławce w kokpicie i opalam się.

Ostatnie spojrzenie w kierunku mojego domu i w tym momencie dzwoni telefon komórkowy. Troskliwa żona przypomina mi, żebym nie zapomniał smarować się olejkami do opalania, bo jest ostre słońce.

Wąską Cieśninę Porlier Pass, w której mieszają się silne prądy pływowe, przelatuję na samych żaglach - bez silnika. Wpływam między wyspy dające osłonę od wiatru. Na gładszej wodzie uruchamiam silnik, bo same żagle dają zbyt małą prędkość. Zajmuję się porządkowaniem i układaniem różnych rzeczy. Nie miałem na to czasu wcześniej, bo przez ostatnie tygodnie zwoziłem zaopatrzenie i dużo tego leży jeszcze luźno. Na oceanie wszystko musi mieć swoje miejsce i być odpowiednio zasztalowane, to znaczy zabezpieczone w taki sposób, żeby na

rzucanym przez fale jachcie nic nie fruwało i nie uszkodziło mnie lub czegoś.

W tym celu, jak również dla odpoczynku i odczekania na korzystniejszy prąd pływowy, decyduję się na nocny postój. Cumuję do bojki w Sidney Spit Marine Park. Ostatnie układanie i zamocowywanie sprzętu, oraz najważniejsza sprawa, to wejście po stopniach na maszt i założenie linek zabezpieczających przestrzeń między wystającymi stopniami na maszcie i wantami. Przy podnoszeniu żagli – fały, czyli linki służące do wciągania żagli na maszt zaczepiały się o stopnie, co powodowało konieczność ich odplątywania. Na rozfalowanym morzu nie jest to proste zadanie, szczególnie dla samotnego żeglarza. Zabezpieczenia te, później w sztormowych warunkach wielokrotnie chwaliłem.



Maszt ze stopniami do wchodzenia.

Następnego dnia rano, 4-go czerwca o godzinie 5:52 odcumowuję od bojki. Mam dziwne uczucie zadając sobie pytanie - jak będzie? Kiedy i gdzie następny raz będę miał kontakt z lądem?

Do dziennika jachtowego, nigdy nie wpisuje się, nazwy docelowego portu. Zawsze jest: „jacht w drodze z wiadomego miejsca (np. Vancouver) do....”, a to miejsce wypełnia się dopiero po dopłynięciu. Dla mnie cel jest wiadomy. Hawaje, najchętniej Hilo na dużej wyspie nazywanej „Big Island”. Daje to później możliwość płynięcia z korzystnym pasatem i odwiedzania kolejnych wysp. Do tego miejsca jest ponad 2500 mil morskich, to znaczy prawie miesiąc samotnej żeglugi.

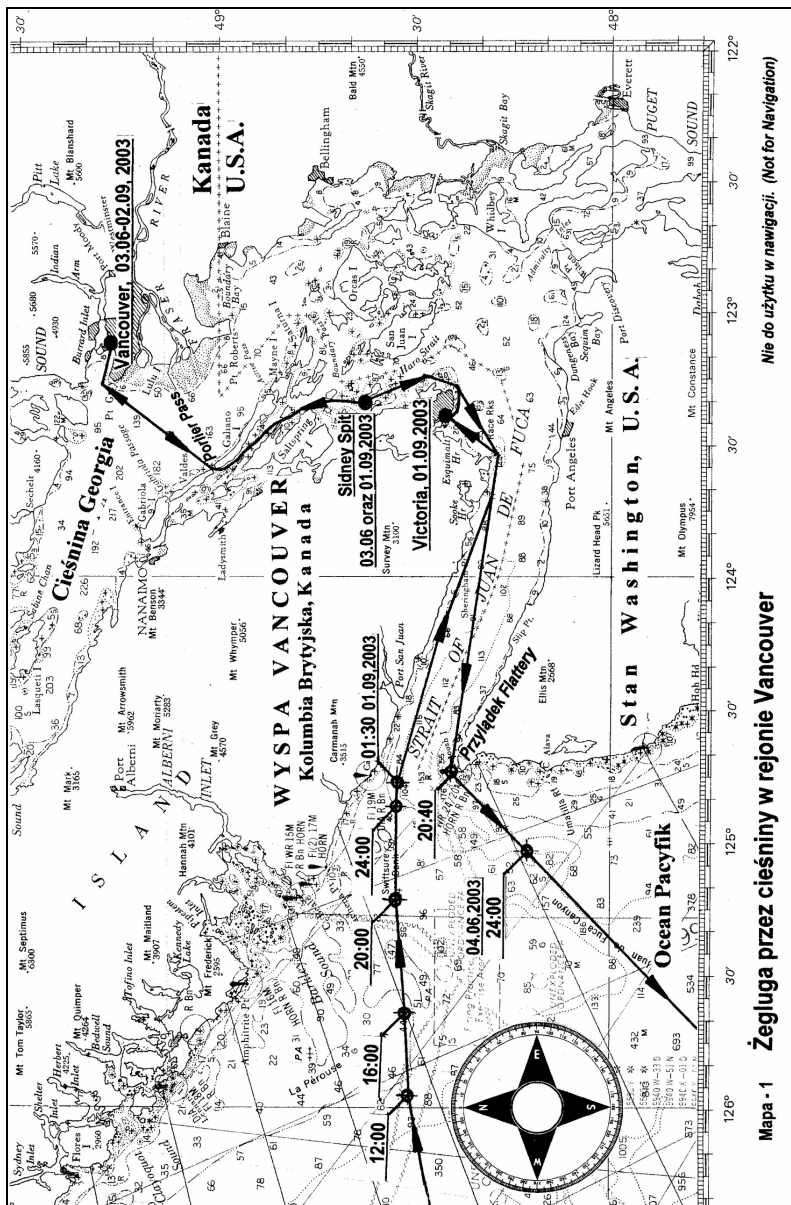
Zaczynam się zastanawiać, czy ja i moja „Varsovia” damy sobie radę? Czy nie skończymy rejsu gdzieś bliżej, na przykład w Oregon lub w Kalifornii? Z tych względów, na wszelki wypadek przed rozpoczęciem rejsu nie wszystkim mówiłem o prawdziwych planach.

Maja żona chyba zna mnie lepiej, bo nie miała tych wątpliwości. Wiedziała, że jak ja coś postanowię, to zrealizuję. Dlatego kupiła dla mnie bilet lotniczy z Honolulu do Vancouver i z powrotem, bez możliwości zmiany terminu i odwołania go. Uzbrojony w tak mocny argument, nawet gdybym chciał zmienić swoje zdanie lub nie mógł dopłynąć – muszę to zrobić, żeby nie stracić biletu.

Tymczasem płynę na silniku po gładkiej wodzie. Prąd odpływu z godziny na godzinę zwiększa moją prędkość. Prawą burtą mijam Victorię, stolicę Prowincji Kolumbia Brytyjska. Przewężenie przy Race Rock przelatuję z prędkością ponad 10-ciu węzłów. Pojawiają się słabe podmuchy wiatru i stawiam grota - czyli główny żagiel na maszcie oraz genuę - duży żagiel przedni.

W szerokiej Cieśninie Juan de Fuca, która jest granicą pomiędzy Kanadą i USA, najczęściej wieją wiatry północno - zachodnie, zwykle bardzo silne. Wysokie góry Wyspy Vancouver z jednej strony i Stanu Washington z drugiej, tworzą kształt lejka w głąb kontynentu. Układ ten potęguje siłę wiatru wiejącego od strony otwartego oceanu, to znaczy dla mnie przeciwnego. Tym razem mam szczęście, bo wieje umiarkowany wiatr wschodni. Prawie całą cieśninę przepływam na żaglach, oszczędzając paliwo, które na pewno przyda się później.

Mapa – 1 Żegluga przez cieśniny



3. Tu VE7CFA / Maritime Mobile

Wieczorem wiatr słabnie więc uruchamiam silnik. Z otwartego oceanu do cieśniny wchodzi martwa fala. O godzinie 19:30 mijając Neach Bay, ostatni porcik po stronie USA, włączam radiostację (bo jest to godzina umówionej łączności radiowej ze Zbyskiem z Vancouver). Wołam do mikrofonu wywołanie: „VE7ATZ tu stacja VE7CFA/Maritime Mobile... odbiór”...



Niestety, Zbyszka nie słyszę, bo na częstotliwości 14 Mhz jest za daleko na propagację na fali przyziemnej, a za blisko na falę odbitą. Odpowiada radiostacja z Kalifornii, za pośrednictwem której przekazuję wiadomości do Vancouver. W międzyczasie zgłasza się Staszek VE7LSK z jachtu „Boomerang”.

Staszek wraz z żoną Lucyną i dorosłym synem Markiem, ostatnią zimę spędził w Vancouver, mieszkając na swoim jachcie. Przygotowywali się oni do dalekiego rejsu. Pierwszy odcinek to Hawaje, czyli na tej trasie, możemy się „ścigać”. Moja „Varsovia”, prawie 3 metry krótsza, z jednoosobową załogą, z założenia nie ma szans na zwycięstwo, bo „Boomerang” wypłynął dwie doby wcześniej i jest już o ponad 250 mil do przodu.

Jeden z kolegów porównał możliwości naszych jachtów analizując ilość osób w załodze i odmienne warunki życia na pokładzie. Określił, że to tak, jakbym na hulajnodze, a w najlepszym razie na rowerze gonił harley’a.

Podczas tych rozmów przez radiostację, muszę obserwować co dzieje się dookoła. W wejściu do Cieśniny Juan de Fuca zbiegają się drogi żeglugowe różnych statków i dlatego muszę uważnie patrzeć, żeby ktoś mnie nie rozjechał.



W zachodzącym słońcu mijam Przylądek Flattery i jestem już na otwartym oceanie.

W zachodzącym słońcu mijam Przylądek Flattery i jestem już na otwartym oceanie. Mam słaby wiatr, który, trochę kręci i wieje z różnych kierunków. Na pierwszą noc włączam radar z alarmem, który powinien zasygnalizować, jak coś pływającego na wodzie zbliży się poniżej ustalonej odległości. Kilka razy w nocy budzi mnie, ale to nic groźnego. Tylko obserwacja sytuacji i dalsze spanie.

Rano piękny wschód słońca i słaby wiatr. Na horyzoncie widać oddalający się brzeg kontynentu amerykańskiego. Czas na zajęcie się prawdziwą oceaniczną nawigacją.

Szalony postęp techniki we wszystkich dziedzinach życia, szczególnie w ostatnim ćwierćwieczu, zrewolucjonizował również nawigację żeglarską. System satelitarny GPS to jest "Global Positioning System" kontrolowany przez USA, całkowicie uzależnił cały świat. Gdyby z jakiegoś powodu: politycznego, ekonomicznego lub technicznego, Stany Zjednoczone wyłączyły ten system, to tysiące ludzi na różnych morzach i oceanach byłoby narażonych na śmiertelne niebezpieczeństwo.

Astronawigacja, czyli określanie pozycji na podstawie ciał niebieskich, to znaczy różnych gwiazd i księżyca, przez tysiąclecia rozwoju żeglugi była praktycznie jedynym sposobem znajdowania pozycji z dala od lądu. Aktualnie, coraz mniej nawigatorów posługuje się tą klasyczną metodą. Użycie sekstantu (na przykład do pomiaru wysokości słońca nad horyzontem) obecnie należy już do historii.

Dla mnie astronawigacja nie jest problemem. Jednak, jeżeli nie używa się czegoś na co dzień, to w momencie potrzeby nie można na to liczyć. Dodatkowo posiadanie odpowiednich instrumentów, aktualnych tabel astronomicznych i innych pomocy, jest wydatkiem znacznie większym niż cena przeciętnej klasy odbiornika GPS. Dlatego ograniczyłem się do kupienia drugiego nowego GPS, dwa razy wyższej klasy niż ten, który już posiadałem - za cenę dwa razy niższą niż zapłaciłem za niego kilka lat temu. W tej sytuacji pojęcie określania pozycji geograficznej nie istnieje, po prostu pozycja jest na ekranie. Wystarczy ją odczytać i odpowiednio wykorzystać. Wbudowany w urządzenie system komputerowy, daje setki innych możliwości, których przeciętny nawigator używa tylko w niewielkim procencie.

4. Jak płynąć, aby dotrzeć do celu?

Mając zapewnioną znajomość aktualnej pozycji geograficznej z dokładnością do kilku metrów, muszę przeanalizować teraz, jak płynąć aby dotrzeć do celu. W tej dziedzinie przez tysiące lat praktycznie nic się nie zmieniło. Stałe prądy i wiatry na oceanach zmieniają się tylko w rytmie pór rocznych. Korzystam z brytyjskiej książki „Oceaniczne światowe szlaki żeglugowe” (Ocean Passages for the World) - czwarte wydanie z 1987 r. z minimalnymi poprawkami od pierwszego, które było wydane prawie sto lat wcześniej w 1895r. Inne podobne pomoce nawigacyjne z przed dziesiątek lat są nadal aktualne.

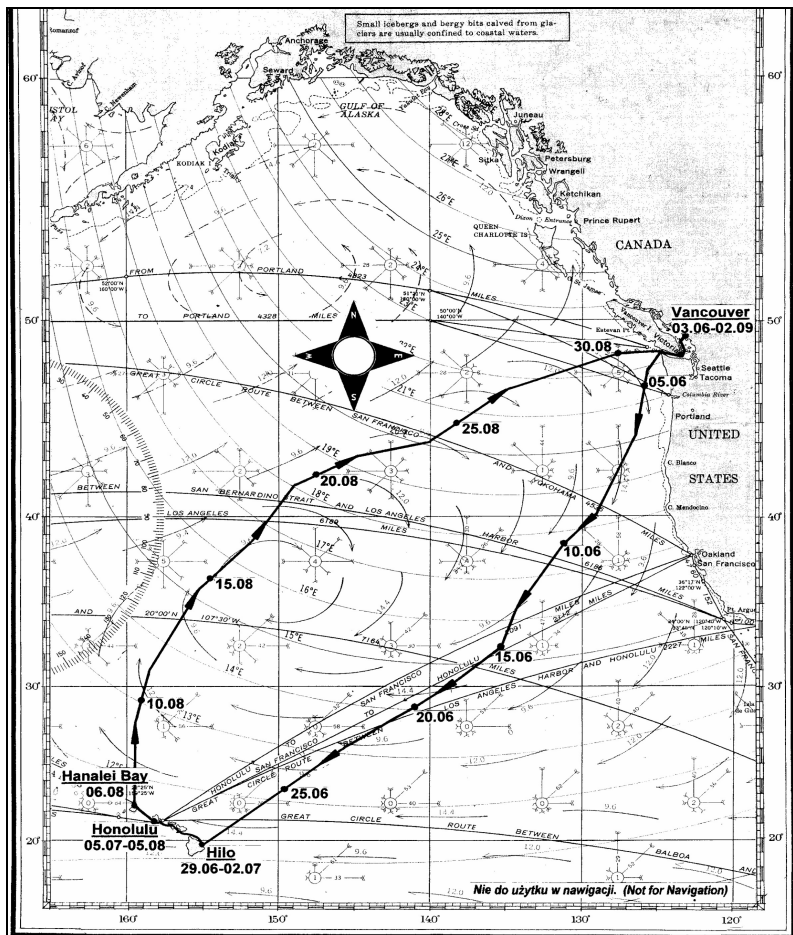
Na Północnym Pacyfiku, podobnie jak na innych oceanach, na średnich szerokościach geograficznych od około 30-go do 40-go stopnia północnego, znajduje się wyż stacjonarny. Obszar tego podwyższonego ciśnienia latem przesuwa się trochę na północ, a zimą na południe. W środku wyżu jest cisza, praktycznie brak wiatru. Natomiast dookoła na naszej półkuli wieją wiatry zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara.

Żaglowce płynące na Hawaje, w celu wykorzystania sprzyjających wiatrów, najpierw muszą płynąć wzdłuż kontynentu amerykańskiego do wysokości środkowej Kalifornii. Wchodząc w strefę pasatu, który wieje z kierunku północno-wschodniego mogą zmienić kurs i płynąć już bezpośrednio w kierunku gorących wysp.

Droga z Vancouver na Hawaje jest więc ze sprzyjającym wiatrem. Powrót jest znacznie trudniejszy, ponieważ cała trasa generalnie jest pod wiatr. Najpierw płynie się środkiem oceanu na północ, bokiem lub ostro do wiatru - pasatu, później trzeba przejść wyż, czyli strefę bezwietrzną. Następnie przez rejon niskiego ciśnienia, czyli niżów wędrujących z zachodu i wywołujących często sztormowe wiatry.

Tymczasem analizuję plany mojej drogi tam - do celu, a nie powrotu. Zastanawiam się, czy płynąć jak najdalej na południe bliżej brzegu - nadkładać w ten sposób drogi i spodziewać się silniejszych wiatrów, czy na skróty - ścinać wyż, to znaczy przechodzić przez strefę słabych wiatrów, ewentualnie pomagając silnikiem.

Mapa – 2 Trasa całego rejsu



Na razie decyduję się na wariant pośredni. Jednak zgodnie z zaleceniami oceanicznych tras żeglugowych, do pamięci w GPS wprowadzam punkt drogi leżący około 300 Mil morskich na północny zachód od San Francisco. Od obecnej mojej pozycji to prawie 600 mil przez wzburzone wody przybrzeżne stanu Washington i Oregon.

Kilkanaście lat temu na mojej „Varsovii” odbyłem, jak zwykle samotnie, dwa rejsy do południowego Oregon i wtedy

poznałem dobrze ten rejon w którym są nieliczne porty schronienia, najczęściej położone w ujściach rzek. Dookoła są skały lub w wielu miejscach płycizny i piaszczyste wydmy. Na to wszystko wpadają i na płytszej wodzie załamują się olbrzymie oceaniczne fale, gnane północno - zachodnimi sztormami. Z drugiej strony prąd wypływających rzek i dodatkowo odpływ dobowy powoduje olbrzymie spiętrzenie wody. Każde wejście do portu musi być dokładnie przemyślane i odbywać się w odpowiednim czasie.

Amerykańska straż brzegowa (Coast Guard) zaleca konsultacje radiowe przed każdym wpłynięciem jachtu do portu. Dotyczy to szczególnie małych jednostek pływających nie obeznanych z lokalną sytuacją. Pamiętam, jak wchodząc do małego porciku La Push, na otwartym wybrzeżu Stanu Washington, zgodnie z zaleceniem zawołałem przez radio Coast Guard. Wypłynął wtedy z portu do asekuracji mojego wejścia, duży statek ratowniczy. Na moje przerażenie i zapewnienie, że czuję się dobrze i nie potrzebuje żadnej pomocy, dostałem odpowiedź: „Wolimy asekurować niż zbierać rozbitków”. Jednak zastanawiam się, co by było gdybym naprawdę potrzebował pomocy?

W ujściu rzeki Kolumbia, właśnie z powodu tych szczególnie niebezpiecznych warunków, amerykańska służba ratownictwa morskiego zlokalizowała swoją główną bazę treningową.

Tym razem nie planuję wejścia do żadnego portu w tym rejonie. Północno - zachodni wiatr wieje coraz silniej, pięć do siedmiu stopni w skali Beauforta to znaczy 20-cia do 30-tu węzłów. Powoli oddalam się od brzegu.

5. Muszę się odpowiednio trzymać

Żegluję na jednym lub czasami dwóch fokach, czyli żaglach przednich, rozpiętych na bomach. Potężna oceaniczna fala rzuca jachtem na wszystkie strony. Płynąc z wiatrem od rufy mam duże boczne przechyły, często ponad 30-ci stopni, raz na jedną burłę, a za chwilę na drugą. Leżenie w koi, przygotowanie jedzenia i każda inna czynność wymaga dużo wysiłku. Muszę się odpowiednio trzymać i opierać tak jak jest to możliwe, aby nie rozbić się albo na przykład oparzyć gorącą kawą lub zupą wylaną na siebie. Każda rzecz na jachcie musi mieć swoje miejsce, aby móc ją znaleźć wtedy, gdy będzie potrzebna.

W lądowych warunkach mało kto zastanawia się nad sposobem poruszania się. Wstawanie, kładzenie się i chodzenie, każdy wykonuje podświadomie. Dla mnie na rozkołysanym jachcie, każda z tych czynności to skomplikowana operacja. Na przykład leżąc w koi, decydując się na wyjście, muszę wykonać rutynowe czynności. Najpierw, bez wstawania, wyjmuję okulary z wyścielanego głębokiego pudełka zamocowanego w pobliżu mojej głowy i zakładam je. (Czasami muszę rozplątywać zwijającą się linkę zabezpieczającą przed spadnięciem ich z głowy).

Następnie muszę wyczekać na przechył w odpowiednią stronę, potem chwycić się prawą ręką uchwyty przy schodkach, jednocześnie odpychając się od koi lewą ręką. W momencie, gdy jacht zacznie przechylać się na przeciwną burłę, wylatuję jak z katapulty i przelatuję nad deską sztormową, która normalnie zabezpiecza mnie przed wypadnięciem z koi podczas snu. Lewą ręką łapię się uchwyty przy stole nawigacyjnym, jednocześnie stawiając nogi na podłodze. Jeszcze tylko wstawienie nóg w klapki lub kalosze stojące na podłodze i już jestem gotowy do dalszych czynności. Manewr kładzenia się na koi wygląda tak samo - tylko, że wszystkie czynności są w odwrotnym kierunku. Wykonuję to wielokrotnie w ciągu doby.

Podobnie jest z gotowaniem na kuchence. Zapalenie gazu, napełnienie czajnika, potem przelanie gorącej wody do kubka, przykrycie go, bo w takich warunkach niemożliwe jest picie bez przykrywki, albo otwarcie konserwy i jej zagrzanie to kolejne ćwiczenia zręcznościowe.



„Ćwiczenia zręcznościowe” w kambuzie.

Opis używania toalety jachtowej i niezbędnej przy tym akrobacji - zostawiam bujnej wyobraźni czytelników. Zwrócę tylko uwagę, że takie urządzenie jachtowe dodatkowo wymaga ręcznego przepompowywania i przełączania zaworów w jedną i drugą stronę. Tradycyjnie na małych jachtach sprawy te załatwiał się na burcie zewnętrznej, trzymając się want. We współczesnym jachtingu widać postęp, również w tej dziedzinie.

Każda czynność wymaga odpowiedniej kolejności, a każda rzecz musi być odpowiednio położona i zabezpieczona. Szczególnie dotyczy to noży i innych ostrych przedmiotów, bo nawet małe nacięcie skóry w połączeniu ze słoną morską wodą powoduje silny ból, co w poważnym stopniu ogranicza sprawność.

6. Czy ja się boję?

Leżąc w koi, często nie mogąc zasnąć, rozmyślam i stopniuję niebezpieczeństwa na jakie jestem narażony.

- Na pierwszym miejscu stawiam możliwość rozjechania przez inny statek, który mnie nie zauważy na radarze, lub jego załoga, podobnie jak ja, śpiąca nie prowadzi ciągłej i odpowiedniej obserwacji.

- Na drugim miejscu - nieprzewidziane choroby lub urazy np. oparzenie się, uderzenie w głowę bomem lub złamanie ręki, nogi, itp.. Co w takiej sytuacji mógłbym zrobić? Dobrze zaopatrzona apteczka to nie wszystko. Przecież na żadną pomoc praktycznie nie mogę liczyć. Wołanie przez radiostację, jeżeli oczywiście będę mógł to zrobić, to w najlepszym razie ktoś może zabrać mnie z jachtu.

- Na trzecim miejscu - możliwość wypadnięcia za burtę. W trudniejszych warunkach ubieram się w pas bezpieczeństwa i przywiązuję się linką asekuracyjną, ale nie zawsze, bo utrudnia to poruszanie się. Zresztą nawet gdybym wypadł i linka trzymałaby, to przy prędkości kilku węzłów, bez pomocy kogoś innego, miałbym duże trudności, aby wciągnąć się samemu na pokład jachtu płynącego na samosterze.

- Na ostatnim miejscu, grożących mi niebezpieczeństw, stawiam niezliczone możliwości różnych awarii i uszkodzeń jachtu wraz z jego wyposażeniem. To zagadnienie, umieściłem na końcu, ponieważ znam dobrze moją „Varsovię” i gdyby coś nieprzewidzianego zdarzyło się, to sądzę, że znalazłbym jakieś wyjście z sytuacji. Zdarzały się różne problemy i jak dotychczas zawsze znalazłem jakieś rozwiązanie.

Czy ja się boję? To często zadawane mi pytanie. Tak! Oczywiście! Strach jest naturalną cechą człowieka. Gdybym nie bał się, to bałbym się pływać. Jeżeli ktoś przekroczy granicę lęku, to staje się nieuważny, pewny siebie, nie odróżnia i nie potrafi ocenić prawdopodobieństwa, zagrażającego niebezpieczeństwa. Na lądzie, wsiadając codziennie do samochodu, wiem, że w tym dniu w mojej okolicy, ktoś straci życie w wypadku drogowym. Czy to jest powód, abym został w domu? „Jak ktoś ma pecha, to nawet w drewnianym kościółku może mu spaść na głowę cegła”.

Wypadki na ładzie są codziennością. Przyzwyczailiśmy się do nich. Cokolwiek wydarzy się na wodzie lub w samolocie, od razu wywołuje zainteresowanie i strach społeczeństwa. Nawet statystyki i porównania, ilu ludzi korzysta z jakiegoś środka transportu do ilości ofiar wypadków - nie zmieniają takiego ogólnego nastawienia.



Amatorsko wykonany siłownik autopilota bardzo dobrze trzyma zaplanowany kurs magnetyczny.

Ujście rzeki Kolumbia mijam rano 6-go czerwca w odległości ponad 60 mil morskich od brzegu. W tej odległości pływa mniej statków i czuję się bezpieczniej.

Wieczorem mam dobrą łączność radiową z krótkofalowcem WV9S ze stanu Wisconsin, którego proszę o przekazanie mojej pozycji i życzeń urodzinowych dla mojego brata Grzegorza w Warszawie. Podaję adres e-mail i tekst życzeń. Za chwilę wiadomość jest przekazana.

Następnego dnia, tą samą drogą mam odpowiedź od brata i życzenia dla mnie, bo ja również za kilka dni będę obchodził swoje urodziny.

W nocy podziwiam pełnię księżyca. Jest widno jak w dzień. Nie muszę używać latarki do oświetlania bandery na rufie,

podczas obserwacji kierunku i siły wiatru. Nie mam na stałe zamontowanego przyrządu do mierzenia wiatru. Oceniam go „na oko”, lub patrząc na zachowanie się flagi. Na przykład, jeżeli cała jest wyprostowana - to wieje wiatr 5 stopni w skali Beauforta. Jeżeli końce zaczynają trzepotać się - to znaczy, że wieje już „szóstka”. Jak zaczynają wibrować - to jest „siódemka”. Dokładność tych odczytów od czasu do czasu sprawdzam trzymanym w ręce przenośnym miernikiem elektronicznym.

Pasjonuję się widokiem, jak moja „Varsovia” pędzona wiatrem z rufy ślizga się po fali, którą czasami przy zjazdach w dół, wyprzedza. Wspaniałe dobowe przebiegi od 120 do 142 mil morskich. W tych warunkach, ciężko pracujący samoster potrzebuje więcej prądu. Dobrze, że w dzień panel baterii słonecznych, ładuje akumulatory w stopniu wystarczającym na niezbędne podstawowe potrzeby, to znaczy zasilania świateł i przyrządów nawigacyjnych.



Rama rufowa na której zamontowany jest między innymi panel baterii słonecznych i bandera. Jeżeli jest ona cała wyprostowana, to znaczy że wieje wiatr o sile 5-ciu stopni w skali Beauforta.



Burzliwe wody wybrzeża Stanu Oregon.



Kilka dni później, żegluga relaksowa.

7. Codzienne łączności radiowe

Codzienne, coraz dłuższe w czasie łączności radiowe wymagają więcej prądu. Na wszelki wypadek, aby nadmiernie nie osłabiać bilansu energetycznego, od czasu do czasu uruchamiam silnik. Jestem już wystarczająco daleko od Vancouver i propagacja radiowa na częstotliwości dalekiego zasięgu 14 Mhz. daje możliwość codziennych łączności. Rozmawiam ze Sławkiem VE7GKI, który przekazuje informacje do naszego Polskiego Klubu Żeglarskiego w Vancouver, oraz Ryśkiem VE7MFA. Zbyszek VE7ATZ ma najlepsze możliwości łączności, ponieważ jego wieloelementowa antena umieszczona jest na dachu wieżowca w centrum Vancouver. (Nie jest niczym zasłonięta i obrócona bezpośrednio na Pacyfik) Zapewnia bardzo dobre efekty.



*Zbyszek VE7ATZ ma najlepsze możliwości łączności.
Jego wieloelementowa antena umieszczona jest na dachu
wieżowca w centrum Vancouver.*

Zbyszek często podłącza do radiostacji telefon i mogę bezpośrednio rozmawiać z żoną i synem, a nawet z rodziną w Polsce. Podczas pierwszej rozmowy z domem, moja żona pyta

mnie: jak się czuję? Odpowiadam, że bardzo dobrze i nie choruję, tylko jest trochę nudno w porównaniu do codziennej gonitwy życia lądowego. Powoli przestawiam się na morski rytm. Przyznaję się, „że ocean daje mi trochę w kość”. Na to Ona odpowiada, że sam tego chciałem. Potwierdzam i dodaję, że czuję się szczęśliwy i zadowolony z życia, a to chyba jest najważniejsze.



*Zbyszek VE7ATZ przy swojej radiostacji.
„Centrala telefoniczna” i mój codzienny kontakt ze światem.*

Najpraktyczniejsze zastosowanie łączności radiowej to otrzymywanie informacji pogodowych, bo Zbyszek ogląda na internecie mapy pogodowe. Opisuje aktualną sytuację: gdzie wyż, a gdzie niż. Jak się przesuwają. Jakie są i jakie będą wiatry w interesujących mnie rejonach. Z informacji tych korzysta również Staszek z Lucyną na jachcie „Boomerang”, którzy dodatkowo odbierają na swoim odbiorniku fax’y morskich map pogodowych. Lucyna, która przed rejsem ukończyła kurs meteorologii, interpretuje te informacje. Wszyscy razem, oddaleni od siebie o setki mil morskich analizujemy sytuację, zachowując pewną rezerwę, którą zawsze trzeba stosować do wszelkich informacji pogodowych.

W codziennych, wieczornych łącznościach radiowych z „Boomerangiem”: porównujemy nasze pozycje geograficzne, opowiadamy sobie o różnych wydarzeniach i sprawach. Do tych rozmów często dołączają się stacje z Australii, Nowej Zelandii, Polski i różnych innych zakątków świata.

Ciekawe rozmowy prowadzę z Robertem VE3ZZK z Toronto, który ma zainstalowaną radiostację w swoim dużym samochodzie ciężarowym i za każdym razem odpowiada mi z innego miejsca w innym stanie USA. Chyba coś nas łączy: on samotny kierowca na autostradzie, a ja samotny żeglarz na oceanie. W tych warunkach zastanawiam się, czy ja naprawdę jestem samotnym żeglarzem skoro mam dookoła takie rozmowne towarzystwo.

Koledzy krótkofalowcy pytają o różne szczegóły dotyczące mojego jachtu, planów podróży, bezpieczeństwa i życia na pokładzie. Często dyskutują również o sprawach natury bardziej osobistej. Dla mnie jest to możliwość światowej promocji żeglarstwa i spraw z nim związanych, (jak się niektórym wydaje) elitarnego rodzaju sportu, lub rekreacji. Jeden z rozmówców ze środkowych stanów, posiadający nieco mniejszą łódkę od mojej, którą trzyma na jeziorze, powiedział wprost: „zazdroszczę Ci takiego pływania”. (Przyzwyczailem się do podobnych stwierdzeń, wyrażanych przez różne osoby z różnych środowisk i miejsc na świecie).

Odpowiedź jest prosta - to tylko sprawa preferencji życiowych. Posiadanie jachtu o wielkości porównywalnej do mojej „Varsovii” w Kanadzie lub USA, (a ostatnio nawet i w Polsce) nie jest niczym nadzwyczajnym. To jest wartość przeciętnego lub trochę lepszej klasy samochodu, albo domku letniskowego: a opłaty za trzymanie w marinie - to tyle, ile puszcza z dymem przeciętny palacz papierosów. Koszt podstawowej eksploatacji, to tyle ile przepija i przebalowuje niejeden amator takich, lub innych atrakcji. Przeciętny, pracujący człowiek może mieć wszystko, czego chce - tylko, że w odpowiedniej skali wielkości i oczywiście kosztem nie posiadania czegoś innego. Czy to, że ktoś ma inne preferencje, wybrał inną drogę życiową i nie traci zdrowia - goniąc i zabiegając o nadmierne gromadzenie dóbr materialnych - jest powodem do zazdrości? Nikt, niczego do grobu nie zabierze. Prawnicy tylko

zacierają ręce i liczą swoje honoraria za sprawy spadkowe i różnego typu spory majątkowe.

Daleki jestem od stylu życia człowieka żyjącego tylko dniem dzisiejszym i nie myślącego o zabezpieczeniu przyszłości. Uważam, że wszystko trzeba wyważyć odpowiednio i w prawidłowych proporcjach. Najważniejsze jest zdrowie oraz zadowolenie z tego co się robi. Jedyne, czego można komuś zazdrościć, to dobre zdrowie i młody wiek dający nieograniczone perspektywy i możliwości. Reszta to tylko wybór preferencji życiowych. A za zły wybór najczęściej możemy winić tylko samego siebie.

Żeglowanie jest dla mnie formą terapii. Po każdym rejsie wracam do gonitwy codziennych spraw z nową energią. Każdy człowiek musi mieć jakieś hobby, które go odpręży i daje mu cel działania w życiu. Bardzo cenię ludzi, którzy z wielką pasją realizują swoje zainteresowania i cieszą się, że nie wszyscy pasjonują się żeglarsstwem i nie wszyscy mają swoje łódki.

Gdyby tak było, to wyobrażam sobie setki tysięcy mniejszych i większych jachtów pływających na redzie Vancouver. W takich warunkach, płynąc na Hawaje nie byłbym w stanie przecisnąć się przez ten tłok. Na oceanie byłoby ciasno. Nie mógłbym sobie pozwolić na spanie w nocy, bo na pewno zderzyłbym się z drugim takim samym jak ja. Śpiącym żeglarzem płynącym na samosterze.

W takiej sytuacji dla własnego bezpieczeństwa, prawdopodobnie zamiast żeglować, musiałbym pójść do pustego pubu (ponieważ wszyscy zajęci by byli żeglowaniem), zamówić dzbanek piwa, zapalić papierosa i oglądać mecz hokejowy. To byłaby dla mnie terapia w innym stylu.

8. Śmietnik za burtą

9-tego czerwca zbliżam się do zaprogramowanego na GPS punktu drogi. Zmieniam kurs na 235 stopni, prosto do Hilo oddalonego jeszcze o ponad 1800 mil. Vancouver za rufą, w linii prostej jest już ponad 600 mil a przebyta droga w ciągu sześciu dni, to 750 mil morskich.

Przez następne dwie doby znowu robię średnio po ponad 100 mil i zastanawiam się, kiedy wreszcie wejść w pasat. Staszek mówi mi, że dookoła jego jachtu widzi pełno różnych śmieci: butelki, liny, sieci, plastyki, skrzynki itp.. Pyta, czy u mnie taki sam śmietnik za burtą.

Opowiada on o ich poważnym problemie. Zgubiona lub wyrzucona przez rybaków sieć, pływająca na powierzchni oceanu, wkręciła się w śrubę napędową jachtu. Marek, najmłodszy członek załogi „Boomeranga”, ubrał się w piankę do nurkowania i zszedł pod wodę. Przez ponad godzinę czasu przecinał on zaplątaną sieć. Po wyjściu na pokład, z wielkim zadowoleniem i dumą z dobrze wykonanej pracy pozował do fotografii, pokazując swoją zdobycz.



Sieć,
zablokowała śrubę napędową „Boomeranga”.

„Boomerang” jest już, ponad 300 mil przede mną, a ja płynę jego śladem. W jego rejonie są bardzo słabe wiatry, ponieważ jest zbyt blisko centrum wyżu. Odległość między nami chwilowo się zmniejsza i doganiam go, ale wkrótce ja również, tak samo tracę wiatr. Powoli dopływam w ten sam rejon i potwierdzam Staszкови, że również mijam ten oceaniczny śmietnik. Międzynarodowe konwencje określają, co i w jakiej odległości od brzegu można wyrzucać do morza. Generalnie przedmiotów nietonących i plastyków nie wolno wyrzucać w żadnym miejscu. Zrozumiała sprawa, że dużo pływających śmieci jest przypadkowych. Pozostałości po zatopionych statkach pływają często przez długie lata. Sztormy zmywają z pokładów różne, często bardzo potrzebne sprzęty. Niejeden olbrzymi kontener został zmyty z pokładu statku, stanowi śmiertelne zagrożenie, nie tylko dla jachtu takiego małego jak mój.

Wiem, że świata i oceanów nie uchronię od zasypania przez śmieci. Sam, osobiście stosuję segregację odpadów. Serwetki i ręczniki papierowe, których używam w dużych ilościach, puszki po konserwach i odpady żywnościowe idą od razu za burtę - ponieważ ocean „przerobi” je najszybciej. Butelki i szklane słoiki idą na dno i tam nie szkodzą nikomu. Aluminiowe puszki zgniatam, żeby ograniczyć ich pływalność i wyrzucam tak samo. W wodzie morskiej, skorodują bardzo szybko. Inne materiały, korodujące lub rozkładające się w wodzie, również lecą za burtę. Jedynie torebki plastikowe oraz inne plastyki zatrzymują do wyrzucenia na lądzie.

W rezultacie takiej selekcji, (jak się później okazało po wejściu do portu) po czterech tygodniach żeglugi miałem tylko jeden nieduży woreczek śmieci - nie licząc butelek plastikowych i zużytego oleju silnikowego, który wymieniałem na środku oceanu.

Muszę się przyznać, że do tego oceanicznego śmietnika również dołożyłem coś bardzo dobrze pływającego. Nie wiem kiedy wypadło, ale 10-go czerwca rano, sztormowe wiatry już się „wydmuchały” i robiąc oględziny na pokładzie, stwierdziłem brak koła ratunkowego. Dla samotnego żeglarza, sprzęt taki ma bardzo ograniczone zastosowanie, ponieważ trudno jest rzucić sobie koło, gdyby się wypadło samemu za burtę. Dlatego umieściłem je daleko na rufie, żeby nie przeszkadzało w kokpicie. Długą linkę, która normalnie zamocowana jest do koła zdjąłem, żeby się nie

plątała. W rezultacie któraś z olbrzymich fal odpięła zatrzask jedynego, zapinającego paska i koło z napisem „Varsovia - Vancouver B.C.” popłynęło w świat. Może kiedyś, ktoś bardzo daleko stąd, znajdzie je i pomyśli, że pochodzi z jakiegoś zatopionego statku i chwilą ciszy uczci pamięć „ofiary”. Potwierdziła się jeszcze raz stara zasada, że morze nie toleruje żadnych zaniedbań.

Przez 5 dni przebiegi mam średnio tylko po około 80 mil na dobę. Chwilami ocean jest gładki jak jezioro. Silnik pracuje średnio po 10 godzin dziennie, co przy prędkości 5 węzłów daje około 50 mil na dobę. Mam do wyboru i zastanawiam się: czy „grzać” teraz silnik używając go przez tyle godzin dziennie, a potem więcej czasu grzać się na gorących hawajskich plażach - czy oszczędzać go, wykorzystując słabe podmuchy wiatru i sprzyjający prąd oceaniczny, a więcej czasu spędzić na oceanie. Termin biletu lotniczego goni mnie, więc wybieram wariant pierwszy.

Jest ciepło, ale wilgotno, dlatego jednego poranka zapalam grzejnik, aby osuszył powietrze w kabinie. Czytam dużo czasopism i książek, aby nadrobić w tej dziedzinie moje zaległości z życia lądowego. Prawdopodobnie zabrałem na rejs za dużo książek, które zajmują dużo miejsca na mojej łódce.



Zachód słońca na oceanie.

9. Samotni żeglarze

Dzisiaj czytam książkę „Praktyka Oceaniczna” kapitana Krzysztofa Baranowskiego, który na jachtach, dwukrotnie - w dwie strony, samotnie opłynął świat. W rozdziale o samotnych żeglarzach stwierdza on, że długotrwale samotne przebywanie na oceanie wywołuje różnego typu objawy. Na przykład, pisze: „samotni żeglarze odnotowują plamy przed oczami, co kładzie się na karb niedyspozycji, albo uznaje się je za zjawisko normalne”, dalej pisze o różnego typu przywidzeniach i halucynacjach.

Nafaszerowany tą lekturą, zaczynam analizować siebie i swoje odczucia. Z przerażeniem stwierdzam, że faktycznie - widzę jakieś plamy! Czuję w tym momencie, że jestem naprawdę „stuprocentowym”, samotnym żeglarzem. Po jakimś czasie powoli poddaję w wątpliwość tę opinię, bo zdejmując okulary, widzę, że mam na nich pozostałości ze śniadania, przyklejone solą z wyschniętej wody morskiej.

Po oczyszczeniu szkieł plamy zmniejszyły się, ale widzę je nadal. Próbuje przecierać i przemywać oczy, ale to nie pomaga. Znowu myślami wracam do wcześniejszej opinii. Dopiero spojrzenie w lusterko, którego dawno nie używałem daje odpowiedź. Wyrosły mi z brwi dwa bardzo długie włosy zasłaniające widoczność. Normalnie w lądowych warunkach, przy codziennych zabiegach kosmetycznych, co jakiś czas rutynowo i bez zastanowienia obcinam je. Na oceanie przy dużym kołysaniu wszystko wygląda inaczej, dlatego zabieg ten zajmuje mi dużo czasu. Nożyczki trzymam jedną ręką bardzo blisko mojego oka a lusterko - drugą, co wymaga ekstremalnej uwagi, żeby nie zranić się.

Podobnie jest z „halucynacjami”. W nocy wychodzę na chwilę na pokład i widzę wyraźnie światło statku w niedużej odległości. Wyciągam lornetkę. Na jachcie rzucanym przez wysoką oceaniczną falę trudno jest uchwycić, (bez widzenia horyzontu) mały punkt świecący. Wydaje mi się, że widzę światło pozycyjne umieszczone na szczycie masztu jakiegoś jachtu przepływającego bardzo blisko. W pośpiechu łapię z kabiny silniejsze okulary, bo normalnie na bliską odległość wystarczają mi słabsze. Staram się lepiej ocenić sytuację i wykonać

ewentualnie potrzebny manewr, ale światło znikło całkowicie. Zastanawiam się, czy to jest halucynacja, samotnego żeglarza, czy jacht niosący to światło stwierdził, że nasze kursy nie grożą kolizją i po prostu oszczędzając prąd wyłączył je. Sytuacja wyjaśnia się za chwilę, gdy jasno świecący półksiężyc, wyłania się zza gęstych chmur. Widzę wtedy horyzont, nad którym widoczne są, bardzo nisko, silnie świecące gwiazdy. Jest to typowe zjawisko na południowych morzach, przy przejrzystym, gorącym powietrzu. No cóż, i tym razem nie mam możliwości „naukowego” potwierdzenia, że jestem samotnym żeglarzem.

Dużo rozmawiam przez radiostację i nie muszę mówić do siebie. Chyba to również jest powodem, że nie mieszczę się w klasycznej definicji na określenie, samotnego żeglarza. Takie i podobne myślenie, jest chyba efektem słabego wiatru i wolnego posuwania się do przodu. Podczas jednej z wieczornych rozmów radiowych wołałem do mikrofonu: „marzę o sztormie”. Oczywiście, za chwilę odwołuję te słowa, jednak Neptun, władca mórz i oceanów usłyszał je i spełnił moje życzenie. Tylko znacznie później, bo w drodze powrotnej.



Szyby pokryte solą z wody morskiej w znacznym stopniu ograniczają widoczność.

10. Remanent żywności

Porównując pozycje i dyskutując przez radio z „Boomerangiem” zastanawiamy się, czy nie poszliśmy zbyt blisko centrum wyżu. Jednak późniejsza, kompleksowa analiza po dotarciu na Hawaje potwierdziła sens i optymalność wybranej trasy. Płynięcie w poszukiwaniu silniejszego wiatru dalej na południe, gdzie w rejonie Meksyku mogły w tym czasie powstawać huragany, nie dawało gwarancji szybszego dotarcia do Hawajów.

16-go czerwca, to znaczy po prawie dwóch tygodniach od wypłynięcia, robię generalny remanent żywności, szczególnie tej psującej się. Właśnie skończył się, ponieważ stopniał do końca lód w „ice box”. Chłodziarki elektrycznej, mało używam, bo ma za duży pobór prądu w stosunku do jej wydajności. Jedynie włączam ją podczas pracy silnika, ale i to nie daje należytych efektów. Nadmiar: masła, margaryny i ostatnie, już spleśniałe chleby - poleciały za burtę. Żółte sery roztopiają się i zmieniają swoje kształty, jednak w smaku są dobre. Ostatnie jajka nadają się jeszcze do jedzenia.



Liczę kielbasy i z zaskoczeniem stwierdzam, że pozostało jeszcze aż 20-cia kawałków różnej wielkości.

Liczę kielbasy i z zaskoczeniem stwierdzam, że pozostało jeszcze, aż 20-cia kawałków różnej wielkości. Szkoda żeby zepsuły się, bo są one bardzo praktyczne w użyciu. Zwykle dodaję je do wszystkiego, do czego się da, do zupy, konserw, jajecznicy, lub smażę na patelni z różnymi dodatkami. Jednak najczęściej odgryzam kawałki wiszące nad kuchenką. Wyjmuję więc wszystkie z plastikowych, próżniowych opakowań i wieszam nad kuchenką.



Ze świeżych produktów pozostały już tylko ziemniaki i cebula. Dobrze, bo codziennie jest cieplej i trudno byłoby cokolwiek więcej utrzymać w stanie nadającym się do jedzenia. Na dalszą część rejsu pozostają z konserwami, krakersami, suszonymi owocami, słodyczami i oczywiście wspomnianymi kielbasami wysychającymi nad kuchnią.

Relaksowa, powolna żegluga. A „Boomerang” już gna pchany pasatem. Z dnia na dzień zwiększa przewagę. 17-go czerwca jest już 600 Mil przede mną, ale nie płynie do Hilo, tylko bezpośrednio do Honolulu. Tego dnia mam słabe wiatry zmienne, nawet muszę halsować, to znaczy płynąć zygzakiem pod wiatr. Chwilami wiatr całkowicie cichnie. W takich warunkach mogę zmienić olej w silniku i zrobić ogólny przegląd różnych urządzeń.



Wymiana oleju w silniku.

18-go czerwca na szerokości geograficznej północnej 30 stopni i 45 minut, zapisuję w dzienniku pokładowym: „nareszcie dobry wiatr!..., ale na jak długo?”. W czerwcu, teoretycznie już od 33-go stopnia północnego mogłem spodziewać się pasatu czyli silnego wiatru północno - wschodniego. Nadal jednak zachowuję rezerwę w ocenie sytuacji. Tym razem nie myślę się i od tego momentu przez 8 następnych dni nie uruchamiam silnika.



Kanistry wyjęte ze schowków do kokpitu w celu przelania z nich paliwa do głównego zbiornika.

Zbliżam się do zwrotnika. Coraz więcej czasu leżę w kokpicie i opalam się. Początek lata, słońce jest w zenicie, świeci pionowo na mój panel baterii słonecznych, który w takich warunkach bardzo dobrze ładuje akumulatory. Mogę rozmawiać przez radiostację i nie martwić się o zasilanie. Doładowywanie silnikiem nie jest konieczne.

Zaczynam obserwować problemy z moją radiostacją, bo od czasu do czasu, sygnał nadawany lub odbierany ma poważne zniekształcenia i chwilami uniemożliwia to prowadzenie rozmowy. Podejrzewam, że w tym gorącym klimacie, jest to efekt przegrzania pewnych elementów lub zanieczyszczenie styków antenowych, albo odstrojenia anteny. Konsultuję i analizuję ten problem z kolegami krótkofalowcami. Próbuje zrobić to, co jestem w stanie wykonać w tych warunkach. Wciągam na maszt antenę typu dipol, którą przed rejssem zrobił dla mnie Sławek VE7GKI. Próbuje też podłączyć zapasową skrzynkę dostrajającą antenę. Niestety, nic to nie zmienia i nie daje wyraźnej poprawy. Dopiero dodatkowy wentylator, dmuchający bezpośrednio na radiostację sprawia wrażenie poprawy. Staram się jednak ograniczać nadawanie, szczególnie dłuższych relacji.

11. Dzień urodzin

19-ty czerwca, to dzień moich urodzin. Przez lata marzyłem o obchodzeniu takiej okazji na środku oceanu. Jestem ponad 1600 mil od Vancouver. Do Hilo jeszcze ponad 1000 mil. Chyba jako prezent urodzinowy, od północy do 12-tej w południe przepłynąłem prawie 60 mil.

Zaczynam więc część oficjalną tak niezwyklej okazji, podczas której nie mogę o niczym zapomnieć. Przede wszystkim stosowne ubranie: na głowie czapka klubowa, na szyi krawat - pamiątka z regat „Operacja Żagiel 1976” i... nic więcej, bo gorąco, a i tak nikt mnie nie ogląda. Na stole nawigacyjnym „Torcik Wedlowski”, na nim świece w kształcie cyfr 5 i 0, które pozostały z ostatniej hucznej celebracji w domu. Dodaję 3 małe, jako symbol 3-ch lat przygotowań do tego rejsu, albo jak kto woli - wyrównanie do mojego wieku.



Na stole nawigacyjnym „Torcik Wedlowski”, na nim świece

Obojętnie jak liczyć, nawet bez kalkulatora, to „równanie matematyczne” zgadza się. Z zapaleniem świeczek na torciku muszę bardzo uważać, aby kolejny przechył na fali nie rzucił ich, palących się, na koję z łatwopalnym śpiworem. Kładę więc na patelni torcik ze świeczkami i trzymając jedną ręką cały ten zestaw staram się utrzymać w poziomie, dopiero wtedy decyduję się na zapalenie świeczek i śpiewam sobie w dwóch językach: „sto lat” i „Happy Birthday to... me”.



*Śpiewam sobie w dwóch językach: „sto lat” i
„Happy Birthday to... me”.*

Następnie przystępuję do stosownych napojów. Tym razem nalewam do kieliszka coś bardziej szlachetnego – francuski „Courvoisier”. Z braku gości przy stole urodzinowym, idę do kokpitu wypić toast z Neptunem - wszechobecnym na morzach i oceanach. Nie żałuję i odlewam mu za burtę stosowną dawkę a sam delektuję się resztą.

Wieczorem, przez radio, otrzymuję życzenia urodzinowe od moich stałych rozmówców. Dodatkowo jest miła niespodzianka. Do „centrali telefonicznej” Zbyszka VE7ATZ dzwonią i ustawiają się w kolejce koledzy z Vancouver: Heniek oraz Maciek i również składają mi życzenia.

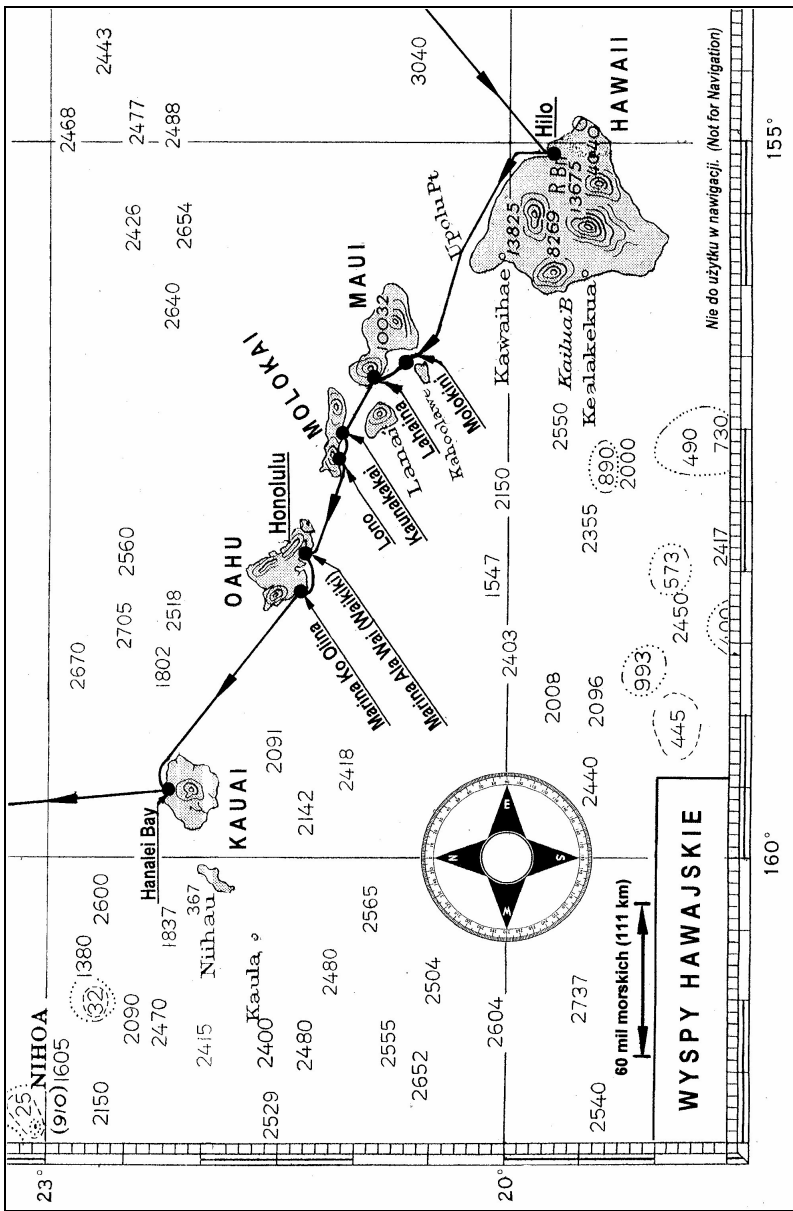
Mijają kolejne dni, podobne do siebie. Wspaniała żegluga. Poznaje uroki płynięcia w pasacie. Codziennie przebiegi takie same, po sto kilkanaście mil na dobę. „Varsovia” równomiernie i rytmicznie buja się na fali. Od czasu do czasu wpadają na pokład latające ryby. Niestety za małe, żeby z nich zrobić użytek na patelni. Wymyślam i przygotowuję sobie dla odmiany różne potrawy z produktów dostępnych na pokładzie. Kąpię się w kokpicie, opalam się i tak leci dzień po dniu.

26-go czerwca rano przekraczam zwrotnik Raka to jest 23 stopnie i 27 minut szerokości geograficznej północnej. Bardzo stary obyczaj chrztu morskiego: równikowego albo polarnego, po przekroczeniu kręgu polarnego, praktykowany jest przez marynarzy i żeglarzy różnych bander. Zwrotnik również specyficzny równoleżnik na siatce geograficznej kuli ziemskiej nie doczekał się specjalnego uhonorowania. Mam nadzieję, że w następnym rejsie będę miał okazję do odpowiedniej uroczystości na pokładzie. Tymczasem, patrząc na południe w kierunku równika ograniczam się do toastu wzniesionego piwem bezalkoholowym.



Jeszcze jeden nastrojowy zachód słońca.

Mapa – 3 Wyspy Hawajskie



12. „Aloha! Aloha Hawaii!”

„Boomerang“ jest już w Honolulu. Stoi w pięknie położonej, nowo wybudowanej marinie Ko Olina. Staszek i Lucyna opowiadają przez radiostację o pięknych plażach i lagunach w których się kąpią. Nurkują i wygrzewają się na plaży. Trzymają dla mnie miejsce obok ich jachtu.

A mnie pozostała jeszcze daleka droga. Chwilami zastanawiam się, czy nie płynąć wprost do nich. Jednak dusza żeglarza podróżnika przeważa i trzymam nadal kurs na Hilo. Słuchając ich opowiadań wpadam w nastrój depresyjny i ogólne zniecierpliwienie. Tłumaczę sobie, że to już tak blisko i nie załamuję się. Samotna żegluga jest formą najlepszego sprawdzenia swojej odporności fizycznej i psychicznej na wszelkie przeciwności i nieprzewidziane sytuacje, bo na nikogo nie mogę liczyć. Nikogo nie mogę za nic winić, bo cokolwiek wydarzy się, dobre czy złe, to muszę radzić sobie sam. Chciałem tego, to mam, czego chciałem i nie narzekam, ciesząc się ze wszystkiego. Samokrytycznie analizuję siebie i swoje działanie: stawiam sobie i „Varsovii” wysoką ocenę. Nikt inny nie może mnie oceniać, bo nie jest ze mną, tu na środku oceanu.

28-go czerwca, mam już tylko, sto kilkadziesiąt mil do Hilo. Przeliczam godziny, prędkość z jaką płynę i przypuszczalny czas wejścia do portu. Mam dokładne mapy, pracujący radar, dokładną pozycję geograficzną, jednak wolałbym do portu wchodzić w dzień. Nie chciałbym nocy spędzać bujając się na wysokiej, oceanicznej fali czekając na dzienne wejście do portu.

Wieczorem powinienem widzieć już wyspę Hawaii, największą w Archipelagu Hawajskim i dlatego nazywaną „Big Island”. Zamglenie i zalegające chmury powodują, że jeszcze jej nie widzę. Przychodzą mi do głowy niesamowite myśli. Może mam złą pozycję i minąłem wyspy, może płynę po oceanie gdzieś, nie wiadomo gdzie? W czasach, kiedy żeglarze polegali tylko na klasycznych metodach nawigacji, sytuacje takie nie były odosobnione. Tym razem staram się wierzyć pozycji z GPS i płynę na zaprogramowany punkt drogi - boję wejściową do portu. Porównuję pozycję boji na najnowszej, uaktualnionej mapie brytyjskiej, którą kupiłem tuż przed wypłynięciem, z pozycją

wprowadzoną fabrycznie w pamięć mojego nowiutkiego GPS-a. Okazuje się, że są dość istotne różnice. Muszę być uważny i kierować się zdrowym rozsądkiem w ocenie sytuacji. We wszystkich wydawnictwach i pomocach nawigacyjnych zawsze jest klauzula, że rozsądny nawigator nie może polegać wyłącznie na jednym źródle informacji.

29-go czerwca, z kalkulacji wynika, że płynąc na samych żaglach wejście do portu wypadłoby trochę po zachodzie słońca.

O godzinie 3-ciej w nocy siła wiatru słabnie. Uruchamiam silnik i przyspieszam, abym miał rezerwę czasową i mógł wejść do portu w dzień. Nareszcie, nad ranem po 26-ciu dniach samotnej żeglugi przez ocean, widzę ląd. Wyłania się zamglona wyspa. Stoję w kokpicie na nogach rozpartych na dwóch przeciwnych ławkach. Patrząc przez lornetkę, balansuję całym ciałem na przechyłach z burty na burtę, podskakuję z radości i wołam: „Aloha! Aloha Hawaii!” Zrobiłem – powtarzam - zrobiłem to, co chciałem - osiągam cel.



Już blisko do celu.

13. Wzywanie pomocy

Po chwili tych emocji następuje zmiana nastroju, bo przez radiostację UKF słyszę wzywanie pomocy. Jacht 39 stóp długości, z dwiema osobami na pokładzie dryfuje na skały. Straż brzegowa Coast Guard pyta kilkakrotnie, czy ktoś jest w pobliżu zatoki Hilo i mógłby udzielić pomocy. Nikt się nie odzywa... Mam dziwne uczucie, bo obok dużego ruchliwego portu nie ma nikogo, kto mógłby ratować ludzi w potrzebie. Jeszcze raz potwierdzam i utrwalam w swojej świadomości, że na morzu najlepiej liczyć tylko na siebie. Patrzę na mapę i porównuję podaną pozycję jachtu w niebezpieczeństwie.

Uświadamiam sobie, że to właśnie niedaleko, tylko kilkanaście mil dalej na południe, niecały rok wcześniej wydarzyła się katastrofa. Mój kolega Heniek na jachcie „Tiki” o długości tylko 20 stóp, przepłynął ocean, a następnie po wyjściu z portu Hilo rozbił się na skałach. Stracił jacht i cudem uratował swoje życie. Stały mi przed oczami jego fotografie z zagłady jachtu, które mi pokazywał.

Jestem ponad 20 mil od wzywającego pomocy. Odpowiadam na wołanie stacji brzegowej. Podaję swoją pozycję i orientacyjny czas dopłynięcia oraz oferuję swoją pomoc w ratowaniu ludzi. Na zapytanie o możliwość holowania jednostki odpowiadam, że w tych warunkach na wysokiej oceanicznej fali, nie sędzę, że byłbym w stanie pociągnąć jacht znacznie większy od mojego. Na razie operator radiostacji brzegowej dziękuje za odpowiedź i woła dalej. W międzyczasie wystartował helikopter ratowniczy i zgłosił się ktoś inny. Jacht szczęśliwie został doprowadzony do portu.

O godzinie 15:30 mijam główkę wejściową i wpływam na rozległe, gładkie wody portowe. Jest niedziela. Na wodzie pełno weekendowych żeglarzy na łódkach różnej wielkości. Zadaję sobie pytania: czy mają oni radiostacje UKF? Czy wiedzą, co może ich spotkać na wodzie? Pozostawiam te pytania bez odpowiedzi.