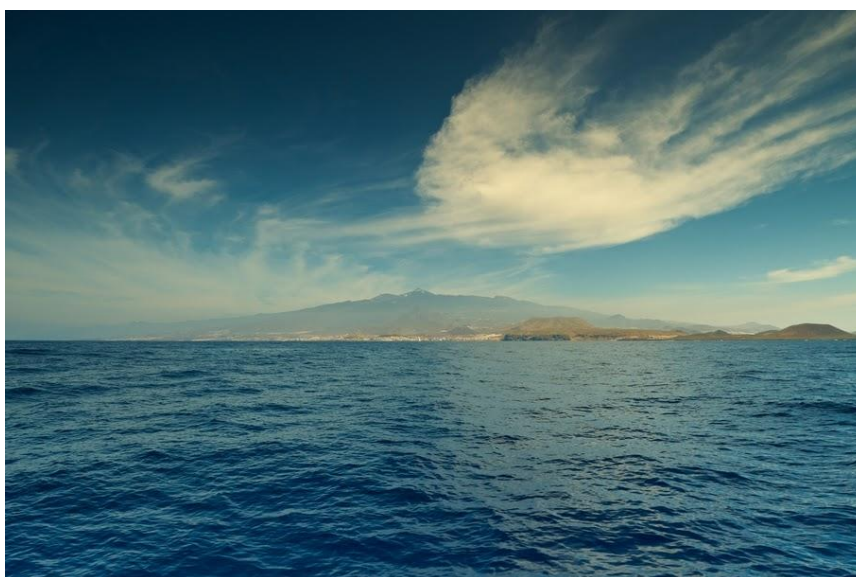




Kroki w nieznane - czyli żeglarskie raczkowanie po Wyspach Kanaryjskich cz.1

2011-10-12 | Autor: **Igor Godlewski**

Przedstawiamy pierwszą część artykułu naszego współpracownika o żeglowaniu w rejonie Wysp Kanaryjskich. Ponieważ autor, doświadczony żeglarz, kapitan jachtowy, zawarł w tym tekście wiele cennych pod względem nawigacyjnym, a także stricte turystycznym uwag, to umieszczamy go w dziale "Poradniki". Uważamy, że może być przydatny tym wszystkim, którzy wybierają się aby żeglować "na Kanarach".



Teneryfa

Gdy dostałem propozycję prowadzenia rejsu startującego z Teneryfy, natychmiast postanowiłem wyszukać wszelkie informacje na temat tego akwenu, gdyż w te okolice mnie jeszcze nigdy wcześniej nie wywiało. Niestety, ku mojej w wielkiej rozpaczy, o ile informacje dotyczące ogólnych warunków żeglugi dały się jakoś odnaleźć, o tyle relacji z rejsów, czy subiektywnych opisów portów na Kanarach było jak na lekarstwo. Tak powstał pomysł, aby po rejsie opisać przynajmniej ten mały wycinek archipelagu, który udało mi się zwiedzić w trakcie rejsu.

Zacznijmy krótką informacją o dojeździe, a raczej dolocie na miejsce. Bilet lotniczy na Teneryfę (z przesiadką w Hiszpanii) to wydatek około 1200 do 1400 zł. Problem w tym, że nasz wspaniały narodowy przewoźnik wdał się w tajemniczą spółkę o nazwie "Star Alliance", co powoduje, że kupując przelot z cudownych PLL LOT, w takiej Barcelonie musimy czekać na dalszy lot linią, która też do tej grupy należy, a to czasem powoduje wielogodzinną przerwę w podróży. Niektórzy decydują się więc już w Warszawie na połączenie z założonym noclegiem w Barcelonie, co pozwala przynajmniej zwiedzić to piękne miasto, ale z drugiej strony teoretycznie zwiększa koszty całego przedsięwzięcia. Teoretycznie, bo okazuje się, że skorelowanie przelotu z odbiorem jachtu nie jest takie łatwe i często czeka nas po prostu nocleg w hotelu na Teneryfie, co w połączeniu z długim oczekiwaniem w Barcelonie, może dla niektórych okazać się po prostu mniej wygodne, a niewiele tańsze.



Barcelona

Biorąc pod uwagę dużą ilość wewnętrznych połączeń lotniczych Barcelony z Teneryfą, można podjąć ryzyko wykupienia przelotu tylko do Barcelony i z powrotem, a na miejscu organizować drugą część podróży - byle tylko w obie strony od razu, żeby potem nie martwić się o powrót do domu. Warto też wcześniej sprawdzić, z którego z dwóch portów lotniczych na Teneryfie bliżej jest do mariny, w której czeka nasz jacht - taksówki na miejscu nie są drogie, lecz i tak przejazd krajoznawczy przez pół wyspy może nas „trochę” kosztować.

Kolejną i do tego dużo tańszą opcją transportową jest znalezienie wolnych miejsc na bezpośrednim locie czarterowym z Polski. Problemem, który może się tu pojawić jest przesunięcie przelotu przez organizatora, na przykład o dobę. Możemy wtedy być zmuszeni albo do wykupienia noclegu na miejscu, albo do skrócenia już niestety opłaconego czarteru, a czasem do obu tych czynności jednocześnie, zwłaszcza gdy organizator przelotu z „przyczyn wyższych” po prostu przesunął turnus. Dnia pływania żal zawsze, ale wykupienie przymusowego noclegu nie uderzy nas zbytnio po kieszeni - lecimy przecież o trzysta do pięciuset złotych taniej.

Nie sprawdzałem natomiast możliwości transportu łączonego z wylotem spoza Polski - czyli dojazd na przykład do Berlina i tam przesiadka w samolot. Być może uda mi się kiedyś uzupełnić tę lukę w wiedzy.



Ponad chmurami na Teneryfie



Mniej turystyczna Teneryfa

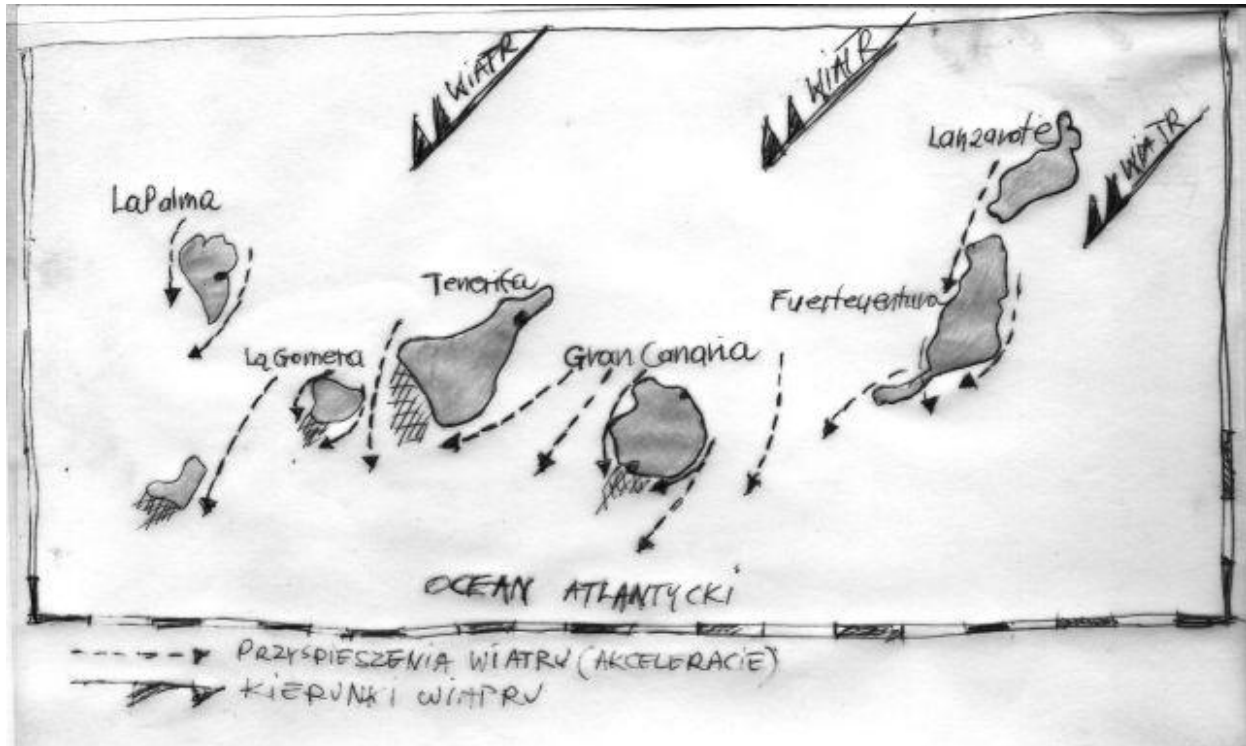
Z informacji transportowych warto natomiast zapamiętać, że przy przewozie na miejscu całej załogi „na raz” z lotniska, można zastanowić się nad wynajęciem busa z firmy „rent a car”, zamiast na przykład dwóch taksówek. Szczególnie gdy podróżujemy w opcji z noclegiem na miejscu - choć niekoniecznie w pobliżu mariny. Warto pomyśleć już w Polsce, czy taki wynajęty na dobę busik z powiedzmy „C I Cars” nie będzie tańszy i wygodniejszy – znam takich spryciarzy, którzy bardzo sobie tą opcję chwalili. Zdążyli dzięki temu pozwiedzać wyspę przed przejściem jachtu i to w pewnym sensie za darmo - busa przecież i tak już opłacili.

Wracamy do informacji żeglarskich. Na jednej z brytyjskich stron znalazłem takie ciekawe zaproszenie do żeglugi po Kanarach - „Wyspy Kanaryjskie są ekstremalnie trudnym akwenem żeglarskim zalecanym tylko dla doświadczonych żeglarzy. Z powodu wiatrów tunelowych występujących pomiędzy wyspami oraz tworzonych przez nie zmiennych stref przyspieszenia wiatru, decyzje o przelotach pomiędzy poszczególnymi wyspami powinny być dobrze przemyślane. Pamiętajcie, to nie Morze Śródziemne, to otwarty Ocean Atlantycki” - brzmi to niemal histerycznie, nieprawdaż? Niestety w dużym stopniu jest to fakt.

Jachty, którymi przemierzamy się po Kanarach, to te same jednostki, które możemy wyczarterować na Śródziemnym i to w dosłownym tego słowa znaczeniu. Wiele firm przerzuca swoje jachty na wyspy w okresie jesienno-zimowym. Gdy nad Mediteranem wieje już chłodem, tu zaczyna się najlepszy czas na żeglowanie. Czyli mamy złoty sposób na sezon przez okrągły rok.

Lecz nie wszystkie jednostki radzące sobie doskonale w rejsach śródziemnomorskich, dadzą nam ten sam komfort i bezpieczeństwo na atlantyckiej fali. Oczywiście, tak jak wszędzie, możemy odbyć kilka miłych rejsów „hotelem” po wyspach i ironicznie pytać - to gdzie ten wiatr i „biała woda”? Tyle że jak się już spotka „ten wiatr”, przestaje być wesoło. Tutaj naprawdę warto przy wyborze jachtu na pierwszym miejscu postawić jego dzielność morską oraz wszelkie wyposażenie umożliwiające załodze pracę w ciężkich warunkach pogodowych, a na dalszy plan sprowadzić wielkość parkietu tanecznego w mesie, czy ilość pryszniców z ciepłą wodą.

Skąd to wszystko? Przeważające wiatry w tym regionie to wiatry z ćwiartek północnych, z dominującym wiatrem północno-wschodnim, wiejącym prawie dokładnie wzdłuż głównych wysp archipelagu. Mocno upraszczając, duże wyniesienie nad poziom morza, mimo pozornie dużych odległości między wyspami powoduje zjawisko tunelowania wiatru i powstawanie osławionych stref akceleracji. Przyspieszenie wiatru w tych strefach sięga od 10% do nawet 40% w stosunku do wiatru pierwotnego, przy specyficznych warunkach pogodowych, w niektórych strefach. Rządzi prosta zasada - czym silniejszy wiatr wyjściowy, tym większy przyrost prędkości w strefie, oczywiście przy założeniu „właściwego” kierunku wiatru. Odchyły od „jedynie słusznego” kierunku NE powodują przemieszczanie się stref wewnątrz przestrzeni pomiędzy wyspami. Zmiany szerokości oraz zasięg poszczególnych stref mają wpływ na akcelerację, ale na szczęście zwykle ją zmniejszają.



Ogólne wyobrażenie graficzne przebiegu i zasięgu stref jest widoczne na zamieszczonym rysunku. Warto zwrócić uwagę na fakt, że wypływając z okolic "Santa Cruz de Tenerife" w kierunku "Gomery" lub "El Hiero", poruszamy się wzdłuż strefy, dlatego długi powrót na „w morde windzie” jest niemal pewny, warto zatem planować przeloty uważnie i z prognozą w rękę. Chyba że, tak jak nam, trafi się dwudniowa zapowiedziana miła zmiana kierunku wiatru na południowy.

Miejscowi wyjadacze mają jedną radę dla żeglarzy - widzisz przed dziobem biało – zrzuć żagle i odpal silnik, albo przynajmniej zarefuj się porządnie i też odpal silnik, aby chodził na luzie, gdy coś się zdarzy, będzie jak znalazł. Dla płynących nocą rada jest inna – jeśli koniecznie musisz płynąć, to uważnie przeczytaj prognozę, wystaw dobre „oko” i miej zapas papierowych torebek, albo od razu idź na silniku i wydaj torebki.

Teraz trochę o marinach. Nasz rejs był częściowo wahadłowy, więc udało się odwiedzić tylko cztery, za to dwie z nich kilkakrotnie. Miało być pięć, lecz marina "Los Cristianos", położona niedaleko najpiękniejszej plaży w południowej części Teneryfy jest dostępna tylko dla rezydentów i w ogóle nie przyjmuje jachtów z zewnątrz.

"Puerto Deportivo de Radazul" - czyli nasz port macierzysty. Położony kilkanaście kilometrów na południe od Santa Cruz, wbrew długiej dumnej nazwie jest, na pierwszy rzut oka, małym ciasnym porciem z monstrualnym falochronem i bardzo ciasnym, nie najłatwiejszym wejściem. Niestety drugie spojrzenie też niczego nie zmienia - marina przypomina trochę bunkier, ewentualnie fortyfikację obronną i nie ma za grosz wakacyjnego klimatu - nie licząc trzech sympatycznych restauracyjek. Falochron, jak okazuje się po zaprzyjaźnieniu z obsługą naszej czarterowni, mimo potężnego wyglądu, nie zapewnia wcale stuprocentowego bezpieczeństwa. Bywają sztormy potrafiące spowodować duże straty wewnątrz portu i nawet bardzo sprytnie ułożone główki nie chronią wtedy przed wchodzącą falą.



Wejście do Radazul



Opancerzona marina Radazul

To nie "Santa Cruz", gdzie jak w każdym większym porcie, długie, zewnętrzne falochrony trzymają fale z dala od akwenu wewnętrznego, tu w "Radazul" otwarty ocean jest tuż za ścianą. Poza tym standard jest tu, w rozumieniu adriatyckim, niski - raczej średnio wyposażony port miejski niż marina. Do sklepu za to podwożą darmo, busikiem. W innym wypadku pewnie szybko traciliby klientów - w linii prostej jest do niego tylko kilkaset metrów, za to do góry chyba sto, więc droga się mocno wydłuża i piechotą w upał męcząco by było.

Kolejna rada - poćwiczyć parkowanie dużym jachtem bez steru strumieniowego. Duża część tutejszych jachtów nie posiada takich burżuazyjnych wodotrysków, podobno dlatego, że za delikatne są na oceaniczne warunki, a ich częste naprawy niemało kosztują - zwykle trzeba slipować jacht. W połączeniu z ciasnotą w porcie, manewrowanie czternastometrową jednostką może nastręczyć dużo trudności nieprzyzwyczajonemu sternikowi, szczególnie przy silniejszym wietrze. O wjechanie w cudzy „mooring” jest tu naprawdę nietrudno, a w takim wypadku załoga wisząca na pagajach, bosakach i biegająca panicznie z odbijaczami, w żaden sposób nie wygląda korzystnie.

Jeżeli jesteśmy w "Radazul" tylko przelotem, nie wchodzimy głęboko, tylko parkujemy "longside" przy krótkiej kei tranzytowej, praktycznie tuż za prawą główką, naprzeciwko kapitanatu i stacji benzynowej. Niestety miejsca jest mało, dosłownie na dwa większe jachty, więc możemy być zmuszeni poszukać miejsca gdzie indziej. Jeżeli odwiedzamy ten port w środku tygodnia jest duża szansa, że będzie możliwość postoju przy kei firmy czarterowej - po lewej stronie za kapitanatem. Dużą zaletą postoju w tym miejscu jest bliskość położonych obok kapitanatu łazienek, wadą utrudnione manewrowanie, jeżeli wskażą nam miejsce „pod ścianą” przy wewnętrznej części nabrzeża.

Od wtorku do piątku zwykle kilka miejsc jest wolnych i nie ma problemu z dogadaniem się z obsługą. W weekend też zresztą nie zawsze wszystkie jachty wracają na wymianę załóg, więc zapytać zawsze warto, tylko znaleźć ową obsługę trzeba. Jeżeli nie ma nikogo w pobliżu, a kapitanat jest zamknięty, kierujcie się do środkowej restauracji – tam pracownicy zwykle przesiadują w wolnych chwilach, a biuro mają naprzeciwko.



Marina San Miguel

Marina "San Miguel" - według wszelkich posiadanych przez nas informacji to ostatnie miejsce do zaparkowania przed Gomerą, poza tym w dogodnej odległości spokojnego dziennego przelotu od Radazul (w rejsie na południe - z powrotem bywa różnie). Z opisu duża, wygodna z szerokim wejściem. Tylko nikt nie napisał, że jeszcze nie jest skończona. Do zastanowienia może skłonić porównanie rysunków mariny z jej zdjęciami satelitarnymi na "Google maps". Z powodu pogłębiania i robót podwodnych cała odlądowa część jest odcięta na dwóch trzecich długości mariny - boje są nawet widoczne na tychże fotkach przy dużym powiększeniu - jako regularny sznurek białych kropek. Wejście nie jest więc już takie szerokie, gdyż dostępna jest tylko jego „mniejsza połowa” przy prawej główce. Mimo wszystko dużo łatwiej tu manewrować niż w "Radazul". Przy odrobinie szczęścia zacumować można "longside" przy głównym pirsie (oczywiście przy ruchomym „pływowym” pomoście), tuż za parkingiem miejscowej czarterowni, niedaleko od budynku kapitanatu i widokowej kawiarenki. (Darmowe wi-fi jest dostępne w promieniu 100 m od niej.) W budynku kapitanatu znajdziemy łazienki - warto z nich korzystać rano, zanim przybędą autobusy z zakontraktowanymi na różne wodne i podwodne atrakcje turystami.

Jeżeli brak luksusowych miejscówek, idziemy w głąb, by stanąć przy pierwszej poprzecznej odlądowej kei wyposażonej w Y-bomy. Tu też źle nie jest - trochę bliżej do zabudowań i tuż przy klimatycznej małej tawernie. Z łazienkami zero problemu, są blisko i są też płatne pralki, oraz płatny internet na zautomatyzowanych jak lodówki z całą stanowiskach komputerowych.

Marina znajduje się w odległości około dziesięciu minut taksówką od południowego portu lotniczego, więc co parę minut mamy okazję oglądać i niestety słyszeć nadlatujące samoloty. Pobliska miejscowość to w trzech czwartych wielki kompleks hotelowy, za to z polami golfowymi, które jak wiadomo są żeglarzom absolutnie niezbędne do życia. Za to do zupełnie niepotrzebnego mieszkańcom hoteli dużego marketu jest z mariny jakieś trzydzieści minut piechotą (na drugi koniec miejscowości), wracając więc z dużymi zakupami trzeba dodatkowo wydać na taksówkę - mimo wszystko i tak wychodzi taniej niż płacenie różnego rodzaju myta w małych przyhotelowych sklepach.

pozytywną ciekawostką jest fakt, że kilka kilometrów na północ, przed San Miguel, znajduje się zatoczka, która z racji swojego specyficznego ukształtowania, uważana jest za jedno z najlepszych miejsc do uprawiania windsurfingu. Dla żądnych wrażeń i zasobnych w gotówkę, jest też możliwość wykupienia w kapitanacie miejsc na podmorską wycieczkę stacjonującą w marinie turystyczną łodzią podwodną.

Przy okazji jeszcze jedna przydatna informacja. Procedura zgłoszenia w porcie jest standardowa - zgłaszamy wejście przez radio, kapitanat lub biuro mariny potwierdza, po podejściu udajemy się z papierami jachtu i paszportami załogi do rzeczonoego kapitanatu. Tylko to w małych portach wcale nie działa... to znaczy troszkę działa, zwykle tak do szesnastej. Później w takich portach urzędnicy zamykają kapitanaty i na warcie pozostają panowie stróże wyposażeni w ręczne radyjka. Niezbyt zwracają uwagę na to co w nich słabo skrzeczy, a do tego jeszcze często po angielsku, czyli w języku, który bardzo kiepsko, o ile w ogóle znają. Tak więc, po zdarciu sobie gardła w celu zachowania procedur, po prostu wchodzimy i parkujemy na czuja, w wybranym miejscu. Jest szansa, że po kilkunastu minutach podejdzie pan "marinero" i poinformuje nas w narzeczu portowym (język mieszany - angielsko-niemiecko-hiszpański), żebyśmy rano pokazali się w kapitanacie.

W San Miguel cumowaliśmy kilkakrotnie, trochę jakby z musu - do wyboru w okolicy było tylko Las Galletas – port rybacki oddalony o parę mil na południe, w którym dla jachtów, według wszelkich dostępnych informacji pisanych, dostępne było tylko kotwicowisko. Oczywiście dopiero pod koniec rejsu doszła nas wieść przekazywana z ust do ust, że w Las Galletas powstała rok lub dwa lata wcześniej całkiem sympatyczna marina. Dla nas było już za późno na jej odwiedzenie - więc opisem nie mogę służyć, tym niemniej informuję, że widać ją ładnie na zdjęciach satelitarnych w Google maps i prezentuje się ciekawie.



Kroki w nieznane - czyli żeglarskie raczkowanie po Wyspach Kanaryjskich cz.2

2011-10-19 | Autor: **Igor Godlewski**



Oto druga część artykułu Igora Godlewskiego o żeglowaniu w rejonie Wysp Kanaryjskich, będąca dobrym poradnikiem dla tych, którzy w tamte obszary się wybierają, a poszukują aktualnych informacji o charakterze nautycznym.

Z San Miguel pożeglowaliśmy na Gomerę. Przy wiatrach północnych w przejściu pomiędzy Teneryfą i Gomerą, od południowego brzegu Teneryfy zalega kilkumilowa stacjonarna strefa ciszy. Jest to ulubione miejsce pobytu Grindwali - nie wnikam tu w ich zaszeregowanie - niektórzy twierdzą, że to przerośnięte delfiny, miejscowi zaś zgarniają dużą kasę za wycieczki „na wieloryby”. Dla mnie były dużo większe od delfinów oceanicznych, nie mówiąc już o adriatyckich butlonosach. Porównanie mieliśmy dobre, gdyż „zwykłe” delfiny „zaatakowały” nas już pierwszego dnia rejsu, jakieś pół mili od wyjścia z Radazul. Poza tym Grindwale zachowują się statecznie i dystyngowanie, bez skakania, jeżdżenia na tylnej płetwie itp. Przemierzają się powoli w stadzie, pozwalają do siebie podplynąć na jakieś 3 do 5 metrów, a następnie zwiększają dystans poprzez spokojne zejście pod wodę i wynurzenie się jakieś 50-100 m dalej. Testowaliśmy te zachowania kilkakrotnie przemierzając się wahadłowo pomiędzy Gomerą a Teneryfą. Zawsze spotykaliśmy je mniej więcej na wysokości Los Cristianos i to dosłownie kilka mil od brzegu.



Grindwal



Bliskie spotkanie

Blżej Gomery już nie jest tak cicho. Aby dopłynąć do San Sebastian de la Gomera trzeba przeciąć dość rozległą strefę akceleracji, a właściwie dwie, tyle że przerwa pomiędzy nimi jest praktycznie gorsza od samych stref - wiatr jest co prawda przez chwilę słabszy, za to fale przychodzą z dwóch kierunków, co utrudnia prowadzenie jachtu, a przy okazji *wredoty* czasami się kumulują i mocno moczą załogę. Bywa niestety, że strefa kończy się dopiero kilka kabli przed zewnętrznym falochronem portu na Gomerze. Przy ogólnie gorszych warunkach pogodowych warto czasem dać się ponieść lekkim baksztagiem w lewo, co oddali nas od mariny, lecz jednocześnie doprowadzi do przybrzeżnej strefy ciszy. Tam spokojnie zrzucimy żagle i pokonamy te kilka nadłożonych mil do mariny na silniku, podziwiając z bliska krajobrazy Gomery.

Niestety przy wychodzeniu z San Sebastian w kierunku Teneryfy metoda ta już tak dobrze nie działa. Odchodząc wzdłuż wyspy zapłacimy wejściem w lekko tylko osłabioną strefę bajdewindem, a z drugiej strony przy złych warunkach pogodowych, wyjście z portu bezpośrednim kursem na Teneryfę czy nawet Gran Canarię potrafi być mocno problematyczne. Skipper niemieckiej załogi, z którym próbowałem porozmawiać po ich udanym powrocie z nieudanej próby wyjścia w trudnych warunkach, mocno ociekając wodą i z lekkim wytrzeszczem oczu stwierdził tylko „dużo za dużo wiatru” - niewiele ponad pół godziny wcześniej miejscowi „marinero” próbowali mu usilnie wytłumaczyć, że nie należy walczyć z rzeczywistością.



Strefa akceleracji przy Gomerze



Strefa akceleracji

Marina La Gomera położona jest w głębi portu promowego w San Sebastian. Oznacza to wygodny długi wewnętrzny akwen podejściowy oraz brak zagrożenia sztormowymi falami z racji dużego oddalenia od otwartego morza i osłony jaką daje terminal promowy. Czyli marina prawie idealna. Prawie, ponieważ przy silniejszym wietrze z przełęczy górskiej, w której położone jest San Sebastian, przychodzą co chwila szkwały o prędkości nawet do trzydziestu - trzydziestu pięciu węzłów i uderzają precyzyjnie w marinę oraz akwen portowy. Powodują oczywiście duże utrudnienie dla manewrujących jachtów. Podejście do kei tranzytowej czyli prawego nabrzeża odbywa się wtedy przy silnym bocznym i do tego nieco dopychającym wietrze, co naprawdę przysparza problemów, szczególnie gdy nie chcemy by wiało nam w kokpicie i staramy się podejść rufą (przy braku sterów strumieniowych trzeba się trochę napracować). Jeżeli mamy szczęście, wskażą nam miejsce przy przeciwległej, droższej kei. Ponieważ marina bazuje na Y bomach, możemy tam bez utraty komfortu spacerowego stanąć dziobem do kei i tym samym do wiatru. Ułatwia to podejście przy silnych szkwałach i zapewnia ciepłko za szprycbudą w kokpicie.



Marina La Gomera, widoczny prom parkujący w wejściu



Zachód marina La Gomera

Przy okazji trochę o cenach marin - są dużo niższe niż na przykład adriatyckie, czyli tak naprawdę zgodne ze standardem tutejszych portów. Za czternastometrowy jacht płaciliśmy od 25 do 35 euro za dobę. Co ciekawe na Gomerze w ogóle cena nie jest uzależniona od długości jachtu - tylko od długości Y-bomu przy

którym stoimy - stąd nabrzeże było tańsze - miało pięciometrowe Y-bomy po 25 euro, a przy kei naprzeciw były siedmiometrowe za 35 euro/doba. Szerokie jednostki, na przykład duże katamarany, płacą podwójnie, bo tylko jeden mieści się pomiędzy dwoma takimi Y-bomami. Recepcja mariny pracuje do siódmej wieczór, z kilkugodzinną południową przerwą na sjęstę. Trafienie do mariny poza czasem pracy recepcji jest lekkim problemem, ponieważ wszystko funkcjonuje na kartę, którą dostajemy tamże, po zgłoszeniu jachtu i opłaceniu kaucji za jej wypożyczenie. Jest to szczególnie niewygodne, gdy stoimy przy nieszczęsnym prawym nabrzeżu. Nie ma stąd wewnętrznego połączenia z resztą pomostów i aby gdziekolwiek się dostać trzeba wyjść „na miasto” przez furtkę (na kartę, przy powrocie z zewnątrz), następnie z drugiej strony mariny wejść do niej oczywiście przy użyciu karty i na przykład pójść do łazienki, która oczywiście jest zamykana na kartę. A recepcja nie działa, więc nawet wyjście do miasta zmusza nas do pozostawienia odźwiernego na jachcie (od wewnątrz jest włącznik zamka). Trochę to denerwujące. Dopiero po wielu próbach porozumienia w różnych językach dowiemy się, że gdy recepcja nie działa, dobową kartę magnetyczną możemy dostać w położonym po drugiej stronie ulicy sklepie z wielkim szyldem „Marina La Gomera”, oczywiście po uiszczeniu kaucji. Przy okazji okazuje się, że za bodajże 2 euro możemy w nim też wykupić dobowy dostęp do bezprzewodowego internetu, który w marinie pięknie działa.

Jeszcze parę informacji „manewrowych”. Płynąc do mariny przechodzimy przez port promowy, a promów przypływa tu naprawdę sporo z innych wysp. Są duże samochodowe, jeszcze większe ekspresowe katamarany samochodowe i zwykłe pasażerskie. Gdy trafimy na takiego manewrującego wewnątrz niezbyt dużego basenu portowego kolosa, potrafi zrobić się ciepło. Warto wtedy udać się na czasową i niezbyt daleką emigrację za boje (lub w ich pobliże) po lewej stronie przed wejściem do mariny. Głębokości są dobre dla nas (oczywiście nie za blisko plaży czy nabrzeża - sondę ma zresztą chyba już każdy jacht), a zyskujemy spokój, że „duży” nas tu ścigał nie będzie. Innym problemem może być fakt, że ukośny krótki falochron, stanowiący prawą główkę mariny, jest jednocześnie terminalem oraz stanowiskiem postojowym szybkiego promu pasażerskiego. Nocuje on od wewnętrznej strony tego pirsu i z racji swojej długości skutecznie zasłania i tak niezbyt duże wejście do mariny - no i oczywiście wydatnie zmniejsza jego szerokość. Aby pokonać tak zastawione wejście wystarczy oczywiście go opłynąć, ale podchodząc z morza można się po prostu pogubić nie widząc wejścia tam, gdzie być powinno według locji czy gps’a. Poza tym między promem a lewą główką nie ma zbyt wiele miejsca na jakiegokolwiek manewry, szczególnie dla większego jachtu. Ogólnie parkujący w tym miejscu statek stanowi element krajobrazu niezbyt lubiany przez użytkowników mariny. Z zalet – podobno zdarza się, że przydaje się taki dodatkowy, wydłużony falochron, choć naprawdę tylko w wypadku szczególnych sztormów.

Wracamy na Teneryfę – płyniemy do mariny Los Gigantes, która nazwę swą zawdzięcza pobliskim gigantycznym klifom. Wyrastające prosto z morza skały wznoszą się tu na niebotyczną wysokość dochodzącą do 500 metrów i robią naprawdę ogromne wrażenie gdy podpływamy do nich jachtem.



Wzdłuż Gigantów



Los Gigantes z daleka

Tu warto pokusić się o jedną dygresję. Planując etap kończący się w niewielkiej marinie, warto przed startem po prostu zadzwonić do jej kapitanatu i zapowiedzieć swoje przybycie, czasami bowiem może być

kłopot z miejscem, a tak przynajmniej zmniejszamy swoje szanse na pocałowanie klamki. Zresztą tak naprawdę w sezonie żeglarskim warto dla świętego spokoju zadzwonić nawet do tak dużej mariny jak ta na Gomerze i podać informacje o planowanym wejściu. W zasadzie można też pójść do kapitanatu mariny, którą będziemy opuszczać i tam poprosić o sprawdzenie czy jest dla nas miejsce w porcie docelowym. Może się jednak okazać, że pracownicy są niezbyt chętni do wykonania jakichkolwiek, w ich rozumieniu, dodatkowych czynności.

Lepiej więc nie narażać się na zdenerwowanie i zachowując wakacyjny nastrój próbować samemu dokonać rezerwacji, kapitanat angażując dopiero w momencie, gdy bariera językowa okazuje się nie do pokonania. Rezerwacja zresztą także nie oznacza pewności, szczególnie w małych marinach. Zawsze ktoś może przedłużyć swój pobyt albo wejść tam przed nami, ale już po zamknięciu kapitanatu - nawet nie będzie świadomy, że zajął naszą miejscówkę.

Marina Los Gigantes jest właśnie jednym z takich małych zatłoczonych porców nastawionych na rezydentów, w związku z tym miejsc dla przyplływających jachtów ma naprawdę niewiele. Wejście do niej jest... hm... mocno zakręcone. Ma ono sens, jeżeli chodzi o w miarę skuteczne wygaszenie falowania, jednak prezentuje się jak labirynt ze starego Pac-Mana, o ile ktoś jeszcze tę gierkę pamięta. Joystick by się rzeczywiście przydał, bo kółkiem to trzeba się zdrowo nakręcić. Najpierw opływamy prawą wysuniętą zewnętrzną główkę, kierując się na bardzo pobliską „niby plażę”, gdy otworzy nam się wejście kierujemy się na nie, choć zaraz czujemy się dziwnie, ponieważ tuż za wejściem drogę zamyka nam w poprzek kolejny falochron. Powoli wchodzimy mimo to i zaraz po minięciu lewej główki z budynkiem kapitanatu kręcimy jachtem mocno w lewo, bo tam otwiera się wewnętrzne wejście. Ale zaraz, jak to? Jedziemy prosto w slip, a przed sobą trochę po prawej mamy bardzo blisko jakąś zatłoczoną keję. Zaraz więc po minięciu prawej „wewnętrznej” główki szybko kręcimy przed tą zbyt bliską keją w prawo i po kilkunastu metrach jeszcze raz w prawo, aby następnie odbić znowu w lewo i w ten sposób, po opłynięciu wewnętrznego falochronu, znajdujemy się wreszcie w głównym basenie mariny i płynieśmy wzdłuż pirsu na sam koniec wody, gdzie podobno mamy miejsce. Jeżeli ktoś przyjrzy się zdjęciom satelitarnym, zobaczy jak niewiele jest tam miejsca, szczególnie jeśli dodamy ciągły ruch zarobkowych i prywatnych motorówek, stateczków i skuterów.



Wejście do mariny Los Gigantes



Marina Los Gigantes

We wszystkich anglojęzycznych materiałach nawigacyjnych absolutnie odradzane jest wchodzenie do tej mariny w czasie bardzo złej pogody i dużego falowania - natomiast w wypadku niepewnej, gorszej pogody zaleca się wcześniejszy kontakt z kapitanatem mariny w celu uzyskania bieżących informacji na temat sytuacji na otaczającym akwenie oraz możliwości wejścia.

Powody są proste. Po pierwsze w trakcie sztormu, przy odbiciu i cofaniu się fali z pobliskiego brzegu, gwałtownie maleje głębokość przed wejściem i przy niskiej wodzie pływu staje się ona niebezpieczna dla jachtów. Po drugie, konieczność ustawienia się burtą do wypiętrzonych fal w trakcie podejścia powoduje duże ryzyko wysztrandowania. Po trzecie wreszcie, fale notorycznie przelewające się, przy naprawdę złej

pogodzie, przez ostatni odcinek falochronu zewnętrznego, mogą skutecznie pomóc nam rozbić jacht już w trakcie manewrowania wewnątrz tego niecodziennego labiryntu wejściowego, gdzie nie możemy za bardzo pomóc sobie mocą silnika.

Koniec straszenia, w końcu silny sztorm to tutaj nie codzienność, tylko w miarę rzadka anomalia, choć zdjęcia wiszące w kapitanacie uświadamiają wszystkim jak bardzo prawdziwe są te wszystkie ostrzeżenia. My na szczęście wchodziliśmy do mariny przy pięknej pogodzie.

Wracając do marinowej codzienności, zgodnie z tym o czym pisałem wcześniej, zapowiedzieliśmy nasze przybycie, więc marinero usilnie szukali dla nas gdziekolwiek miejsca, gdyż oczywiście ktoś zrezygnował z opuszczenia mariny, a oni byli pewni, że dawno wypłynął. Próbując wypełniać chaotyczne lub czasami zupełnie niezrozumiałe polecenia dochodzące z radia można nieźle się spocić kręcąc bączki czternastometrowym jachtem w miejscu, w którym odległość między mooringami łodzi z przeciwległych kei ledwo przekracza długość jachtu, a i to nie zawsze.

Ważny był sukces - miejsce przy pływającym pomoście, nawet w ciasnym końcu mariny jest dużym luksusem, niekiedy bowiem jedyne wolne miejsce jest przy głównym falochronie. Stajemy wtedy do niego wprawdzie longside, ale niestety z braku pomostu trzeba tradycyjnym sposobem od czasu do czasu regulować cumy i odbijacze, czyli pewnie jakiś nieszczęśnik będzie musiał albo siedzieć i pilnować sznurków, albo co pewien czas wędrować z knajpki na jacht i z powrotem. No i z wyjściem na ląd może być problem - czasem bywa trochę wysoko. Kłujące w oczy, wygodne i do tego zawsze wolne miejsca przy kapitanacie są niestety niedostępne - znajdują się bowiem w zamkniętej strefie serwisowej portu.

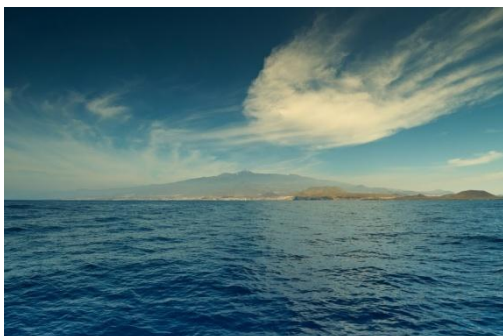
W tej marinie trzeba pamiętać o jeszcze jednej ważnej rzeczy. Płacąc w kapitanacie za postój należy koniecznie pamiętać o pobraniu kluczy do łazienek, jeżeli bowiem przypomnicie sobie o nich po zamknięciu kapitanatu, do rana postój będzie dla was mało komfortowy. Klucz, ale wyłącznie do męskiej łazienki, ma przy sobie stróżujący nocą marinero - jeżeli go znajdziecie i uda wam się wytłumaczyć o co chodzi - może ulituje się i otworzy ją na godzinkę. Pieniądzy za brak dostępu do łazienki nie zwracają.

Obrazek końcowy - gdy wypływaliśmy następnego dnia po południu, cumy oddawał nam uszczęśliwiony żeglarz, który już rano przyszedł do nas zaklepać miejsce i upewnić się, że na pewno odpłyniemy, uwalniając go od konieczności ciągłego wdrapywania się z jachtu na falochron.



Kroki w nieznane - czyli żeglarskie raczkowanie po Wyspach Kanaryjskich cz.3

2011-10-26 | Autor: **Igor Godlewski**



Teraz trochę informacji czysto turystycznych, zarówno żeglarskich jak i lądowych, czyli co i jak warto zobaczyć.

Tenerfę na pewno warto zwiedzać wynajętym autkiem, co - jak kilkakrotnie wcześniej wspominałem - bardzo drogie nie jest. Po dopłynięciu do portu, trzeba się więc zorientować gdzie znajdziemy wypożyczalnię.

Santa Cruz de Tenerife. No cóż trochę się zawiodłem, w większej części to po prostu nowoczesne, portowe miasto, tylko kilka jego fragmentów sięga do kolonialnej przeszłości. Starówka składa się niestety tylko z jednego placu i dwóch niezbyt długich stylowych uliczek, w tym tylko jednej ładnie odrestaurowanej, prawdopodobnie przy udziale właścicieli znajdujących się przy niej licznych restauracji.

Z nowoczesnych budowli warto zobaczyć nadmorski budynek Opery, ciekawy, choć wyraźnie inspirowany inną bardzo znaną operą, zbudowaną po drugiej stronie oceanu. Jest jeszcze bardzo interesujący architektonicznie nowy budynek biblioteki, będący jednocześnie centrum kultury, z wewnętrzną promenadą o niesamowitej akustyce.



Opera



Kolonialna uliczka w Santa Cruz

I to w zasadzie tyle wrażeń ze spaceru po Santa Cruz - podobno zmienia się to w trakcie karnawału, można wtedy bardziej wczuć się w atmosferę i nawet starówka wydaje się dużo większa, gdy odbywa się na niej wielka kolorowa parada.

Piękne za to są krajobrazy Tenerify. Warta każdej poświęconej jej minuty jest wycieczka samochodowa w góry, w pobliże wulkanu El Teide.

Na sam wierzchołek tego wulkanu (czyli prawie 4 tysiące metrów) wjeżdża się już niestety kolejką linową.

Wycieczka do krateru jest droga, a w dodatku ze względu na bezpieczeństwo oraz ekologię jest tam wpuszczana dziennie tylko określona liczba turystów, więc zapisać się na taką wyprawę trzeba kilka dni wcześniej, ponieważ chętnych nie brakuje. Jako zwykli żeglarze nie zawsze mamy po kilkadziesiąt euro na głowę do wydania na jedną atrakcję, a już na pewno nie mamy tyle czasu, żeby zapisywać się z wyprzedzeniem i czekać w porcie bodajże trzy dni. Chyba że tak zaplanujemy rejs, żeby po zarezerwowaniu wycieczki, znaleźć się w jakiejś marinie w pobliżu wulkanu o wyznaczonym nam terminie. No i oczywiście musimy mieć zaklepany transport na miejsce. Nawet nie próbowaliśmy obciążać umysłów takim zadaniem logistycznym. Widoki z mniejszej wysokości były wystarczająco niezapomniane, a sam przejazd po górskich serpentynach na wysokości powyżej 2000 m dostarcza naprawdę dużej ilości wrażeń. El Teide pozostaje do „zdobycia” innym razem, może przy okazji jakiegoś pobytu stacjonarnego.



Morze chmur pod El Teide

W trakcie żeglugi wzdłuż brzegów Teneryfy wulkan i tak nie daje o sobie zapomnieć. Ośnieżony, z wierzchołkiem otoczonym wianuszkami chmur, jest widoczny prawie cały czas.

Zasłonią nam go tylko „los Gigantes”, gdy podpłyniemy wystarczająco blisko. Te potężne klify są dostępne tylko od strony wody, stanowią więc typowo żeglarską atrakcję. Przy spokojnym morzu można podpłynąć do jednej z niewielkich plaż znajdujących się u podnóża skał i zrobić sobie wycieczkę pontonem na ląd, by podziwiać to monumentalne piękno w spokoju i z bliska. Oczywiście spokój skończy się, gdy tą samą plażę wybierze jeden z licznych stateczków turystycznych i zacznie towarzystwo ekspediować z pokładu na unikalną kąpiel pod klifami.



Plaża pod klifami Los Gigantes



Wzdłuż Gigantów

Niestety trzeba się pogodzić z faktem, że z racji sezonu trwającego na wyspach okrągły rok, turystów spotkamy zawsze i w dużych ilościach. Dla tutejszych obrotnych mieszkańców to raj. Zarobić można na

wszystkim, od wycieczek na klify, przez wyprawy na wieloryby, dowożenia na niedostępne plaże, „ekstremalne” przejażdżki skuterami wodnymi do jaskiń, aż po nurkowanie, windsurfing, kitesurfing itp. Chociaż ceny nie są niskie, ilość znudzonych zwykłym plażowaniem, żadnych atrakcji turystów jest naprawdę duża.

Przy okazji krótko o cenach. Mimo, że to nadal Hiszpania, Kanary funkcjonują na specyficznych prawach. Obniżone podatki (między innymi VAT tylko 5%) powodują, że ceny w sklepach, pomimo turystycznego charakteru regionu, nie są zbyt wygórowane. Oczywiście i tak zapłacimy za lokalizację. Sklepy przyhotelowe lub położone w atrakcyjnej turystycznie okolicy będą o około dwadzieścia procent droższe od tych położonych bardziej na obrzeżach.

Nie inaczej ma się rzecz z restauracjami czy kawiarniami, tyle że różnice cenowe mogą być jeszcze większe. Można smacznie zjeść już za 7-8 euro, ale można też za te same dania zapłacić dwa razy więcej tuż za rogiem, w restauracji, która ani jakością, ani elegancją absolutnie nie odbiega od tej tańszej. Po prostu, jeżeli liczymy się co nieco z groszem, należy poszukać właściwego miejsca. Ogólnie średnie ceny porównywalne do polskich, a najważniejsze, że poranna kawa nie przekracza półtora euro. Tyle, że jeżeli lubimy cappuccino, trzeba wyraźnie zaznaczyć, że ma być "italian style" not "german", inaczej dostaniemy lurę z bitą śmietaną. Niemcy mają tu jednak wyraźną przewagę liczebną.

Z informacji zakupowo-prezentowych - alkohole są tańsze na lotnisku w Barcelonie, więc tu można się pokusić tylko o jakieś specyficzne, miejscowe specjały (np. Ron Miel czyli nalewka rumowa na miodzie - ekstraklasa), resztę lepiej kupić na lotnisku po odprawie - nie boimy się wtedy o nadbagaż. Jeżeli natomiast jest duży zapas luzu w plecaku, fani różnych sportów wodnych mogą na Teneryfie rozejrzeć się za sprzętem do nurkowania czy windsurfingu - kamizelki, płetwy, pianki itp. potrafią być tu dużo tańsze niż w kraju.



Playa de las Americas



Playa de las Americas nocą

Po zakupach wracamy do turystyki, choć tak naprawdę z atrakcji Teneryfy pozostały mi w pamięci jeszcze tylko te typowo wakacyjno-pobytowe: Playa de las Americas - piękna i złota plaża rozpoczynająca się tuż obok portu w Los Cristianos - czarny wulkaniczny piach usunięto i zastąpiono tu grubą warstwą piasku saharijskiego, dowiezionego statkami, oraz dwie atrakcje rodzinne krzyczące z plakatów - Aqua Park czyli dużo basenów i zjeżdżalni oraz Loro Park czyli orki i delfiny w stanie niewolnym, co jakoś mnie odstręcza.

Dlatego zajmę się Gomerą, która obok mojej ukochanej Czarnogóry stała się drugim miejscem w którym mógłbym zakotwiczyć na bardzo długo.

San Sebastian de la Gomera należy poświęcić co najmniej jeden długi dzień włości. Całe niewielkie stare miasto tchnie leniwą południową atmosferą. Znajdziemy tu wiele klimatycznych kawiarenek położonych

wśród zabytków z czasów kolonialnych. Żadni miejsc związanych z historią znajdą tu między innymi dom, w którym Kolumb mieszkał w trakcie ostatnich przygotowań do swojego rejsu, czy Hiszpańską Wieżę, w której resztki hiszpańskiego garnizonu schroniły się w trakcie powstania Guanczów - czyli słusznie oburzonych rdzennych mieszkańców wyspy. Z nadmorskich wzgórz na peryferiach miasteczka roztacza się piękny widok na Teneryfę i oczywiście na wszechobecny El Teide. Stąd też zresztą najlepiej ocenimy wiatr i stan morza w strefie akceleracji pomiędzy wyspami.



Ulice San Sebastian



Rynek San Sebastian

Kolejny dzień to obowiązkowa wycieczka objazdowa dookoła, a także w głąb wyspy. Z San Sebastian kursuje komunikacja autobusowa, która bardzo tanio zawiezie nas do największej atrakcji - ostatniego w Europie lasu wawrzynowego porastającego centralną część wyspy. Rzecz w tym, że możemy nią nie wrócić, ewentualnie wrócić następnego dnia. Według sympatycznej pani z punktu informacji turystycznej, tylko godziny odjazdu autobusu z miasta są precyzyjne. W głębi wyspy godziny podane na przystankach są mocno przybliżone i to w obie strony, w zależności od nastroju kierowcy, pogody i obłożenia kursu. Tak więc czekając na przystanku na powrotny autobus nawet 10 minut przed oznaczonym czasem, możemy nie mieć pojęcia, że już dawno odjechał. Jeżeli był to ostatni w danym dniu (około 17:30 bodajże), czeka nas łapanie autostopu, lub kilkunastokilometrowy wieczorny spacer piękną górską drogą, na szczęście prowadzącą głównie w dół. Znowu polecam więc wynajęcie własnego środka transportu. Wypożyczalnie znajdują się w terminalu promowym oraz przy ulicy naprzeciwko mariny - daleko nie jest, ani drogo, naprawdę.

Szybki objazd wyspy wymaga dużej dozy zdyscyplinowania, gdyż jeżeli będziemy się zatrzymywać we wszystkich zapierających dech, widokowych miejscach, to noc zastanie nas w połowie drogi. Kaniony, doliny opadające ku morzu, niespotykane zestawienia kolorów, to wszystko powoduje, że chcemy chociaż zwolnić na chwilę, by móc przyswoić i zapamiętać wrażenia. Do tego kusić nas będą malownicze wioski i nadmorskie miasteczka, w których często znajdziemy klimatyczne kawiarenki lub tawerny. Naprawdę trudno się spieszyć, gdy wszystko nas skłania do poddania się leniwemu, słonecznemu rytmowi i ciągle mamy wrażenie, że zbyt szybko chcemy opuścić ledwo „muśniętą” wzrokiem wyspę.

Definitywnie Gomera jest najważniejszym powodem dla którego, obok niedosytu żeglowania po całym tym akwenie, będę chciał jak najszybciej powrócić na Kanary. Jeżeli to będzie możliwe, postaram się wreszcie nacieszyć krajobrazami, tymi morskimi i tymi lądowymi, do syta. Poza tym na pewno znajdzie się tu coś nowego i ciekawego, o czym warto będzie napisać.



Las wawrzynowy - Gomera



Pożegnanie