

Átkelés az Atlanti-óceánon

így láttam én...

Adatok:

A hajó: Gemini 3400 vitorlás katamarán, Albion

1. legénység: András (Bundi), Zsolt (Rocky), Laci (Taki)

2011.03.04-23: a hajó felkészítése, tesztelése, javítása. Saint Lucia-Guadeloupe 380 tmf

2011.03.24-04.23: Guadeloupe-Horta (Azori-sztk.), 3110 tmf

2. legénység: Gyuri, Balázs

2011.06.12-25: Terceira (Azori-sztk.)-Le Crotoy (Franciaország), 1520 tmf

Előzmények

Dávidnak megtetszett ez az öreg és sérült katamarán, mely az Amerikai Virgin-szigeteken várt új gazdájára, eldöntötte, hogy ő lesz az. Áront kereste meg szállítás lebonyolítására, aki épp a Karibi-szigeteken vitorlázott, emiatt nem tudta vállalni, és engem ajánlott. Dávid a Balatonra szánta „családi háznak”, az európai csatornahálózaton maga szándékozta hozni családjával egy kalandos nyaralásként, így csak a franciaországi Somme folyó torkolatáig kellett vinnünk a hajót, a Le Crotoy melletti Saint Valery sur Somme-ba. Dávid januárban kiutazott, megvette a hajót, és Áront bízta meg, hogy levigye a hajót Saint Lucia-ra (kb. 500 tmf, egyedül! – most már tudom, nem egyszerű...) Áron ott (Rodnay Bay) lehorgonyozta és Fernando jachtos barátjának adta át a kulcsot. Dávid kiutazása előtt már összeállni látszott a csapat, február elején már a repülőjegyeinket is megvette, mivel nagyobb áremelés volt kilátásban. Sajnos a két delikvens visszalépett, és ezek nem-visszaváltható/átruházható jegyek voltak. Ajánlottak maguk helyett két beleváló srácot (Rocky és Taki), akiknek viszont ehhez szükséges tapasztalatuk nem volt, de nagy volt az elszántságuk. Mivel én ezt kevésnek tartottam, e két srác ajánlott két olyat, akik tapasztalata már megfelelő lett volna. Először mindketten lelkesen bevállalták, de végül csak András (Bundi) maradt, s ezzel véglegessé vált a csapat (akkor még nem tudtuk, hogy ez csak az első).

Három tényező nehezítette a legénység-toborzást:

1. Legalább 7 hetes útra számítottunk, ennyi szabadsággal nem sok ember rendelkezik.
2. Egyéb elfoglaltságaim miatt március elején szerettem volna indulni, ez nem éppen ideális időszak a keleti irányú átkeléshez.
3. Áron beszámolójából és fényképeiből sejteni lehetett, hogy a hajó műszaki állapotával lehetnek majd gondok, bár explicite erősnek, átkelésre alkalmasnak minősítette Albiont.

Felkészülés

Március 4-én este érkeztünk. Fernando kivitt minket a hajóra, és lényegileg rögtön mély álomba zuhantunk (na jó, ebben segítségünkre volt Taki hazai pálinkája is :-)

Az első napok a hajó állapotának, készleteinek, szerszámainak, anyagainak felmérésével javításával (beleértve két árbocmászást, horgonyon, sima vízben, akkor már az is zavart, ha odalent mozgott a legénység – ennek majd később lesz jelentősége), kiegészítésével teltek, valamint összeállt egy hatalmas bevásárlási lista egy ötletes menütervezet alapján.

Március 9-én mentünk ki először az öbölből, két órán keresztül kapartuk a hajó alját (a belső öbölben nem ajánlatos vízbemenni), kezünk-lábunk csupa seb lett a kagylóktól, de reméltük, hogy a sebességtöbblet kárpótol majd minket... Aztán végre eljött a nagy pillanat: felhúztuk a vitorlákat! Szép, nagy, közel újszerű vitorlák, már 11 csomós szélben 7 csomóval cirkáltunk.

Erősödött a szél, picit megnöttek a hullámok, ez a kajütben igen erős döngéseket okozott. A két test között (középtájt) a hajó magassága igen kicsi, a beszoruló hullámok emelgetik, döngetik a hajó alját. Egy másik szomorú tapasztalat: az újonnan kivitt és beszerelt szuper GPS nem tud trip-et, log-ot mérni (saját sebességmérője nincs is a hajónak). A következő két nap már a külső öbölben horgonyoztunk, a próbavitorlázások hol rémisztőbbek voltak (kisebb-nagyobb csavarok hullottak, a bútorok kimozdultak, jeleztem is rögtön Dávidnak, hogy kétségeim vannak mennyire bírja majd a hajó a hosszú igénybevételt), hol csendesebbek. Fokozatosan kezdtünk hozzászokni a furcsa zajokhoz, remegésekhez. A felkészülés itteni feladataival elkészültünk, és

március 13-án átvitorláztunk Martinique-be (Fort de France). Áron tanácsa szerint a nagybevásárlást itt szándékoztunk megejteni. Valóban, nagy volt a választék és elfogadhatóak az árak. A parton felhalmozott ellátmányhegyekből mindenki azonnal rájött, mi átkelésre készülünk (de akár non-stop Földkerüléshez is elegendő lett volna a felhalmozott készlet :-). A ki-bejelentkezés még egyszerűbb mint St. Lucia-n: egy hajósbolt előterébe kitett számítógépen töltöm ki az űrlapot, majd a boltban kinyomtatják. Nincs ellenőrzés, becsületesnek tételezik az embert (később ennek is lesz jelentősége).

Március 16-án vitorláztunk át Dominikára, miután minden anyagot, eszközt, ellátmányt megvettünk, legjobb tudásunk szerint készen állottunk akár az átkelésre is. Dominikán dolgozik most Sándor barátunk (az orvosi egyetemen), és meghívott minket. (Korábban Áron is vendégeskedett nála.) Két napig élveztük a vendégszeretetét, nála aludtunk, ettünk, terepjárójával bejártuk a szigetet: gyönyörű öblöket, érintetlen őserdőket, vízesésekben ugráltunk, annyi kókuszdiót meg más egzotikus gyümölcsöt szedtünk, hogy már untuk. Persze jólesett fürdőszobában fürödni és ágyban aludni...

Március 19-én egy Guadeloupe-i öbölbe vitorláztunk át, ahol már előre megbeszéltünk egy találkozást Szabó Dénessel, Katalinnal és Álmossal, akik a Bukdács Úrral vitorláztak északról dél felé. Eddig csak virtuálisan találkoztunk, így nagyon örültünk a személyes találkozásnak.

Antigua volt kiszemelve utolsó megállónak, de másfél órás cirkálás után vízbetörés térített el ebbéli szándékunktól. Kénytelen voltam bőszeles irányt választani. Abba az öbölbe visszamenni nem sok értelme lett volna, ott komolyabb javítás nem jöhetett szóba. Bas du Fort lett volna alkalmas hely, de oda is cirkálnunk kellett volna, ezt éjszaka sérült hajóval nem kockáztattuk, Iles de Saintes szigeteknél (Ilet a Cabrit) horgonyoztunk, s csak másnap délután érkeztünk be a marinába. Három éjszakát töltöttünk a marinában, legalább tízszer mentem be a hajósboltba, lamináltunk, szigeteltünk, szereltünk és bütyköltünk, aztán egy kisebb nagybevásárlással zártuk a felkészülést :-)

Indulás

Március 24-én hagytuk el a kikötőt, azzal a szándékkal, hogy Hortáig meg sem állunk, illetve ha félút előtt komolyabb haváriát szenvedünk, Antiguára térünk vissza. Sokáig kellett balcsapáson haladnunk (DK-re), hogy majd megcélozhassuk a sziget csücskét, s onnan végérvényesen elhagyjuk a Karib térséget. Amint csapást váltottunk, megpillantottuk a **Francia Parti Őrség** hajóját, akik jelezték, hogy szeretnének átjönni. Át is szálltak egyenként, és elkezdtek érdeklődni. Eleinte azt játszották, hogy a mi biztonságunk érdekében kell alaposan átvizsgálják a hajót, de egyre jobban belemerültek a friss laminálások, beragasztott dekli-fedők stb. vizsgálatába, de a hullámzó víz igen zavarta őket ebben: azt kérték (értsd: utasítottak), hogy horgonyozzunk le egy védett öbölbe. Ehhez 2 órát kellett visszafele mennünk. Utána még 3 órát túrták a hajót és csomagjainkat, majd csalódottan távoztak. Szerintem még akkor is biztosak voltak abban, hogy kábítószer van a hajón... Ez a jó félnapos intermezzo igen kellemetlenül érintett, mert világosan szerettem volna elhagyni a

térséget, hisz erről se papír, se GPS térképünk nem volt, ráadásul nem tudtunk jó irányba menni, mert szembeszélünk volt. Végül a MaxSea-ból írtam ki pár követendő és pár kerülendő útpontot, de hajnali 3-ig, (amikor végre olyan irányba mehettünk, hogy már csak az Azori szigetek jelenthettek volna akadályt :-)) nem volt egy nyugodt percem se...

A mindennapok

A következő napok eléggé egyhangúan teltek. 4 óránkénti ügyeleket tartottunk, eleinte egyesek tengeribetegséggel is küszködtek, (én próbáltam a romlásnak induló zöldséget, gyümölcsöt hasznosítani, lecsó-alap illetve vegyes-gyümölcs lekvárként). Naponta egyszer, ha láttunk hajót, (néha rádióan időjárás-előrejelzést kértünk tőlük), sirályok, repülőhalak, néha delfinek jelentettek eseményt. Volt olyan madár, amelyik egy teljes éjszakát töltött a hajón. Többször láttunk valami játék-vitorlásnak tűnő micsodát, Bundi jött rá, hogy „spanyol gályák”. Ez egy hólyagos medúzafajta, mely felfújható taraja segítségével vitorlázik. Cserébe én világító algákat mutattam meg nekik, éjszakánként csak úgy szikrázott mögöttünk a víz.

Mivel log-unk nem volt, a célig hátralevő távot jeleztük ki a GPS-en (DST), s valahányszor ez 00-ra végződött, ittunk egy korty rumot, Albion és az óceán is kapott pár cseppet. Amikor a DST 2000 mutatott, akkor volt az első alkalom, tehát 21 ilyen kis ünneplés volt várható, de ezt megtoldottuk még a Ráktérítő átlépésével is :-)) Nagyjából 115 mérföld volt napi átlagunk, ebből 100-at mentünk jó irányba. Műholdas telefonon leadtuk Dávidnak a pozícióinkat, ő pedig megadta a várható időjárást. Általában 15 csomó körüli volt a szél, néha felment 22-ig, ritkán 10 alá.

Hamar beindult a horgászás is, több nagyobb hal leszakadt, összességében 4 sikeres halfogás volt, amiből mindig finom halfogás készült :-))

Néha esett az eső, szinte végig felhős volt az ég, de eleinte azért még fürödni is lehetett. Itt jegyzem meg, a WC-t induláskor lezártuk (egy vízbejövetelel lehetőséggel kevesebb), raktárnak használtuk. Így szükségünket a hátsó lépcsőn guggolva végeztük, ami gyakran zuhanyzás is volt, később - rosszabb, hidegebb időben - vödörbe...

Már a 4. napon megjelent egy szakadás a génuán, levettük, tartalék-génuát fűztünk be helyette. Ezt megragasztottuk, de nem használtuk, nagyon kis szél esetére tartalékoltuk. Ettől 1 csomóval lassúbbak lettünk, várhatóan 5 nappal hosszabb lesz az út, de biztonságosabb volt ez a választás.

Hamar kiderült, hogy a vitorlázás vizes sport. Eleinte pár óránként, később gyakrabban kellett kiszivattyúzni a jobb illetve a bal hajótestből, de a két hátsó ágy alatt is volt mindig víz, a jobb oldaliban kb. 100 l, a bal oldaliban 600 l. Amikor lehetett kiszivattyúztuk, de elég hamar visszament. A hátsó tárolókban is szinte mindig volt legalább 10 cm víz, de azok tele voltak benzinkannákkal, így nem jelentett nagy mennyiséget. Ha esett vagy becsaptak a hullámok, az ablakoknál is jött be a víz, hamarosan minden matrac, ruha, ágynemű vizes lett, s ez végig így maradt. Főleg hidegebb időben ez igen kellemetlen volt.

Amikor a rosszulletek csitulnak, beindult a főzés, főleg Taki bizonyult jó szakácsnak, de az én főztem is elfogyott. Áron hagyott kenyérsütési receptet a hajón, Taki kétszer is kipróbálta, másodszorra már igazi péksütemény sikeredett...

Az ügyelek elég fárasztóak voltak, főleg éjszaka. Ritkán lehetett úgy beállítani a hajót, hogy sokáig tartsa az irányt, szinte folyamatosan kormányozni kellett. Kihátni sem lehetett rendesen, ahhoz, hogy a horizontot teljesen körbenézzük, el kellett hagyni a kormányállást. Ez „erősebb időben” azt jelentette, hogy átrohantunk (vagy átdülöngéltünk) a kokpit túlsó oldalára, gyorsan körülnéztünk (nagyobb hullámok esetén meg kellett várni, míg hullámhegyre kerültünk), aztán rohantunk vissza. Leggyakrabban a széljelző műszer alapján

kormányoztunk, a kompasznak kb. 30 fokos hibája volt, és igen gyengén látszott (piros LED világította meg a piros számlapot). A műszerek meredt bámulásától elgémberedett a nyakunk, a sok üléstől tyúkszem nőtt a fenekünkre. Az utolsó hetekben az állandó fázás segített abban, hogy ne aludjunk el a kormánynál. Végül is mindenki eléggé jól viselte: míg az első időben alig látszott a térképen elmozdulásunk, ekkortájt már közelebb volt a cél, mint a kiindulási pontunk, szépen pergett visszafelé a GPS-en a hátralévő utat mutató szám (DST), s ez elviselhetőbbé tette a kényelmetlenségeket...

Haváriák

A 22-dik napon, április 14-én, hajnalban kezdett erősödni a szél (reggel hatkor volt a DST 300). 10-20-22-26-28-36-30 csomós északi szeleket jegyeztünk be a hajónaplóba, és a 30 kitartott másnap délig. Pár óra múlva a hullámok is megnöttek, nem volt kellemes cirkálni, de elviselhetőnek tűnt úgy nekünk, mint Albionnak. Kevéssel dél előtt vette észre valaki, hogy vészesen emelkedik a baloldali testben a vízszint. Leejtettük a hajót 3/4 szélbe, és minden eszközzel nekiláttunk szivattyúzni. A leghatékonyabb a kéziszivattyú volt, egy oda-vissza lökettel kb. 1 vödörnyi vizet pumpált ki. A fiúk úgy dolgoztak, mint akik életükért küzdenek, most is fülemben csengenek Rocky szavai: „akkor sem fogok itt dögleni meg!”...

Mikor már normalizálódni látszott a helyzet, Bundival előrementünk a vitorla-tároló rekeszhez, látszott, hogy onnan jött be a víz. Kiürítettük, az ott levő fertőtlenített csapvizet palackokat meg egyéb haszontalan kacatot a vízbe dobtuk, a puffereket meg összefűzve hátravittük. Az a laminálás vált le egy darabon, amivel orvosoltuk a korábbi vízbetörést. Műgyantát vagy sikaflexet ilyen vizes körülmények között nem lehetett alkalmazni, Bundi megtalálta a PU-habot, amit Guadeloupén vettünk. Sajnos hajtógáz nem volt benne, de felszúrva kinyertük belőle az anyagot és benyomkodtuk a levált laminálás alá. Csak a puffereket pakoltuk vissza, de azt is felesleges volt. Kb. egy óra múlva újabb vízbetörés, és most már PU-habunk sincs. Műgyantát kevertünk, bedugtuk a rekesz kiömlőnyílását (hogy alulról ne jöjjön be víz, kimertük és kitöröltük a tárolót (kétszer is: egy váratlan hullám félig megtöltötte), aztán magamra csuktam a tároló fedelét, és nekiálltam benyomkodni a műgyantát az újabb leválás alá (a PU-habos rész jónak tűnt). Folyamatosan kellett benyomkodni a műgyantát, hisz folyt vissza, helyenként vizet is kapott, de végül elindult a kötés, kezdett langyosodni, kocsonyásodni. Már úgy tűnt rendben lesz, amikor egy hatalmas hullám átsapott a hajón, engem is kimosott a tárolóból, és az ismét megtelt vízzel. Kihúztam a kifolyó-dugót, s szomorúan néztem, hogy hullámozik a víz alatt a poliészter... Úgy reméltem, nem mosta ki a laminálás alól az egészet, hisz már beindult a kötés, és valóban, ebből a tárolóból később jelentős mennyiségű víz már nem jött be.

Fellélegeztünk, irányba álltunk, de megkönnyebbülésünk nem tartott sokáig: 10 perccel később leszakadt a forstág. Gyorsan hátszélbe álltunk, kézzel betekertük a génuát, a génuafelhúzózt meglazítottuk, kioldottuk a fokroller alsó veretét, majd a génuafelhúzóval fokozatosan leengedtük a merev forstágot és lefektettük a fedélzetre. A drótkötele szakadt el.

Még mindig hátszélben tartva a hajót, a génuafelhúzóval előrebiztosítottuk az árbocot. Szerettük volna a spi-felhúzóval is megerősíteni, de az valakinek a figyelmetlenségéből felszaladt, és pár másodperc múlva az egész ott hevert a fedélzeten. A további vitorlázásokhoz mindenképpen szükség volt még egy kötélre, ezért úgy döntöttem, hogy a hullámok ellenére felmegyek az árbocra. Erre most csak a nagyvitorla-felhúzózt használhattuk. Még csak az árboc 1/3-nál tartottam, de már igen nagyok voltak a kilengések. Mosolyogva gondoltam vissza arra, amikor a csendes öbölben leszóltam az árbocról, hogy ne mozogjanak :-). Ahogy haladtam felfelé, egyre nőttek a kilengések, egyre szorosabban ölelgettem az árbocot. Már a második száling fölött voltam, 2 m-re a csúcstól, amikor egy hullám annyira megdobta a hajót, hogy az árboc úgy rázott le magáról, mint rodeón egy óriás-bika. 2-3 lengés után

tudtam annyira összeszedni magam, hogy érzékeljem, hol vagyok, merre tartok: ég-víz-ég-víz... Nem tudtam elkapni az árbocot, túl sebesen száguldottam el mellette. Aztán egy más irányú hullám, vagy a hajó irányváltozása miatt megpördült az árboc, én szépen rátekeredtem, és akkor észrevettem, hogy a vantni mellett repülök. Elkaptam és bepördültem a száling-vantni-árboc háromszögbe. A hirtelen fordulástól lelassultam és el tudtam kapni az árbocot. Ha lehet, az eddigieknél is szorosabban öletem, megpróbáltam felmérni a helyzetet. A nagyvitorla-felhúzó kívülről-előlről kerülte a vantnit. Ezt „visszacsinálni” veszélyes lett volna, de ezzel a nagy súrlódás miatt felfelé haladni képtelenség. Szóltam a fiúknak, hogy engedjenek le. Miután kicsit kifújtam magam, konstatáltam, hogy immár a grószfall is használhatatlan, hisz testemmel átfűztem a száling-vantni-árboc háromszögön. Nem húzom az időt annak részletezésével, hogyan oldottuk meg a problémát, kb. két óra alatt a dirk, kampók és hosszú kötelek segítségével estére újból használható lett a grószfall. Kora reggelre halasztottuk a következő „csúcstámadást”. Azt talán még érdemes részletezni, milyen hibák vezettek ide:

1. Az eredendő ok: spi-fall elengedése... (ez talán nem is szorul magyarázatra)
2. „Hirtelen felindulásból” indultam neki az árbocnak, nem gondoltam alaposan végig az egész akciót, úgy mint:
3. Nem szereltem biztosító hevedert a beülőre (boatswain's chair). Ha lett volna rajta, bizonyára használtam volna, de így csak „esemény után” jutott eszembe...
4. Nem kértem meg a legénységet, hogy tartsák hátszélben a hajót, az oldalról jövő hullámok sokkal nagyobb kilengéseket okoznak.

Rendezzük sorainkat

A haváriák kezdetétől lényegileg sodródtunk, leginkább visszafelé. Reggel sikerült felvinni a spi-fallt és tartalék forstágot. Közben észleltem, hogy a jobb felső száling foglalatából kiszakadt/kilazult 3 szegecs. Innen is hátravezettünk egy biztosító-kötelet. Már volt mire felhúzzuk a viharfokot, a nagyvitorlát is viharvitorlára cseréltük, ezzel kb. 24 órán keresztül úgy cirkáltunk, hogy már nem távolodtunk a céltól. A fiúk derekasán helyálltak, de érződött, hogy komoly kétségekkel küszködnek, kérdezték, mikor érünk oda, mennyit ülünk ott, stb. Egy alkalmas pillanatban, mikor mindenki hallotta, közöltem Dáviddal az Inmarsat telefonon, hogy ezzel a hajóval ilyen állapotban Istenkísértés lenne továbbmenni, nem várom el a fiúktól a kaland folytatását. Azért szóltam időben, hogy Dávidnak legyen ideje felkészülni az új helyzetre, és azért is, hogy megnyugtassam a legénységet...

A következő napra erős szelet ígértek, ami be is jött, 35-40 csomó. A sérült riggel nem akartam kockáztatni, inkább viharhorgonnyal sodródtunk, természetesen visszafelé. Kétszer csapott be hátulról a hullám. A kokpit ettől 25 cm-es gyerek fürdőmedencévé változott. Igen lassan folyt ki a víz, legalább 5 percig tartott. A második alkalommal pont nyitottam az ajtót, többszáz liter ment be a hajóba, mindent alaposan eláztatva. Ez a vihar másnap délig tartott, akkor lehetett ismét viharfokot és nagyvitorlát (2. reffel) szerelni. Jó irányba ezzel se haladtunk, de legalább nem távolodtunk. Aztán még egy reffel bővíthettük a nagyvitorlát, sőt, következő nap motoroznunk kellett pár órát, aztán a teljes nagyvitorlával folytathattuk az utat, immár jó irányba. A havária után 85 mérföldet távolodtunk a céltól, csak 6 nap múlva közelítettük meg Hortát 200 mérföldre. (Az első vízbetörésnél 206-ra voltunk, még azt reméltem, hogy egy óra múlva rumosztás lesz :-)

Ezután két nap alatt célbaértünk, éppen Nagyszombaton. Természetesen első utunk a kocsmába vezetett, ahol végre valami meleget ettünk, meg legurítottunk néhány korsó sört. Három óra múltán tértünk vissza a hajóhoz, és döbbenet tapasztaltuk, hogy a baloldali

testben a küszöb fölött van a vízszint, kb. a 2. lépcsőfokig. Eddig nyugalmi állapotban nem jött be a víz, azért mertük magára hagyni, most ezt az új helyzetet is kezelni kell...

Javítások

Húsvétkor érkeztünk, így keddig nem tudtunk a javításokkal foglalkozni. Utána is elég lassan haladtak a dolgok, a hajó kiemelésére se igen volt remény. A forstág javítása akkor haladt, ha folyamatosan érdeklődtem. A műhelybe menet mindig beugrottam a kikötőirodába is, végül megunták, és megígérték, hogy péntek du. kidaruzzák a hajót, de csak hétfő reggelig maradhat kint.

Időközben megérkezett Kinga és Zsuzsa, a Kék Bolygó Egyesület képviselői, akik majd a Femme Fatal hajóval cetfigyelő expedícióban vesznek részt. A hajó a Bermudákról érkezik (a hajóépítő S. Imi vezetésével), addig nálunk lesznek. Két nap múlva megjött a Femme Fatal, újabb két nap múlva meg Rocky és Taki hazarepültek.

Péntektől hétfőig Bundival lamináltuk a hajót a gyanús helyeken, de hétfőn, vízretétel után ugyanúgy jött be a víz. A forstág javítását, felszerelését a szakemberrel és Bundival hármasban végeztük, megszegecselem a száling-veretet, megvarrták az eredeti (nagy) génuát, minden készen állt volna az indulásra, ha nincs ez az ismeretlen eredetű vízbefolyás. Mivel a hajó így vízen nem maradhat, a parton nem adnak helyet, Bundival elvittük egy 80 mérföldre levő szigetre, Terceira, Praia da Vitoria marinába, ahol kedvezőek voltak a feltételek. Ott kidaruzzták, egy „szakértő” megnézte 100 EUR-ért, és azt mondta, 1000 EUR-ért kideríti a vízbefolyás okát. Eléggé patthelyzet, Bundi visszarepült Hortára (csatlakozott a Femme Fatal-hoz), én meg a következő nap, május 7-én hazarepültem...

A második szakasz

Dávid talált egy testvérpárt, Gyuri és Balázs, akik vállalták a hajó felkészítését és a legénységi teendőket ellátását Franciaországig. Gyuri vitorlázó és hajóépítő, a bátyja is szokott vele versenyezni. Két nappal előttem kiutaztak, megtalálták az igazi lyukat. Triviális volt: egy régi nagy sérülés laminálása vált le, de az annyira profinak látszott, hogy nem gyanakodtunk rá, pedig az orrunk előtt volt. Gyuri megfogta, és a kezében maradt...

Én június 11-én utaztam ki, másnap Pünkösöd, keddig minden zárva, az indulás pedig sürgős lett volna (egy másik program miatt a hónap vége előtt haza kellett érkezniem). Szóltam nekik, hogy próbáljanak bevásárolni és üzemanyagot venni. A marina vezetőjével is leleveleztem, hogy vasárnap fizetnék és kijelentkeznék. Minden flottul ment, szombat este megérkeztem, a hajó a vízen volt, teljesen felkészítve az útra, és másnap 10-kor elindultunk.

Gyuri az autopilothoz hozatott bordás-szíjat, azt is beszerelte 10 perc alatt (St. Lucia-an a szakszerviz azt mondta, hogy valami bonyolult alkatrész kell, amit nehéz megszerezni – szabványos bordás-szíjról volt szó). Sajnos nem volt teljesen használható, de néha működött. Szóval jól indult a dolog, kedvezően alakult a szél is (annyira, hogy sokszor pillangózni volt a legcélszerűbb), a kezdeti rosszulletektől eltekintve minden ideálisan alakult. Egyszer ezen a szakaszon is felhúztak az árbocra: a radarreflektor egyik rögzítése elszakadt, vészesen himbálózott, féltő volt, hogy esetleg valamelyik ablakra esik. Gyuri tartotta hátszélben a hajót, Balázs tekerte a csörlőt, hát bizony ez egyedül nem könnyű... A 10. napon értünk a csatornába vezető hajóúthoz. Csak úgy kapkodtuk a fejünket, hogyan kerüljük el a nagyhajókat, főleg éjszaka. A 11. napon észrevettem egy 5 cm-es szakadást a génua alsó-hátsó sarokerősítésében, s mivel továbbra is bőszeles menetek voltak várhatók, inkább betekertük, nem használtuk. Láttunk teknősöket, bálnát, delfineket, egy esetben egy nagy csapat sokáig ott úszott a hajó előtt, s a fiúk kézzel tudták őket simogatni. A világító algák és medúzák e legénységnek is újdonság volt, holott az a Földközi tengeren is gyakori. E szakaszon nem találtunk a

fedélzeten repülő halakat, tintahalat viszont kétszer is találtunk a fedélzeten, sőt, egyszer mikor kireffeltük a nagyvitorlát, abból esett ki. Elképzelni se tudom, hogy került olyan magasra, addig azért nem csaptak fel a hullámok. Átlagban napi 125 mérföldet mentünk, jó irányba 116-ot. Már csak egynapi járásra voltunk a céltől, amikor megközelített minket a

Francia Parti Őrség

Jeleztek, hogy kapcsoljuk be a rádiót (talán a 12-es csatornát). A rutinkérdések/válaszok után egy kikötőbe akartak minket invitálni, amely mögöttünk volt. Mondtam, hogy nem tehetem, a génua szakadt, nem tudok cirkálni. Próbáltam őket rávenni, hogy La Crotoyban ellenőrizzenek, holnapra odaérünk. „*Nincs választásom*”, közölték, „*azt kell tennem, amire utasítanak*”. Nagynehezen megegyeztünk egy olyan öbölben, amit félszéllel meg tudtunk közelíteni. Több mint 6 óráig tartott az út, végig a közelünkben maradtak (talán, hogy ki ne dobhassuk a kábítószert vagy a csempészett embereket :-). Mikor már az öböl takarásába értünk, három fegyveres gumicsónakba szállt, és átjött a hajónkra. Motozással indítottak, az még a „bonjour”-t is megelőzte. A következő kérdés az volt (amit már rádióban tisztáztunk), hogy hányan vagyunk a hajón, mintha attól tartottak volna, hogy valaki orvul rájuk támad. Be se mentek a hajóba, míg a kutyás emberük meg nem érkezett, és át nem vizsgálta a hajót. Addig a kokpitben alaposan kifaggattak minket, a hajónaplót is elkérte (életemben először kérték a hajónaplót – legtöbbször nem vezetnek hajónaplót, nem tudom mi lett volna, ha nincs...), s ami nagyon zavaró volt, az összes hajópapírt kiküldte a partra fénymásolni. Végre megjött a kutyus, eddig ő volt a legszimpatikusabb :-). Örültem, hogy kutyát hoztak, mert a Guadeloupe-i csapat majd szétverte a hajót. Sajnos korai volt az öröm: mikor a kutya végzett és elhagyta a hajót, ők is bemerészkedtek a hajóba, s ha lehet még nagyobb dülást végeztek, mint tengerentúli kollegáik. (Azért nagyon alaposnak nem nevezném a munkájukat, több olyan helyet nem néztek át ahol sok minden elrejthető lett volna.) Persze ők sem találták meg a kábítószert meg a csempészett embereket, csalódottan feladták a küzdelmet és kivonultak a kokpitbe. Egy darabig kínosan méregettük egymást, aztán rákérdeztem, hogy most tulajdonképpen mire várunk. „*Parancsra*”, volt a válasz, anélkül nem hagyhatják el a hajót. Dél előtt 11-kor támadt ránk a Parti Őrség, este 8-kor szabadultunk meg tőlük...

Érkezés

Mivel az előző incidens miatt partközelibe kerültünk, ez az éjszaka nyugodtabban telt, távolabb voltunk a hajóúttól, tőlünk mintegy 800 m-re tömött sorokban mentek/jöttek a hajók, de nekünk csak pár halászhajó vagy kompjárat került utunkba. Másnap kora délután már megpillantottuk a Somme folyó torkolatát, de mire odaértünk, már nagy sebességgel vonult vissza az óceán. Még jópár órát haladtunk a kibővített útvonalon, egyre több homokpad jelent meg, melyeken vidám fókák hemperegtek, aztán este 8 előtt hirtelen megálltunk. Felhúztuk a sverteket és kormánylapátokat, de szemmel is látszott, félméter sincs alattunk. A biztonság kedvéért ledobtam a horgonyt, de csak arra volt jó, hogy a rozsdás lánc jól összerondítsa a fedélzetet, pár óra múltán ott feküdt szárazon. Akkor láttuk meg azt is, hogy a folyómeder 5 m-re van tőlünk. 500 m-re északra volt tőlünk Le Crotoy, a megcélzott marina (Saint Valery sur Somme) pedig 2-3 mérföldre. Hajnali 4-kor jött meg a dagály, és 2011. június 25-én, reggel 6 óra előtt kikötöttünk. Este tűzijátékot rendeztek tiszteletünkre :-). No persze, nem csak érkezésünk öröme, másnap volt a híres turistalátványosságának számító futóverseny. Mintegy 7000 induló szalad át apálykor Saint Valery-ből a túlsó parton fekvő Le Crotoy-ba majd vissza. A táv kb. 7 km, és kb. 30 000 hozzátartozó/szurkoló kíséri figyelemmel a versenyt. A megelőző nap szabadtéri zene meg sok egyéb program szórakoztatja az idelátogatókat. A várost ilyenkor lezárják, csak a helyi kis gőzvonattal lehet közlekedni...

Köszönet

Mindkét csapat tagjai megtapasztalták az óceánátkelés nehézségeit, derekasan helytálltak, és sok élménnyel is gazdagodtak. Köszönöm mindkét legénység közreműködését, Áronnak a hajó odaszállítását és kezdeti felkészítést, és Dávidnak a lehetőséget és sok segítséget, ezek mind hozzájárultak ahhoz, hogy végül sikeresen teljesíthettük vállalásunkat.

Ez jó mulatság, férfimunka volt!

Méder István

Budapest, 2011. július 27.