

## Versenyinfláció

Egészen elképesztő adatokhoz jutunk, ha összesítjük a Magyar Vitorlás Szövetség idei versenynaptárában szereplő rendezvényeket. Több mint kétszáz (!) versenyig jutunk, ebben benne vannak a világ- és Európa-bajnokságok éppúgy, mint az MVSZ versenyrendszerén kívüli rendezvények. Nincs ezzel semmi baj, ha a mennyiség nem megy a minőség rovására. Sajnos az országos bajnokságok kapcsán azonban úgy tűnik, ez történik – főleg a nagyhajós szegmensben.

Évtizedekig kialakult rendje volt a nagyhajós bajnoki cím elnyerésének. Augusztusban először egy, később két csoportban folytak a küzdelmek. Az idősebbek nosztalgiaival gondolnak a hősi időkre, amikor a teljes mezőny a füredi mólón és a Szövi-kötőben tanyázott. (Ó, azok a felejthetetlen bulizós, iszogatós, beszélgetős esték...) Aztán a nagyobb mezőnyök – meg a személyes és csoportérdekek – szétfeszítették a kereteket, egyre több osztály döntött úgy, hogy önállóan rendez bajnokságot. Ez egy ideig jó iránynak tűnt, ám mostanában érződik a kifulladás. Idén már június elejétől egészen szeptemberig tartottak a bajnokságok, amelyeken egészében véve csökkent a résztvevők száma. Különösen az előnyszámos osztályok szenvedtek az érdektelenségtől, de jutott a kudarcból másoknak is. Az egyes bajnokságok sportértéke néha neveléses, viszont azokon is magyar bajnoki címeket lehet nyerni. Sokak szerint túlságosan is könnyen!

Recseg-ropog a nagyhajós bajnoki rendszer, változtatni kellene rajta mielőbb. Ma már látszik, hogy nem váltotta be a reményeket a szövetség 2009-es rendelkezése a magyar bajnoki cím elnyerésének feltételeiről.

Az egyik lehetőség lenne a szigorítás. Magyar bajnokságot például csak one design osztályban lehessen rendezni, és csak akkor, ha egy osztályban van minimum 15 hajó... Ausztriában például ez a módi. Egyből kevesebb lenne a magyar bajnok, és kialakulhatna egy, az európai trendeknek jobban megfelelő szerkezet. (A többieknek előnyszámot, de Yardstick helyett ORC-t, ha már erről évekkorábban döntést hozott az MVSZ... és elegendő lenne az ORC flottabajnoki cím.) Mindez persze súlyosan sértené az eddigi privilégiumokat, de valamit valamiért.

A további lehetőségek közül kiemelném a kuparendszer bevezetését a meglévő versenyek felhasználásával. Egy ilyen rendszer nagy előnye lehetne, hogy ébren tartaná a szezon nagy részében a versenyzési kedvet és nőhetne a cím megszerzésének teljesítményfedezete is. (Új erőre kaphatna például a Balaton Kupa is.) Természetesen ezen túl is vannak további végiggondolásra érdemes elképzelések – beszéljünk róluk!

Dénes D. István



4 A cirkusz életre kel

Két állomáson van túl az America's Cup World Series, az AC45-ös katamaránok versenye



38 Visszaszámlálás

November elején indul útjára a 2011–12-es VOR

26 Rekordok és tanulságok



Rambler-borulás és megdőlő rekordok a Rolex Fastnet offshore regattán

68 Átkelés bonyodalmakkal



Haváriákkal nehezített Atlanti-átkelés

## Tartalom

2011/5

### 34 TP52: Quantum-siker

A Soto40-esek versenyét az Iberdrola nyerte az idei Audi MedCupon

### 44 Vendée Balaton

Litkey Farkas lett az első az idei TBS Nagydíjon

### 53 Jó szám-e a 13?

Berecz Zsombor eljutott a világ élvonalába

### 52 Célgép gyorshajóknak

Hajótest és leírás: hazai fejlesztés az új karbon 8 méteres versenyhajó, a Code8

### 56 Tengeri horgonyzás (4.)

A sorozat befejező része a horgony felhúzásáról és esetleges kiszabadításáról

### 64 A családbarát

Korrekt túrahajó a Bavaria 36

Címlapfotó: Chris Cameron

(A Camper a Volvo Ocean Race alicantei kvalifikációs próbafutamán)

2011/5

# Vitorlázás

MAGAZIN

880 Ft

www.vitorlazasmagazin.hu



# ÁTKELÉS

## BONYODALMAKKAL



Ő. Dávid barátomnak megtetszett egy öreg és sérült katamarán, mely az amerikai Virgin-szigeteken várt új gazdájára, és eldöntötte, hogy ő lesz az, mármint a gazda. Dávid a hajót a Balatonra szánta „családi háznak”, az európai csatornahálózaton maga szándékozta hazahozni családjával egy kalandos nyaralás alkalmával, így csak a franciaországi Somme folyó torkolatáig kellett vinnünk a hajót, a Le Crotoy melletti Saint Valery sur Somme-ba.

**MÉDER ISTVÁN**

**D**ávid először fiamat, Áront kereste meg a hazaszállítás lebonyolításával, de ő épp a Karibi-szigeteken vitorlázott, emiatt nem tudta vállalni a feladatot, és engem ajánlott. Dávid januárban kiutazott, megvette a hajót, és Áront azzal bízta meg, hogy egyedül vigye le a hajót Saint Lucia-ra (körülbelül 500 tmf).

Dávid kiutazása előtt már összeállni látszott a csapat, február elején a repülőjegyeinket is megvette, de sajnos két delikvens visszalépett. Ajánlottak maguk helyett két bevaló srácot (Rockyt és Takit), akiknek viszont a szükséges tapasztalatuk nem volt meg, de nagy volt az elszántságuk. Mivel én ezt kevésnek tartottam, a két srác ajánlott két olyat, akiknek a tapasztalata már megfelelő lett volna. Először mindketten lelkesen bevállalták a feladatot, 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 legénységtoborzást:
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 érkezünk meg. Fernando ki-vitt minket a hajóra, és lényegileg rögtön mély ►►







álomba zuhantunk, igaz, ebben segítségünk-re volt Taki hazai pálinkája is...

Az első napok a hajó állapotának, készleteinek, szerszámainak, anyagainak felméréseivel és javításával (beleértve két árbocmászást, horgonyon, sima vízen – de még így is zavart, ha odalent mozgott a légénység – 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 vízbe menni), 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 velük. 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, döngtetik a hajó alját. Egy másik szomorú tapasztalat: az újonnan kivitt és beszerelt szuper GPS nem tud tripet, logot 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 ki innen-onnan, 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 átvitorlázunk 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, hogy átkelésre készülünk. A ki-, bejelentkezés még egyszerűbb volt, mint St. Lucián: egy hajóbolt előterébe kitett számítógépen töltöttem ki az űrlapot, majd a boltban kinyomtatták azt. Nem volt semmilyen ellenőrzés, becsületesen gondolják az embert (később ennek is lesz jelentősége).

Március 16-án vitorlázunk át Dominikára, miután minden anyagot, eszközt, ellátmányt megvettünk, és legjobb tudásunk szerint készen állottunk akár az átkelésre is. Dominikán dolgozik egy barátunk, és ő meghívott minket. Két napig élveztük a vendégzereget, nála aludtunk, ettünk, terepjárójával bejártuk a szigetet: gyönyörű öblöket, érintetlen őserdőket láttunk, vízesésekben ugráltunk, és annyi kókuszdiót meg más, egzotikus gyümölcsöt szedtünk, hogy már untuk. Persze jólesett fürdőszobában fürödni és ágyban aludni...

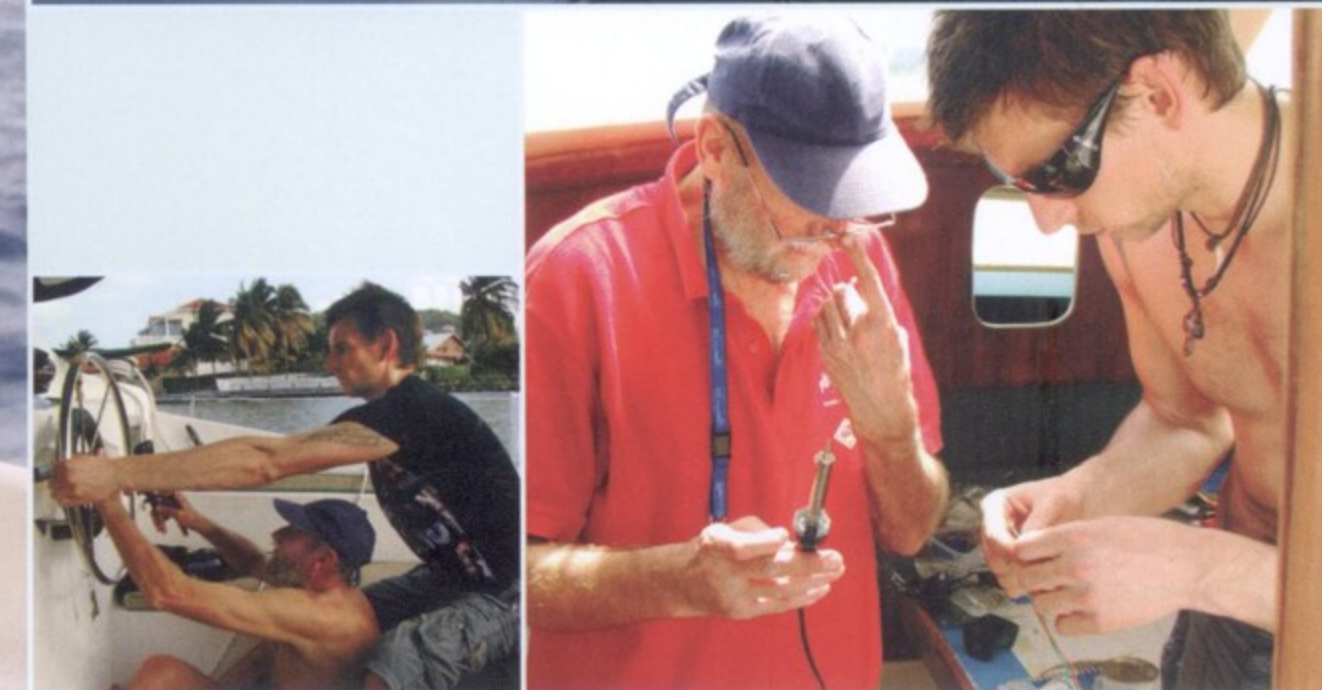
Antigua volt kiszemelve utolsó megálló-nak, de másfél órás cirkálás után vízbetörés



tértett el ebbéli szándékunktól. Kénytelen voltam bőszeles irányt választani. Az öbölbe, ahonnan elindultunk, visszamenni nem sok értelme lett volna, ott komolyabb javítás nem jöhetett szóba. Bas du Fort lett volna az alkalmas hely, de oda is cirkálnunk kellett volna, ezt éjszaka, sérült hajóval nem kockáztattuk. Iles de Saintes szigetekenél (Ilet a Cabrit) horgonyoztunk, s csak másnap délután érkezünk be a marinába. Három éjszakát töltöttünk ott, legalább tízszor mentem be a hajóboltba, 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 átvizsgálniuk a hajót, de egyre jobban belemerültek a friss laminálá-



sok, beragasztott deklifedők stb. vizsgálatába. Azonban a hullámozó víz igen zavarta őket ebben: azt kérték (értsd: utasítottak), hogy horgonyozunk le egy védett öbölben. 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 világosban szerettem volna elhagyni a térséget, hisz erről a területről 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 háromig, amikor végre olyan irányba mehettünk, hogy már csak az Azori szigetek jelenthettek volna akadályt, nem volt egy nyugodt perccem se...

### A mindennapok

A következő napok eléggé egyhangúan teltek. 4 óránkénti ügyleteket tartottunk, eleinte egyesek tengeribetegséggel is küszködtek. Naponta egyszer, ha láttunk hajót, néha rádióon időjárás-előrejelzést kértünk tőlük; sirályok, repülőhalak, néha delfinek jelentettek eseményt. Volt olyan madár, amelyik egy teljes éjszakát töltött a hajón. Több-

ször láttunk valami játék vitorlásnak tűnő kicsodát, Bundi jött rá, hogy „spanyol gályák” voltak, vagyis egy hólyagos medúzafajta, mely felfújható taraja segítségével vitorlázik. Cserébe világító algákat mutattam meg nekik, éjszakánként csak úgy szikrázott mögöttünk a víz.

Mivel logunk 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-et mutatott, akkor volt az első alkalom, tehát 21 ilyen kis ünneplés ▶▶







volt várható, de ezt megtoldottuk még a Rák-térítő átlépésével is... Nagyjából 115 mérföld volt a napi átlagunk, ebből 100-at mentünk jó irányba. Műholdas telefonon leadtuk Dávidnak a pozíciókat, ő pedig megadta a várható időjárást. Általában 15 csomó körüli volt a szél, néha felment 22-ig, ritkán 10 alá.

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 vízbejövetele lehetőségével kevesebb, gondoltuk), és raktárnak használtuk. Így szükségünket a hátsó lépcsőn guggolva végeztük, ami gyakran zuhanyzás is volt. Később – rosszabb, hidegebb időben – a vödört használtuk. Már az út negyedik napján megjelent egy szakadás a génuán, levettük, tartalék génuát fűztünk be helyette. A szakadt vitorlát megragasztottuk, de nem használtuk, nagyon kis szél esetére tartalékoltuk.

Hamar kiderült, hogy a vitorlázás vizes sport. Eleinte pár óránként, később gyakrabban kellett szivattyúzni 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 benzineskannákkal,

így ez 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 is maradt. Főleg hidegebb időben ez igen kellemetlen volt.

Az ügyeletek elég fárasztóak voltak, főleg éjszaka. Ritkán lehetett úgy beállítani a hajót, hogy sokáig tartsa az irányt, szinte folyamatosan kormányozni kellett. Kilátni 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 gyakran látszott (piros LED világította meg a piros számlapot). A műszerek meredt bámulásától elgémberedtem a nyakunk, a sok üléstől tyúkszemem nőtt a fenekünkre. Az utolsó hetekben az állandó fázás segített abban, hogy ne aludjunk el a kormánynál. Végül is mindenki eléggé jól viselte a megpróbáltatásokat: míg az első időben alig látszott a térképemen 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

Az út 22. napján, 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 ki is tartott 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 vésszen emelkedik a bal oldali testben a vízszint. Leejettük 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 az életükért küzdenek, most is fülemben csengenek Rocky szavai: „akkor sem fogok itt döglögni meg!”...

Mikor már normalizálódni látszott a helyzet, Bundayval előrementünk a vitorlatároló 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, Bunday megfogta a PU-habot, amit Guadeloupe-on 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. Körülbelül egy óra múlva újabb vízbetörés, és most már PU-habunk sem volt. Műgyantát kevertünk, bedugtuk a rekesz kiömlőnyílását (hogy alulról ne jöjjön be víz, kimertük és kitöröltük a tárolót), 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 átcsapott a hajón, engem is kimosott a tárolóból, és az ismét megtelt vízzel. Kihúztam a kifolyódugót, s szomorúan néztem, hogy hullámszik 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. Fellelegeztünk, irányba álltunk, de megkönnyebbülésünk nem tartott sokáig: 10 perccel később leszakadt a forstág. Gyorsan hátszélbe álltunk, kézzel betekertük a génuát, a génuafelhúzókat megláztottuk, kioldottuk a fokroler alsó veretét, majd a génuafelhúzóval fokozatosan leengedtük a merev forstágot és lefektettük a fedélzetre. A drótkötele szakadt el.

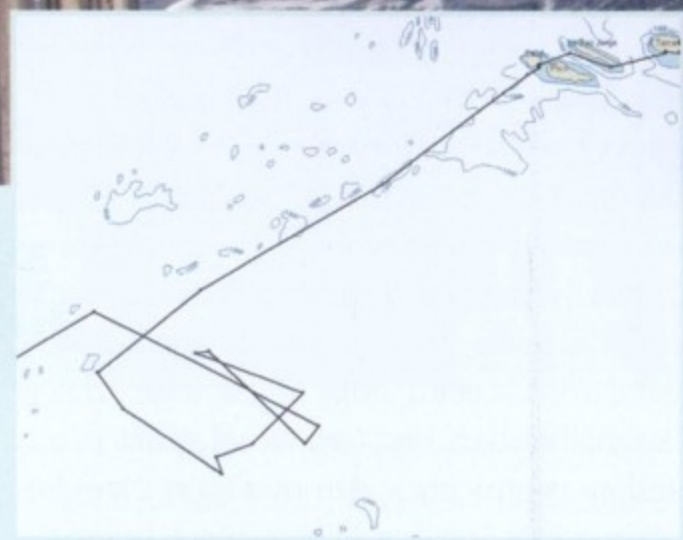
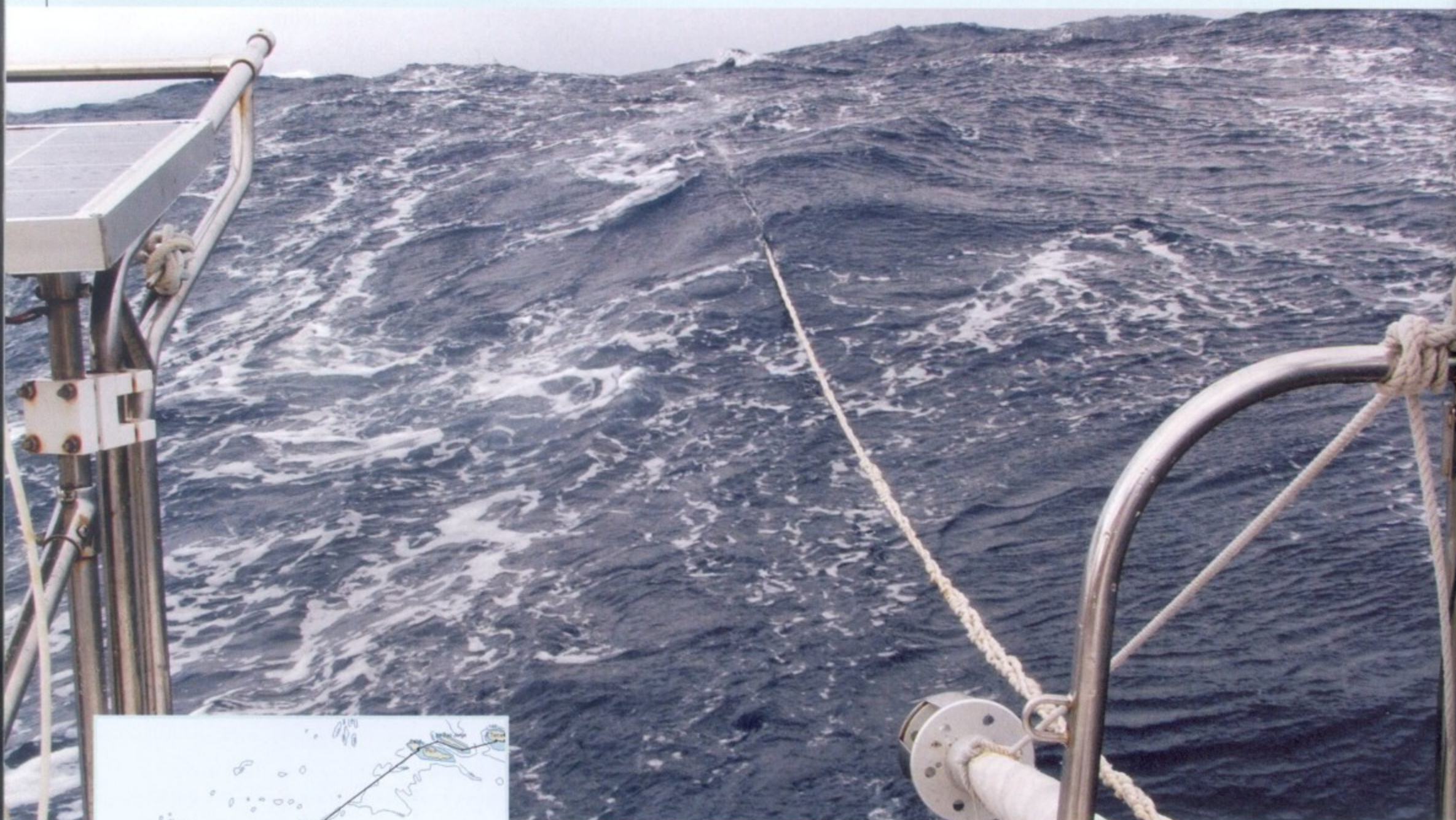
Még mindig hátszélben tartva a hajót, a génuafelhúzóval előrebiztosítottuk az árbocot. Szerettük volna a spifelhúzóval is megerősíteni, de az valakinek a figyelmetlenségéből felszaladt, és pár másodperc múlva az egész ott hevert a fedélzeten. A további vitorlázásokhoz mindenképpen szükség volt még egy 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 a hajón... Ahogy haladtam felfelé, egyre nőttek a kilengések, egyre szorosabban ölelgettem az árbocot. Már a második szálíng 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 szálíng-vantni-árboc háromszögbe. A hirtelen fordulástól lelassultam és el tudtam kapni az árbocot. Ha lehet, az eddigieknél is szorosabban öleltem, 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, konstataáltam, hogy immár a grószfall is használhatatlan, hisz testemmel átfűztem a szálíng-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 „csúcs-támadást”. Azt talán még érdemes részletezni, milyen hibák vezettek ide:

1. Az eredendő ok: a spifall 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 biztosítóhevedert a beülőre (boatswain's chair). Ha lett volna rajta, bizonyára használtam volna, de így csak az „esemény után” jutott eszembe... ➤





4. Nem kértem meg a legénységet, hogy tartsák hátszélben a hajót, így az oldalról jövő hullámok sokkal nagyobb kilengéseket okoznak.

### Rendezzük sorainkat

A haváriák kezdetétől lényegileg sodródunk, leginkább visszafelé. Reggel sikerült felvinni a spifallt és a tartalék forstágot. Közben észleltem, hogy a jobb felső szálíng foglalatából kiszakadt-kilazult 3 szegecs. Innen is hátravezettünk egy biztosítókötelet. Már volt mire felhúzzuk a viharfokot, a nagyvitorlát is viharvitorlára cseréltük, ezzel kb. 24 órán keresztül úgy cirkáltunk, hogy már nem távolodtunk a céltől. A fiúk derekasan helytálltak, de érződött, hogy komoly kétségekkel küszködnek, kérdezték, mikor érünk oda, megnyit ülünk ott stb. Egy alkalmas pillanatban, mikor mindenki hallotta, közöltem Dáviddal az Inmarsat telefonon, hogy ezzel a hajóval ilyen állapotban istenkísérés lenne továbbmenni, nem várom el a fiúktól a kaland folytatását. Azért szóltam időben, hogy Dávidnak legyen ideje felké-

szülni az új helyzetre, és azért is, hogy megnyugtassam a legénységet...

A következő napra erős szelet ígértek, ami be is jött, 35-40 csomóval. A sérült riggel nem akartam kockáztatni, inkább viharhorgonnyal sodródunk, 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, amikor becsapott a hullám, több száz liter víz 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 bővíthetjük 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 céltől, 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 célba értünk, 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 állapot-

ban nem jött be a víz, azért mertük a hajót magára hagyni, most ezt az új helyzetet is kezelni kellett...

### Javítások

Húsvétkor értünk, 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 délután kiderazzák a hajót, de csak hétfő reggelig maradhat kint.

Rocky és Taki hazarepültek, mi pedig péntektől hétfőig Bundiával lamináltuk a hajót a gyanús helyeken, de hétfőn, vízre tétel után ugyanúgy jött be a víz. A forstág javítását, felszerelését a szakemberrel és Bundiával háromban végeztük, megszegecseltem a szálíngveret, megvarták az eredeti (nagy) génuát, minden készen állt volna az indulásra, ha nincs ez az ismeretlen eredetű vízbefolyás. Mivel a hajó így vízen nem maradhatott, a parton nem adnak helyet, Bundiával elvittük egy 80 mérföldre levő szigetre, Terceira, Praia da Vitoria marinába, ahol kedvezőek voltak a feltételek. Ott kiderült, hogy „szakértő” megnézte 100 euróért, és azt mondta, 1000 euróért kideríti a vízbefolyás okát. Eléggé patthelyzet, Bundi visszarepült Hortára (csatlakozott a Femme Fatalhoz), én meg a következő nap, május 7-én hazarepültem...



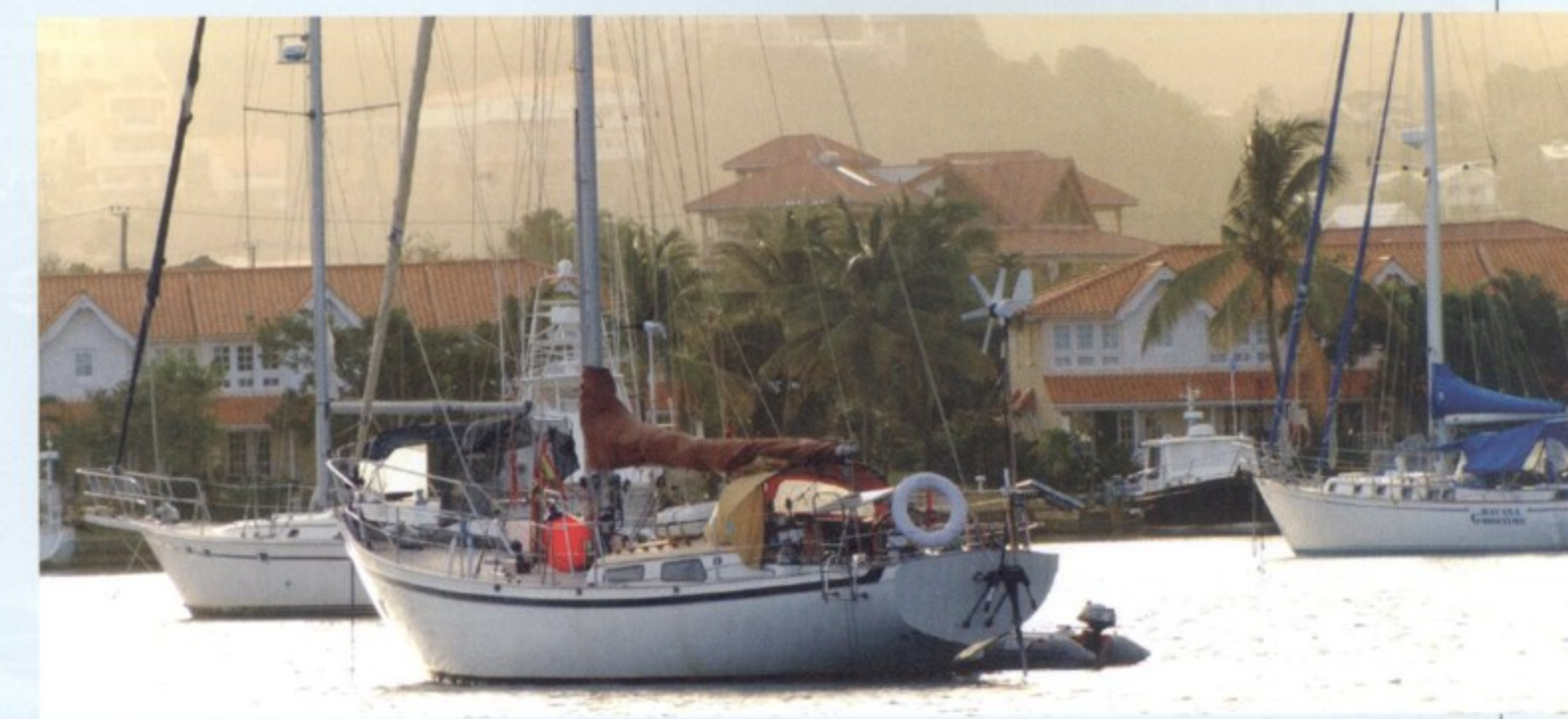
### A második szakasz

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

Én június 11-én utaztam ki, másnap pünkösd, keddig minden zárva, az indulás pedig sürgős lett volna (egy másik program miatt a hónap vége előtt haza kellett érkezni). 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 hozott bordásszijat, azt is beszerelte 10 perc alatt (St. Lucián a szakszerviz azt mondta, hogy valami bonyolult alkatrész kell, amit nehéz megszerezni – szabványos bordásszijról 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 kez-

deti rosszullétektől eltekintve minden ideálisan alakult. Egyszer ezen a szakaszon is felhúztak az árbocra: a radarreflektor egyik rögzítése elszakadt, vészesen himbálózott, félő volt, hogy esetleg valamelyik ablakra esik. Gyuri tartotta hátszélben a hajót, Balázs tekerte a csörlőt, hát bizony, ez egyedül nem volt könnyű... A tizedik 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 menetnek voltak várhatóak, 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 újdonságnak számítottak, holott azok a Földközi-tengeren is gyakoriak. E szakaszon nem találtunk a fedélzeten repülőhalakat, tintahalat viszont kétszer is találtunk a hajón, sőt, egyszer, mikor kirefelltük a nagyvitorlát, abból esett ki egy példány. 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 egy napi járásra voltunk a céltől, amikor ismét megközelített minket a francia parti őrség, és jeleztek, hogy kapcsoljuk be a rádiót. 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, ►►



Please to meet You  
we are the brave crew  
of Catamarán Albion  
from Corib to France!

Cpt. Istvan Meder

@istvan@meder.hu

András Pilygházy-Megyesy

@bundas87@gmail.com

László Takács

@arclacko@freemail.hu

Zsolt Ferenczi

@route666@freemail.hu

29.00 N  
045.00 W  
Tórház

Az Albion katamarán  
nemis legénysége a Karib-  
tengerből Franciaországig  
üdvözl Tejed!!

Méder István kapitány

@istvan@meder.hu

Pilygházy-Megyesy András m.

@bundas87@gmail.com

Takács László m.

@arclacko@freemail.hu

Ferenczi Zsolt m.

@route666@freemail.hu

29.00 N  
045.00 W  
Tórház

## Adatok:



- A hajó: Gemini 3400 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-szk.), 3110 tmf
2. legénység: Juhász testvérek (Gyuri, Balázs)  
2011. 06. 12-25.: Terceira (Azori-szk.)-Le Crotoy (Franciaország), 1520 tmf

hogyan La Crotoy-ban ellenőrizzenek, holnapra odaérünk. Nincs választásom, közölték, azt kell tennem, amire utasítanak. Nagy nehezen 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 csempészt 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, mint ha 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 elkérték (életemben először kérték a hajónaplót – legtöbbször nem vezetnek naplót, nem tudom mi lett volna, ha nincs...), és ami nagyon zavaró volt, az összes hajóparírt kiküldték 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 örömöm: mikor a

kutya végzett és elhagyta a hajót, ők is be-  
merészkedtek a kabinba, s ha lehet, még  
nagyobb dülást végeztek, mint tengerentúli  
kollégáik. Persze ők sem találták meg a ká-  
bítószert meg a csempészt embereket, csa-  
lódottan feladták a küzdelmet és kivonultak  
a kokpitbe. Egy darabig kínosan méregettük  
egymást, aztán rákérdeztem, hogy most tu-  
lajdonképpen mire várunk. „Parancsra”, volt  
a válasz, anélkül nem hagyhatják el a hajót.  
Délelőtt 11-kor támadt ránk a parti őrség,  
este 8-kor szabadultunk meg tőlük...

## Megérkezés

Mivel az előző incidens miatt partközbe  
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  
kompjázat került utunkba. Másnap kora dél-  
után már megpillantottuk a Somme folyó  
torkolatát, de mire odaértünk, már nagy se-  
bességgel vonult vissza az óceán. Még jó pár  
órát haladtunk a kibójázott útvonalon, egyre  
több homokpad jelent meg, melyeken vi-  
dám fókák hemperegtek, aztán este 8 előtt  
hirtelen megálltunk. Felhúztuk a sverteket és  
kormánylapátokat, de szemmel is látszott, fél

méter víz sincs alattunk. A biztonság kedvé-  
ért ledobtam a horgonyt, de ez csak arra volt  
jó, hogy a rozsdás lánc jól összerondítsa a fe-  
délzetet, pár óra múltán ott feküdt szárazon.  
Akkor láttuk meg azt is, hogy a folyómeder  
5 m-re van tőlünk. 500 m-re északra volt től-  
ünk Le Crotoy, a megcélzott marina (Saint  
Valery sur Somme) pedig 2-3 mérföldre. Haj-  
nali 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, más-  
nap volt a híres turistalátványosságnak szá-  
mító futóverseny.

## Köszönet

Mindkét csapat tagjai megtapasztalták az  
óceánátkelés nehézségeit, derekasan helyt-  
álltak. Köszönöm mindkét legénység közre-  
működését, Áronnak a hajó odaszállítását és  
kezdeti felkészítést, Dávidnak a lehetőséget  
és a sok segítséget, ezek mind hozzájárultak  
ahhoz, hogy végül sikeresen teljesíthettük  
vállalásunkat, melyről utólag csak azt tudom  
mondani, hogy ez jó mulatság, férfimunka  
volt!

Fotók: Ferenczi Zsolt, Juhász Balázs  
[www.sztaki.hu/providers/vitorlazas](http://www.sztaki.hu/providers/vitorlazas)

Pantaenius – Discover  
the Difference

Request your personal  
quote now!  
Tel. +43 1 710 92 22

Am Heumarkt 7 · 1030 Wien · Tel. +43-1-710 92 22  
Fax +43-1-710 92 22 13 · [info@pantaenius.at](mailto:info@pantaenius.at)  
[www.pantaenius.at](http://www.pantaenius.at)

 **PANTAENIUS**  
Yacht Insurance