

MINITRANSAT 2013 – AVAGY

ELFÚJTA A SZÉL...

⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: MÉDER ÁRON

Mostanában egyre több „leg-leg” időjárási eseményt tapasztalunk: az évszázad árvizei, viharai, hideg- és melegrekordok, tavaszi telek vagy éppen téli tavaszok gondolkodtatnak el. Vitorlázóként engem főleg a széljárás érint, s több mint húszéves tapasztalat alapján ebben is jelentős változásokat észlelek. Az utóbbi két évben az Atlanti-óceánon versenyeztem, s ott is sok szokatlan vihart tapasztaltam, a legkirívóbbakat épp tavaly ősszel



Már két éve készültem a MiniTransat szóló Atlanti-átkelő vitorlásversenyre. Ez a MINI 650-es osztály „világbajnoksága”. Tervezett rajtja 2013. október 13. 13:00, Douarnenez (Franciaország, Bretagne). 14 nemzet 84 vitorlázója indult volna, ha ugyan...

Tudniillik a verseny 36 éves történetében most először halasztottak, mert pár nap múlva a mezőny második fele előreláthatóan erős viharba került volna a Finisterre-fok környékén, ami amúgy is hírhedt nagy, rövid és szeszélyes hullámainról. (Az előző versenyeken előfordultak tragikus balesetek is, és ez is hozzájárult a fokozott óvatossághoz.)

A rendezőség először csak pár nap halasztásra gondolt, de a ciklonok egymást követték, s a fő problémát az jelentette, hogy haladási útvonaluk a szokásosnál sokkal délebbre húzódott. Egy 4-5 napos „időjárás-ablakra” lett volna szükség, de ez sehogyan sem akart előállni. Végül 16(!) nap után, október 29-én indították a versenyt, egy nappal azután, hogy az Angol-csatorna térségében „az évszázad vihará” söpört végig, amely nemcsak komoly anyagi károk okozott, de emberi életet is követelt.

ÓCEÁNI ÁTKELÉSRE KÉSZÜLVE

Élelmiszeres zacskók rendszerezése. A liofilizált (fagyasztva szárított) étek különösen nagy hangsúlyt kaphatnak egy ilyen úton



SZÜKÖS BELTÉR ÉS OLDALFEKHELY

Egyéni, személyre szabott rend, kéznél a legfontosabb eszközök. Itt található a VHF-rádió, valamint a műszerkapcsoló tábla is

RAJTRA VÁRVA...

A 84 versenyvitorlás egymás mellett a kikötőben. A tervezett indulás idején még viszonylag türelmes a mezőny. A valódi rajtra azonban még két hetet vártunk itt (jobbra)





ERŐS SZÉLBN

Az első etapban, széleseben a hullámok hátán. A Felicity sebessége elérheti a 35 km/h-t is. A 2013-as UK Fasneten – eddigi legjobb eredményemként – a 2. helyen futottam be vele

IDILLI VITORLÁZÁS

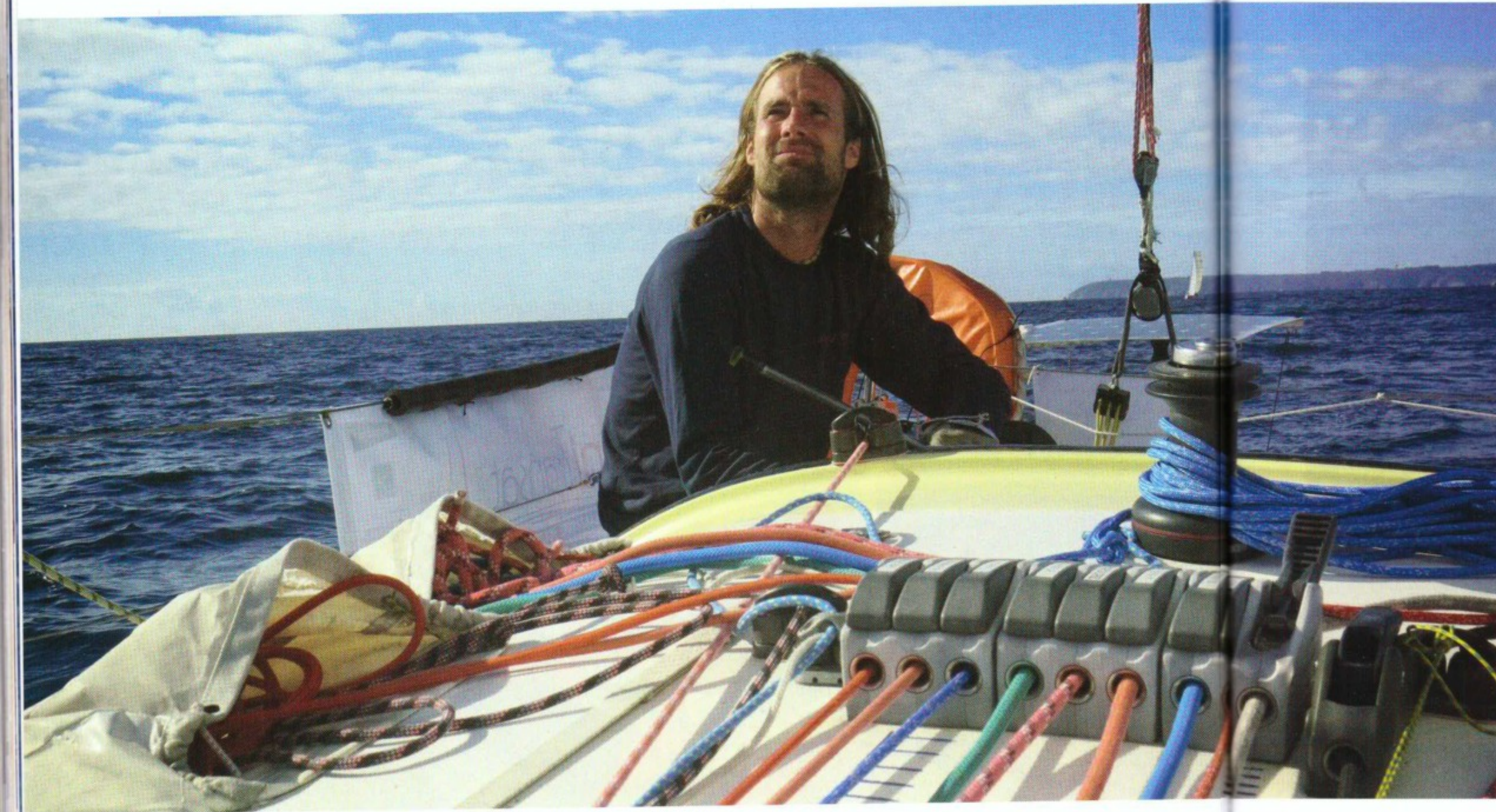
Az Atlanti-óceán keleti szegélyén nem ez jellemezte az őszi időszakot

Ez a kényszerhelyzet szülte döntés tulajdonképpen nem kecsgetett jobb kilátásokkal, mint ha halasztás nélkül indult volna a verseny. Sőt! Két nap után életbe léptették a „B tervet”, azaz a Finisterre-fok közelében lévő Sadát jelölték meg az első szakasz céljának, hogy elkerüljék a fok környéki igen erős viharokat. Ám egy nappal később, a Vizcayai-öbölben kialakult rendkívüli szelerősödés miatt ezt is lefújták, és a „legközelebbi” Gijón felé irányították a mezőnyt.

Ez újabb bonyodalmakat okozott: elég sok baleset történt, de az időbeli csúszás is kifejezetten aggasztóvá vált. Ennek mérséklésére a rendezőség törölte a Lanzarote-on (Kanári-szigetek) tervezett megállást, így az átkelés egy szakaszra redukálódott: Sada-Pointe-à-Pitre (Guadeloupe, Karib-szigetek). E 7800 kilométeres táv megtételéhez mintegy 30 napi ellátmányt kell felhalmozni a 6,5 m-es hajóban, ami amúgy is zsúfoltságig tele van vitorlával, a navigációhoz szükséges eszközökkel, túlélő-felszerelésekkel stb.

HULLÁMOK MÖGÖTT

A Mini 650-es osztály hajói nem épp hatalmas óceánjárók. A hullámhegyekhez képest eltörpülnek

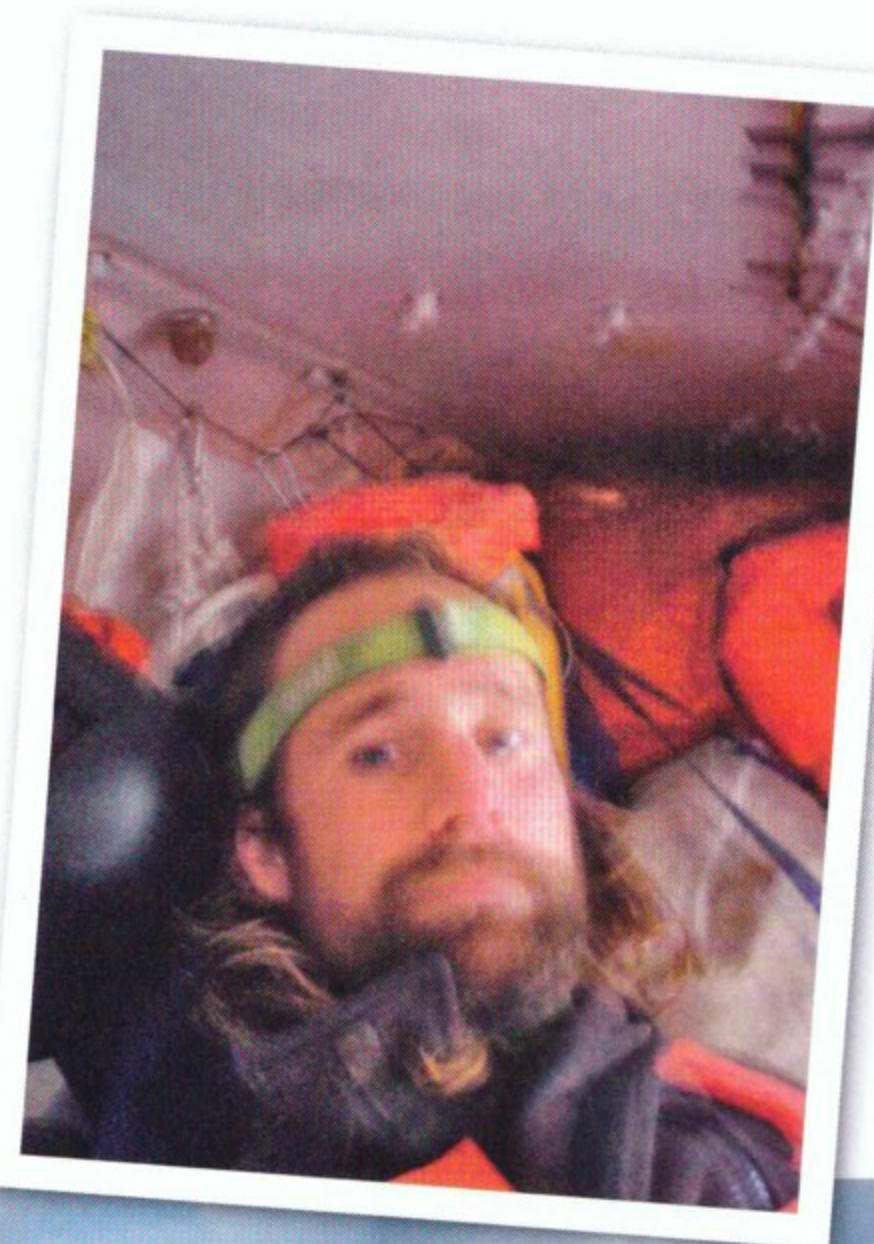




Végül erre a szakaszra az eredeti versenykezdesi dátum után pontosan egy hónappal, november 13-án rajtolt el a mezőny, sajnos semmivel sem jobb időjárási körülmények között. Négy napig szinte végig 45–65 km/órás szél fújt, nemritkán még erősebb befújásokkal, ami 5–7 m-es hullámokat korbácsolt. A szokatlanul durva időjárást jól érzékelteti, hogy 33 hajós, azaz a mezőny 40%-a(!) kényszerült kiállni. Összességében a verseny során 34 technikai megállás vagy kiállítás történt (ebből 21 az Ibériai-félsziget mentén), 5 hajó odaveszett, 2 teljesen szétroncsolódott, 5 szenvedett árboctörést (ez utóbbiak közt voltam sajnos én is), a többiek pedig például kormánytörés, tőkésúlyvesztés vagy egészségügyi okokból nem tudták befejezni a versenyt. Valószínűleg sokáig ez marad a Mini-Transat-ok történet „legviharosabb” versenye...

EGYSZEMÉLYES LEGÉNYSÉG

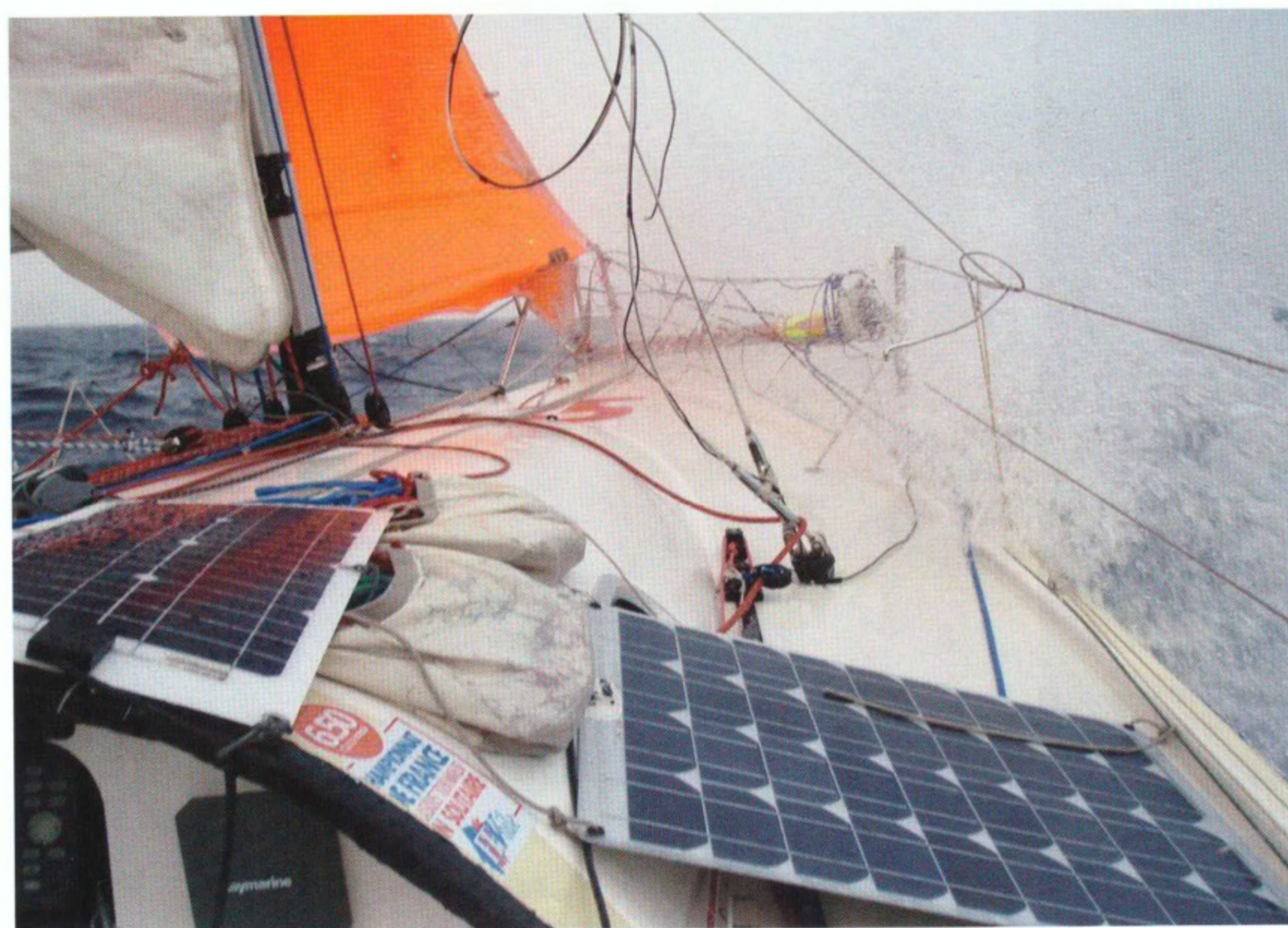
Viharos vizeken hajózva, Gíónba tartva fáradtan a kabinban



TÖRÖTT ÁRBOCCAL

Hajótörökként a marokkói partvidék felé tartva. A szükségárboccal erősebb szélben 7-8 km/h-t is el tudtam érni. (A 11 méteres árboctörést csupán 2,8 m maradt)

(balra lent)



A SÉRÜLT HAJÓ

A marokkói partok irányába fordulva ugyan érkezett segítség, de a Felicity egymaga is eljutott Safi kikötőjébe





De az én történetem se maradjon befejezetlenül! November 16-ig a várakozásomnak megfelelően haladtam, Felicity (a hajóm) és én jól álltunk a versenyben. Délután, egy váratlan szelerősödéskor törött le a 11 m-es árbocom felső, mintegy 8 m-es darabja. Elvégeztem az ilyenkor szokásos teendőket, és ún. szükségvitorlázattal egy hét alatt jutottam el Safiba (Marokkó), ami akkori helyzetemben a legelérhetőbb kikötőként jött számba. Úgy érzem, megtapasztaltam, milyen hajótöröttnek lenni...

... és persze továbbra sem tudom a választ az írásom elején feszegetett kérdésre: vajon mi lehet az oka, annak, hogy 2013 októberében és novemberében az Atlanti-óceánon ilyen furcsa viharok követték folyamatosan egymást? Többek szerint ilyen még sohasem volt... ⊕

AFRIKAI HALÁSZHAJÓK KÖZÖTT
Safi kikötőjében a kiemelésre
és a hazaszállításra várva

2014. AUGUSZTUS WWW.AFOLDGOMB.HU

A FÖLDGÖMB

ALAPÍTVÁ: 1929

A MEGISMERÉS KALANDJA

TÚLÉLNI VARANASIT
ELFÚJTA A SZÉL – ÓCEÁNÁTKELÉS HELYETT...
A HIMALÁJA APÁCÁI
VIKTÓRIA KIRÁLYNŐ MAGYAR SZOBRÁCSA
LEGENDÁS KIRGIZISZTÁN

ÜLDÖZŐBEN
A SEA SHEPHERD
KÖNYÖRTELEN
HADMŰVELET

