

## > !ALROVAT NEVE

Címkék: [Szingapúr](#), [Ausztrália](#), [Maldív-szigetek](#), [Srí Lanka](#), [Jemen](#), [vitorlás](#), [Méder Áron](#), [Koper](#), [Gibraltár](#), [Barbados](#), [Panama-csatorna](#), [Tahiti](#), [Tonga](#), [Fidzsi](#), [Bali](#), [Phuket](#), [Omán](#)

# Az ember, aki nem tud Gyurcsányról

[Vass László](#) 2009. 03. 24., 13:36

Két és fél évvel ezelőtt indult a szlovéniai Koper kikötőjéből és néhány hónap múlva ugyanide érkezik meg alig hatméteres hajójával egy földkerülő magyar hajós. Méder Áron nemrég hagyta el Omán partjait, jelenleg Jemennél tart és a Vörös-tenger felé hajózik Carina nevű vitorlásával. Se válság, se Gyurcsány, csak a szél.

Legutóbb 2007 októberében számoltunk be arról a nem mindennapi hajós kalandról, amire egy fiatal magyar vitorlázó vállalkozott: parányi, egyébként a Genfi-tóra készült Carina típusú 19 lábás vitorlásával egyedül kerüli meg a Földet. Miután hajóját saját maga újíttotta fel és készítette fel az útra, 2006. szeptember 24-én indult útnak Szlovénia egyetlen kikötőjéből Koperből, hogy a Földközi-tenger és Gibraltár érintésével jusson ki az Atlanti-óceánra. Ezt átszelve Barbadosnál ért át az amerikai oldalra, majd a karibi szigetek érintésével következett [a korszakba menő átkelés](#) a Panama-csatornán.



A hajósnak sietnie kellett, minél hamarabb át kellett kelnie [az Atlanti-óceánon](#), hiszen az útiterv szerint a hurrikán-szezont biztonságos kikötőben, lehetőleg Fidzsin szeretne volna átvészelni. Ezért Tahitin, Mooreán, vagy Tongán a lehető legyorsabban túl kellett jutnia, ami természetesen nem volt mindig egyszerű. Elfordult, hogy a hajó motorja, vagy a fő akkumulátor mondta föl a szolgálatot és olyan is volt, hogy szó szerint ki kellett menteni a hajót a biztonságos vizekre, amit a helyi mentési központ hajója tett meg végül és még a [Fiji Times](#) című újság is beszámolt az esetről. A hosszabb tengeri szakaszok alatt egyébként a világ különböző pontjain élő magyar rádióamatőrökkel tartja a kapcsolatot a hajós, és a vállalkozás iránt érdeklődők is a rádióamatőrök tájékoztatásai alapján szerezhetnek információkat a hajóról.



Fidzsire végül 2007 novemberének elején érkezett meg a hajós. Itt egy hosszabb pihenő időszak következett, amit elsősorban a hajó hibáinak kijavítására használt fel. Méder Áron az útja során és a pihenő időszakban is folyamatosan beszámolt [jachtnaplójában](#) az éppen aktuális munkálatokról, a helyi utazásairól és arról is, hogy az általa is végigjárt útvonal kifejezetten népszerű, így sokszor előfordult, hogy a Panamában megismert hajósokkal [Alahitin](#), vagy Tongán ismét összejártak. A Csendes-óceánon olyan is előfordult, hogy két magyar zászló alatt hajózó vitorlás futott össze.

A fidzsi tartózkodás a tervezettnél egy kicsivel tovább tartott, ugyanis közbejött egy nem várt lehetőség: a magyar hajós besegített matrózként egy halászhajó fedélzetén Új-Zélandra hajózott. Szok egy hónapos itt tartózkodás után egy nagyobb vitorlás fedélzetén jutott vissza Fidzsire, ahonnan az utolsó javítások elvégzése és egy új külmotor beszerzése után 2008. július 8-án indult tovább előbb [Vanuatura](#), majd egy 1330 tengeri mérföldes szakasz megtételével Pápua Új-Guineába.



Ezután egy újabb óceán, ezúttal már az Indiai-óceán vizét szelve az ausztráliai Darwin, majd Bali szigete és Szingapúr következett. Ez a vidék több okból is veszélyesnek számít: gyakoriak erre felé a földrengések, amelyek akár cunami is gerjeszthetnek. A Bali és Szingapúr közötti szakaszon épp történt is nagyobb földrengés a közelben, de szerencsére nem adtak ki cunami riadót. A másik veszélyforrás [Szingapúr](#) környéki vizek hatalmas hajóforgalma. A városállam kikötése a legnagyobb tengeri kikötés a világon, naponta több száz konténerhajót kezel, ráadásul egy hatalmas olajfinomító is van itt, ahová szintén több száz tankerhajó várakozik. Carina útja során többször fordult elő, hogy irányt kellett változtatni, mert a közeledő hajó nem vette észre a parányi vitorlást. A harmadik veszélyforrást a kalóztevékenység jelenti, amely bár nem ezeken a vizeken a leggyakoribb, mégiscsak fenyegeti az egyedül utazókat.



A veszélyes vizeken sikeresen áthajózva egy szingapúri megálló után a malajziai Penang és a híres thaiföldi nyaralóhely, [Phuket](#) szigete következett, ahova idén januárban érkezett meg a hajós. A szigetet egy hónap múlva hagyta el és ekkor következett az út utolsó nagy átkelés, az Indiai-óceánon elbb Sri Lankára, majd a Maldív-szigetekre. Elbbi egy hónapig, utóbbi szakasz alig nyolc napig tartott. A globális felmelegedés által [elnyevetett](#) üdül paradicsomot elhagyva elbbi Omán, majd Jemen partjait érintette Méder Áron és jelenleg [Vörös-tenger felé](#) hajózik.



Elmondása szerint még nagyjából két-két és félhónapnyi út van hátra, mire befut a koperi kikötőbe. Útján több ezer fénykép készült és ebből, valamint a minden nap vezetett jachtnapló anyagából könyv kiadását is tervezi és nem titkolt célja, hogy másnak is kedvet csináljon az övéhez hasonló nem mindennapi, de korántsem teljesíthetetlen kalandhoz.

Érdekes ez a cikk? [Igen](#) [Nem](#)

HIRDESSEN ÖN IS AZ ETARGET-TEL!