



VIHAROS TRANSAT

Fotók: Jacques Vapillon / Sea&Co

A Mini Transat versenyről és a 650-es osztályról lapunkban már többször beszámoltunk. Az osztályban való sikeres szereplés, és a transzatlanti verseny számos később sikeres szőlővitorlázónak indította el karrierjét, de az osztályra nem csak ezért fontos figyelni, hanem azért is, mert mindig is a technikai fejlesztések egyik legfőbb célpontja volt. Idén először egy magyar vitorlázó, Méder Áron is elindult a versenyen, sajnos azonban nem tudta befejezni azt. Személyes beszámolóját édesapja, Méder István egészítette ki.

Kvalifikáció

Biztonsági okokból a versenyen igen szigorú egészségügyi vizsgálatokat írnak elő, emelt szintű túlélési és elsősegélyvizsgákat kell teljesíteni, de a legfontosabb gyakorlatban bizonyítani a hosszú távú szőlővitorlázásra való alkalmasságot. Áron tavaly és idén hét kvalifikációs versenyen vett részt (legjobb eredménye kategóriájában 2., összetettben 3. helyezés volt), valamint teljesítette az 1000 mérföldes kötelező szőlő nonstop távot. Eddigi tengeri/óceáni útjai során több mint 200 000 km-t vitorlázott.

Douarnenez

Idén ez volt a rajt helyszíne, ide kellett Áronnak megérkeznie 10 nappal az eredeti indulás előtt. A helyszínen napközben min-

MÉDER ISTVÁN

denki (84 elfogadott nevező és 10 tartalék) lázasan bütykölte a hajóját, föl-le járkáltak 11 m magas árbocaikra (a szabályok szerint ekkor már ehhez sem szabad külső segítséget igénybe venni), készültek a hajó biztonsági ellenőrzésére, amit a rendezők igen komolyan vesznek. A leendő vetélytársak készségesen segítettek egymást, résztvevők, szervezők és szerelők egy nagy családot alkottak.

Az indulók pihenésként kötelező mentési/túlélési, elsősegély, meteorológiai és műszaki témában (szaktekintélyek által tartott) előadásokon vettek részt. Esténként színes előadások emelték a hangulatot. A barátok és rokonok mellett iskoláscsoportok lepték el az amúgy is zsúfolt mólókat, minden versenyzőt „örökbe fogadott” egy osztály, készítettek neki egy rajtot, amiből a szervezők vitorlára ragasztható matricát gyártottak.

Rajthalasztás

Három nappal az indulás kitűzött napja előtt, mikor már tetőpontjára hágott az izgalom, közölték a szervezők, hogy pár nappal elhalasztják a rajtot, a Finistere-foknál várható viharos erejű szél miatt. Ilyen még nem volt a verseny történetében. A búcsúzni érkezettek vigasztalására, október 13-án, az eredetileg kitűzött rajt napján, rendeztek egy bemutató házi versenyt, és ez valóban feldobta a hangulatot. Hétfőtől fokozatosan kiürült a móló, leszerelték a bódékat, és mindenki azt a legalább négy-napnyi „időjárásablakot” leste, ami szükséges lett volna az elraj-

toláshoz. Akkor még senki sem sejtette, hogy erre 16 napot kell várni, mert a ciklonok csak jöttek, jöttek és jöttek...

Az első rajt

Az első rajtlövés október 29-én reggel dördült el, s mint türelmetlen paripák, lódultak meg a hajók. Meg is lett az eredménye: egy olyan ütközés, ami miatt az s587 (a szám előtt az „s” sorozatra, a „p” protóra utal) nem tudta folytatni a versenyt. Nem sokkal később visszafordult a p850 is, autopilot-probléma miatt. Előző nap vonult el az a nagy vihar, melyről akkoriban Európában minden média tudósított, így az élénk szembeszel mellé nagy hullámok és sok hordalék is társult. Az s739-esnek a felhúzókötele ment el, míg az s821 fedélzetére hatalmas faágat repített egy hullám, így mindketten visszafordultak. Bruno Simmonet az s744-essel karsérülés miatt csatlakozott hozzájuk, míg a p431 autopilotja sérült egy ütközésben. Stanislas Maslard gyorsan megjavította robotkormányát, újraindult, majd rig-probléma miatt végleg kiállt.

A sor súlyosabb problémákkal folytatódott: a p709 lékesedés

és árbocvesztés miatt aktiválta vészjelző bójáját, mint később megtudtuk, hajszálon múltott, hogy ezt meg tudta tenni. A p625-ös tőkesúlyát vesztette, skipperjét egy teherhajó mentette ki, majd Jeffrey MacFarlane a p759-essel árboc törés miatt kért mentést. Összességében három hajó odaveszett, és 8 versenyző kényszerült feladni a versenyt már az első napokban. A gyors beavatkozásoknak és a skipperek hozzáértésének köszönhetően tragédia nem történt. Érdekes, hogy a legtöbb komoly gond a protókkal volt...

Bukik a B terv is

A rendezők a Finistere-foknál várható erősödések miatt életbe léptették az előre megbeszélte B tervet: Sada (Spanyolország) kikötője volt az új cél, így a verseny három szakaszra bomlott. Ez a terv sem volt hosszú életű, pár óra múlva, a Vizcayai-öbölben erősödő szél miatt 31-én dél körül lefűjték a versenyt, mindenkit Gijonba (Spanyolország) irányítottak. Áron csak reggel kapta meg a hírt, egész éjjel Sada felé tartott, reggelig versenyzett...

A megoldás újabb problémát vetett fel, a javarészt Gijonban



landolt csapatnak át kellett menni Sadába, ami több mint egy-napos út. November 6-ára annyira csendesedett a szembeszél, hogy sokan nekivágtak a transzfernek, kísérőhajóval. Katrina Ham az s758-assal estefelé kérte, hogy vontassák ki a körülbelül félúton levő kikötőbe, egy törőhullám megborította a hajóját, ő kiesett, a mentése miatt magára hagyott hajó pedig a sziklán csúnyán roncsolódott. Mivel az előző szakaszt lefűjték, a korábbi kiállások is érvényüket veszítették, így hárman vissza tudtak állni a versenybe, de négy további versenyzőnek újabb műszaki és egészségügyi gondok miatt végleg véget ért az idei Mini Transat.

Háromból egy...

A szervezőket és a versenyzőket egyaránt nyomasztotta a sok kérdés, végül azt a salomoni döntést hozták, hogy a nemrég még három szakaszra bontott verseny csak egy szakaszból fog állni, azaz Lanzarote-ban nem lesz kötelező megállás. Ennek mindenki örült, és nekiláttak felkészülni e hosszú szakaszra: 3700 tmf, várhatóan 20-30 nap. Erre a vezetőség hosszabb időt biztosított,



hisz voltak, akik még nem érkeztek meg Sadába, először november 12-re, majd 13-ra módosult a rajt, ekkor már kereken egy hónappal később az eredetileg tervezettnél.



A verseny

Ezt az időpontot már nem húzták tovább, szinte ugyanolyan viharos időben vágott neki a 84-ről 75-re csappant mezőny a versenynek, mint ami miatt eddig váraakoztak. Sajnos ennek meg is lett az eredménye, sorra jöttek az újabb műszaki problémák. Míg a Vizcayai-öbölben műszaki okból megállni nem egyszerű, hisz 1-2 napnyira voltak a parttól. A mezőny az első 3-4 nap partközelségben, Spanyolország és Portugália jól felszerelt és sűrűn elhelyezkedő kikötői közelében haladt. A szabályok szerint engedélyezett megállni valamilyen probléma megoldására, de a megállás legalább 12 óra és legfeljebb 72 lehet. Volt, aki csak azért állt meg, hogy kivárja a békésebb időt, de zömében kisebb-nagyobb javításokra kötöttek ki a hajók. Olyan is előfordult, hogy valaki kétszer állt meg.

Összességében az Ibériai-félszigeten 21 technikai megállás történt, ebből 12-en feladni kényszerültek a versenyt. Innen eltávolodva már csak hárman álltak meg. A Kanári-szigetekhez

érve megduplázódott a megállások száma (24), ebből 7-en feladták (feleannyian, mint az addig kiesettek). A teljes statisztika az előző szakaszokkal együtt: 84 versenyzőből (53 sorozat, 31 proto) 30-an estek ki a versenyből (18s, 12p), öt árboctörés történt (mind sorozat), két hajó roncsolódott, hármat pedig el kellett hagynia a versenyzőknek. A lapzártakor még zajló versenyen eddig 34 megállás történt (18s, 16p) és 29-en nem kényszerültek megállni (20s, 9p), 18-an pedig feladták (10s, 8p). Szerencsére tragikus kimenetelű baleset nem történt, persze a hajóvesztések, sérülések, sőt a feladások is mind-mind valódi emberi drámákat jelentenek. Lapzártakor a sorozatgyártású hajók közt Aymeric Belloir (s810) vezetett, a proto osztályban viszont december elsején befutott a győztes Benoit Marie (p667), akinek ideje 18 nap, 13 óra, 1 perc, 5 másodperc volt. Kevesebb mint 3 óras hátránnyal ért célba Giancarlo Pedote (p747), azzal a tompa orrú, folyamatos siklásra tervezett hajóval, amely a két évvel ezelőti versenyen már győzött. ■

Törött árboccal

Méder Áron küzdelme az óceánnal



A sok halasztgatás ellenére viharos szélben indultunk, 42 csomós szeleket is mértem. Arra koncentráltam, hogy semmit se terheljek túl. A szél lassan gyengült, ennek megfelelően növeltem a vitorlákat. Amikor a kis aszimmetrikus spit (Code 5) készültem feltenni, egy erősebb rántás miatt eltört a veretét tartó műanyag. Utána spi nélkül vitorláztam, közben próbáltam a tartalék spi-bumot megszerelni. Elfogadhatóan, a középmezőnyben haladtam.

Már négy napja tartott a verseny, 20-22 csomós szélben vitorláztam (nagyvitorla 1-es reffen), ami-



kor november 16-án délután 6-kor a szél hirtelen felugrott 26 csomóra. Ugrottam én is reffelni, de egy hatalmas csattanás megelőzött, és láttam, ahogy az árboc törik.

Minden nagyon gyorsan történt. A hajó elfordult, sodrásba állítottam, és közben elvágtam néhány drótkötelet és kötelet, hogy a letört 8,5 m-es darabot hozzá tudjam kötni a hajó korlátjához. Nem akartam semmit sem elveszíteni, hisz nem tudhat-

tam, minek veszem még hasznát a következő napokban, amíg elérem a legközelebbi kikötőt. Ezután a vitorlákat vettem ki a vízből. Az orvitorlát teljesen elcsomagoltam, mivel a megmaradt 2,5 m-es árbocom ehhez túl kicsi lett volna. A továbbiakban a nagyvitorlát használtam, de egy kicsit átkötöttem és néhány latnit kivettem belőle.

Az árboc naplemente előtt egy órával tört el. Sietnem kellett, nem akartam az erős szél és nagy hullámok közepette sötétben szerelni. Bár nagyon fáradt voltam, gyorsan dolgoztam, így egy óra elég volt a fenti feladatok elvégzésére. Miután stabilizáltam a beállításokat, kitétem a tartalék pozíció-



fényeket (piros-fehér-zöld). Mivel a radarreflektor alulra került, nagyon fontos volt az AIS bekapcsolása is. Ettem egy keveset és lepihentem.

Reggel ki tudtam tenni a viharfokot (4 m²), így már haladtam, igaz iránymom be volt korlátozva. Világosban átnéztem a teljes hajót, számba vettem a károkat és a használható dolgokat, utána tanulmányozni kezdtem a térképet. Hamar kiderült, hogy Safi lenne a helyzetemnek megfelelő cél. A Kanári-áramlás 0,5 csomós és nagyjából dél fele nyomott, párhuzamosan a parttal. A jellemző szelek ezekben a hónapokban É-i és ÉK-i, ami kedvező volt.

Több teherhajóval és vitorlással is találkoztam. Egy szuperjacht felajánlotta, hogy felvesz. Meg sem fordult a fejemben elhagyni a hajót, hiszen éppen a megmentése volt a célom. Két nap után odaért a kísérővitorlás, amit a szervezők küldtek.

VHF-en informáltam őket, hogy átszállni nem akartok, Safiba (Marokkó) tartok és kérem, hogy értesítsék a kikötőt.

Egy hétig tartott, míg ezzel a szükségvitorlázattal elértem Marokkó partjait. Tudtam fél- és háromnegyed szélben vitorlázni, pillangózni, sőt, vihar esetén úgy szüntettem meg a nagyvitorlát, hogy a lelógó árbocra kötöttem, és csak a viharokkal haladtam. Légvonalban a megtett táv 200 tmf lett volna, de én messze nem úgy mentem, eléggé ki voltam szolgáltatva a széljárás szeszélyeinek, kis szélben lényegében csak sodródtam. 30-35 csomós szelektől 15-20 csomóson át a szélcsendig mindenben volt részem, ez meg is látszott a nyomvonalamon. Az autopilot nem nagyon tudta kezelni a hajót e megváltozott vitorlázattal, alvaskor általában sodrásba (heave to) állítottam.

Partközelségben érve fureszállottam, hogy nincsenek kint halászhajók, arra számítottam, hogy segítségükkel jutok majd be a kikötőbe. Utólag kiderült, hogy ünnepek voltak. Már egy napja csak arra törekedtem, hogy ne közeledjek jobban a parthoz (ezzel a vitorlázattal, motor nélkül nem lehetett volna bemenni a kikötőbe), 16:10-kor végre megérkezett a Safi Port mentőhajója (SAR), és kivontattott. Nagyon kedvesen fogadtak, dicséretre méltó vendégszeretettel.

Hét évvel ezelőtt, 2006. november 23-án is itt kötöttem ki Carinával. Most hét napig tartott, míg törött árboccal Safiba értem, a havária előtti napon lettem 34 éves. A hajót visszahoztam, de ez nem változtat azon a tényen, hogy az árboctörés két év Mini Transat-ra való felkészülést anulált egyetlen pillanat alatt... **Méder Áron**