

Mini Transat 2013

~ kívülről és belülről ~

Kvalifikáció

Biztonsági okokból igen szigorú egészségügyi vizsgálatokat írnak elő, emelt szintű túlélési és elsősegély vizsgák szükségesek, de a legfontosabb gyakorlatban bizonyítani a hosszú távú szólóvitorlázásra való alkalmasságot. Méder Áron tavaly és idén 7 kvalifikációs versenyen vett részt (legjobb eredménye kategóriájában 2. összesítettben 3. helyezés), valamint teljesítette az 1 000 mérföldes (1 609 km) kötelező szóló non-stop távot. Eddigi tengeri/óceáni utjai során több mint 200 000 km-t vitorlázott.

Douarnenez

volt a rajt helyszíne, érkeztem 10 nappal indulás előtt kellett megérkezni. Ott napközben mindenki (84 elfogadott nevező és 10 tartalék) lázasan bütyköli hajóját, többször megmásszák 11 m magas árbocait (külső segítség nélkül), készülnek a hajó biztonsági ellenőrzésére, amit a rendezők igen komolyan vesznek. A leendő vetélytársak készségesen segítik egymást, résztvevők, szervezők és szerelők egy nagy családot alkotnak.

Pihenésként kötelező mentési/túlélési, elsősegély, meteorológiai és műszaki témában (szaktekintélyek által tartott) előadásokon vesznek részt. Esténként színes előadások emelik a hangulatot.

A barátok és rokonok mellett iskolás csoportok lepik el az amúgy is zsúfolt mólókat, minden versenyzőt 'örökbe fogad' egy osztály, készítenek neki egy rajzot, amiből a szervezők vitorlára ragasztható matricát gyártanak...

Rajthalasztás

Három nappal az indulás kitűzött napja előtt, mikor már tetőpontjára hágott az izgalom, közlik a szervezők, hogy pár nappal elhalasztják a rajtot, a Finistere-foknál várható viharos erejű szél miatt. Ilyen még nem volt e verseny történetében. A búcsúzni érkezettek vigasztalására, október 13-án, az eredetileg kitűzött rajt napján, rendeznek egy bemutató házi versenyt, s ez valóban feldobja a hangulatot. Hétfőtől fokozatosan kiürül a móló, leszerelik a bódékat, és mindenki azt a legalább 4 napnyi 'időjárás-ablakot' lesi, ami szükséges az elrajtoláshoz. Akkor még senki sem sejtette, hogy erre 16 napot kell várni, mert a ciklonok csak jöttek, jöttek és jöttek...

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 Craig HORSFIELD s587 (a szám előtt az 's' sorozatra, a 'p' protora utal) nem tudta folytatni a versenyt. Nem sokkal később visszafordult Stanislas MASLARD p850 autopilot probléma miatt. Előző nap vonul el az a nagy vihar, melyről akkoriban minden média tudósított, így az élénk szembeszél mellé nagy hullámok és sok hordalék társult. Arnaud ETCHANDY s739 felhúzókötele ment el, míg Bert BOSSYNS s821 fedélzetére hatalmas faágat repített egy hullám, mindketten visszafordultak. Bruno SIMONNET s744 karsérülés miatt csatlakozott hozzájuk, míg Carlos LIZANCOS p431 autopilotja sérült egy ütközésben. Stanislas MASLARD gyorsan megjavította robotkormányát, újraindult, majd rig-probléma miatt végleg kiállt.

A sor súlyosabb problémákkal folytatódott: Arthur LEOPOLD-LEGER p709 lékesedés és árbocvesztés miatt aktiválta vészjelző bójáját, s mint később megtudtuk, hajszálon múlt, hogy ezt meg tudta tenni. Henrik MASEKOWITZ p625-ös tökesúlyát veszítette, őt egy

teherhajó mentette ki, majd Jeffrey MAC FARLANE p759-es árboctörés miatt kért mentést. Összességében három hajó odaveszett és 8 versenyző kényszerült feladni a versenyt. A gyors beavatkozásoknak és a skipperek hozzáértésének köszönhetően tragédia nem történt. Érdekes, hogy a legtöbb komoly gond a protokkal történt...

A B-terv – majd az se...

A rendezők a Finistere-foknál várható erősödések miatt életbe léptették az előre megbeszélt B-tervet: Sada (Spanyolország) kikötője az új cél, így a verseny 3 szakaszra bomlott. Ez sem volt hosszú életű, pár óra múlva, a Vizkayai-öbölben erősödő szél miatt 31-én dél körül lefűjták a versenyt, mindenkit Gijon-ba (Sp. o.) irányítottak. Áron csak reggel kapta meg a hírt, egész éjjel Sada felé tartott, reggelig versenyzett...

Újabb probléma: a javarészt Gijonban landolt csapat át kell menjen Sadaba, ami több mint egynapos út. November 6-ára annyira csendesedett a szembeszél, hogy sokan nekivágtak a transzfernek, kísérőhajóval. Katrina HAM s758 estefelé kérte, hogy vonatassák ki a kb. félúton levő kikötőbe, egy törőhullám megborította a hajót, ő kiesett, a mentése miatt magára hagyott hajó a sziklákon csúnyán roncsolódott. Mivel az előző szakaszt lefűjták, a korábbi kiállások is érvényüket veszítették, Stan MASLARD, Craig HORSFIELD és Bert BOSSYNS trélerrel szállítják hajóikat Sadaba 3-mal növelve a flottát, viszont műszaki vagy egészségügy okokból Davide LUSSO s600, Elise BAKHOUM s548, Sofie DE CLERCQ s648 és Katrina HAM nem folytatják a versenyt.

Háromból egy, egy csapásra...

A szervezőket és a versenyzőket egyaránt nyomasztotta ez a sok késés, azt a salamoni döntést hozták, hogy a nemrég még 3 szakaszra bontott verseny csak 1 szakaszból fog állni, azaz Lanzarote-ban nem lesz kötelező megállás. Ennek mindenki örült, és nekiláttak felkészülni e hosszú szakaszra, 3 700 tmf, várhatóan 20-30 nap. Erre a vezetőség hosszabb időt biztosított, hisz voltak akik még nem érkeztek meg Sadaba, először november 12, majd 13-ra módosult a rajt, kereken 1 hónappal később az eredeti tervezetnél.

A verseny

Ezt az időpontot már nem húzták tovább, szinte ugyanolyan viharos időben vágott neki a 84-ről 75-re csappant csapat, mint ami miatt eddig várakoztak. Sajnos meg is lett az 'eredménye', sorra jöttek a műszaki problémák. Míg a Vizkayai-öbölben egy műszaki okból megállni nem egyszerű, hisz 1-2 napi járásra vannak a parttól, a mezőny az első 3-4 nap partközelsben, Spanyolország és Portugália jól felszerelt és sűrűn elhelyezkedő kikötői közelében haladt. Engedélyezett megállni valamilyen probléma megoldására, de a megállás legalább 12 óra kell legyen, és legfeljebb 72. Volt, aki csak azért állt meg, hogy kivárja a békésebb időt, de zömében kisebb-nagyobb javításokra. Olyan is előfordult, hogy valaki kétszer állt meg.

Összességében az Ibériai félszigeten 21 technikai megállás történt, ebből 12-en feladni kényszerültek. Innen eltávolodva már csak 3-an álltak meg (1 Madeira, 2 Afrika), de 1 folytatni tudta a versenyt. 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), 5 árboctörés történt (mind sorozat) 2 hajó roncsolódott, 3-at pedig el kellett hagynia a versenyzőnek. A most még zajló versenyen eddig 34 megállás történt (18s, 16p) és 29-en nem kényszerültek megállni (20s, 9p), 18-an pedig feladták (10a, 8p). Szerencsére tragikus kimenetelű baleset nem történt, persze a hajóvesztések, sérülések, sőt, a feladások is, mind-mind emberi drámák, ezért megérdemlik, hogy címszavakban felsoroljuk őket.

A feladni kényszerültek listája (sorozat):

Yann LE PAUTREMAT 483, első nap, műszaki ok
Ian LIPINSKI 539, dobogóesélyes, 2. napon árbocát törte
Yannick LE CLECH 692, árbocgörés
Joel MIRO GARCIA 835, kormányserülés
Clément BOUYSSOU 514, műszaki ok
Bert BOSSYNS 821, betegség
David GENEST 511, árbocgörés
Aron MEDER 585, árbocgörés
Diane REID 655, árbocsérülés, Lanzarote-ba eljut
Richard HEWSON 816, több probléma

A feladni kényszerültek listája (proto):

Sébastien PICAULT 198, műszaki ok
Carlos LIZANCOS 431, műszaki ok
Gwénolé GAHINET 800, mozgatható tökesúly probléma, halászhajóra száll
Gilles AVRIL 562, fatörzssel ütközött, átszáll a kísérőhajóra
Nolwenn DE CARLAN 196, műszaki ok
Vincent BUSNEL 151, elaludt, Lanzarote-nál zátonyra futott
Louis MAUFFRET 629, Madeira-ra ment, nem folytatta
Stanislas MASLARD 850, több probléma

Végül jöjjön a verseny állása a cikk leadásakor (35s és 19p van még versenyben):

sorozat	proto
1. Aymeric BELLOIR 810	1. Giancarlo PEDOTE 747
2. Justine METTRAUX 824	2. Benoit MARIE 667
3. Simon KOSTER 819	3. Rémi FERMIN 741

Nem kizárt, hogy december 1-én meglesz a győztes, ez bizony szép teljesítmény, míg az utolsó befutók Luca napjára várhatók.

Törött árboccal az óceánon – (ahogy Áron átélte)

*Nagy álmom volt teljesíteni a MiniTransatot, az elmúlt két évben mindent megtettem ezért.
A verseny 4. napján, november 16-án a lezuhanó árboc mindent összetört...*

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 spi-t (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), amikor (du.6 órakor) 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 (heave to), és közben elvágtam néhány drótkötelet és kötelet, hogy a letört 8,5 m-es darabot hozzá tudjam kötni a hajó korlátjához. Nem akartam semmit se elveszíteni, hisz nem tudhattam minek veszem még hasznát a következő napokban, amíg elérem a legközelebbi kikötőt. Ezután a vitorlákat vettem ki a vízből. Az orrvitorlát teljesen elcsomagoltam, mivel a megmaradt 2,5 m-es árbocom ehhez túl kicsi. A továbbiakban a nagyvitorlát használtam, de egy kicsit átkötöttem és néhány latnit kivettem belőle.

November 16-án, naplemente előtt egy órával a történt mindez. Sietnem kellett, nem akartam az erős szél és nagy hullámok közepette sötétben szerelni. Bár nagyon fáradt voltam, gyorsan

dolgoztam, így 1 óra elég volt a fenti feladatok elvégzésére. Miután stabilizáltam a 'heave-to' beállítást, kivettem 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 ($4m^2$), így már haladtam, igaz irányom 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 helyzetemnek megfelelő cél. A Kanári áramlás 0,5 csomós és nagyjából dél fele nyom, párhuzamos a parttal. A jellemző szelek ezekben a hónapokban É és ÉK, ami ehhez kedvező.

Több teherhajóval és vitorlással is találkoztam. Egy szuper jacht felajánlotta, hogy átszállhatok. Meg sem fordult a fejemben elhagyni a hajót, éppen a megmentése volt a célom. Két nap után odaért a kísérő (support) vitorlás amit a szervezők küldtek. VHF-en informáltam őket, hogy átszállni nem akarok, Safi-ba (Marokkó) tartok és kértem, hogy értesítsék a kikötőt.

Egy hétig tartott, míg ezzel a szükség-vitorlázattal (jury-rig) elértem Marokkó partjait. Tudtam $\frac{1}{2}$ és $\frac{3}{4}$ szélben vitorlázni, pillangózni, sőt, vihar esetén úgy szüntettem meg a nagyvitorlát, hogy a lelógó árbocra kötöttem, és csak a viharfokkal haladtam. Légvonalban a megtett táv 200 tmf, 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 látszik a treck-en. Az autopilot nem nagyon tudta kezelni a hajót e megváltozott vitorlázattal, alváskor általában sodrásba (heave to) állítottam.

Partközelségbe érve furcsállottam, hogy nincsenek kint halászhajók, arra számítottam, hogy segítségükkel jutok 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 lehet bemenni a kikötőbe), 16:10-kor végre megérkezett a Safi Port mentőhajója (SAR), és kivontatott. Nagyon kedvesen fogadtak és vendégszeretetük is kimagasló. Köszönöm Safi!

7 évvel ezelőtt, 2006. november 23-án is itt kötöttem ki Carinával. 7 napig tartott, míg törött árboccal Safi-ba értem, és a havária előtti napon lettem 34 éves...

Méder Áron és István