

CHAT:

Kedd, 2007. május 15., Zsófia, Szorja

- F oldal
- Címlap
- Kultúra
- Gazdaság és fogyasztók
- Sport
- Vélemény és háttér
- Panoráma
- Régió
- Régiófoci
- Kitekint
- Focitípp
- Nagyszünet
- Agrárkörkép
- Fókusz
- Közelet
- Külföld
- Horoszkop
- FÓRUM
- HIRDETÉS

### közvélemény-kutatás

Sikeresebb párt lesz-e az MKP Csákyval az élen?

Igen, új er t visz a pártba.

Nem, az MKP már elérte a csúcst.

Nem, elfordulnak a párttól a támogatók.

eddig 3922 szavazat érkezett

[eredmények](#)

- ### Legolvasottabb cikkek
- [Orók lid kre a magyarvazalóval](#)
  - [Nem felleszt a vasút Dél-Szlovákiában, marad a „fapados”](#)
  - [Fico pánszláv eszméi](#)
  - [Magdi a mai el dönt ben](#)
  - [Sarkozyt is beauratták](#)
  - [Vádemelési javaslat Malina Hedvín ellen](#)

### Partnereink

<http://www.bumm.sk/>

ÚJ SZÓ / [KITEKINT](#) / (Új Szó, 2007. május 15.)

## Már a Galápagos-szigetek felé tart Médér Áron – hatméteres tavi vitorlása, a Carina a legkisebb hajó a világon, amely átszilipelt a Panama-csatornán Magyar világjáró hajózik a Csendes-óceánon



A hatméteres tavi vitorlás már a Csendes-óceánra. Foto: Médér Áron internetes honlapja

A hajó alapos ellen rzése és a készletek feltöltése után 2007. április 25-én Médér Áron és vitorlása, a Carina elindult a Galápagos-szigetek irányába, mostanra 900 mérföldre távolodott el a kontinentst l.

Ez az ötödik magyar vitorlás, amely Gál József Equatora (1991-96-os földkerül útja során), a Kopár István vezette Mol Hungária 1100 (1997 – földkerül verseny, els helyezéssel), Gorog Péter Viktória (2000), Szabo Géza Rotorja (2007 februárja) után Colónnál behajózott a Panama-csatorna zsiliprendszerébe. A csatorna fennállása óta ez volt a legkisebb hajó, amelynek ez sikerült.

Itt a mesterséges vízi út három zsilipkamráján át a Gatun-tó szintjére jutnak a hajók. Ez szintén m víz, mert a Chagres folyó felduzzasztása révén jött létre. Err l a szigeteken, növény és állatvilágban rendkívül gazdag töröt két zsilipkamra segítségével jutnak a Csendes-óceán szintjére. Érdekesége, hogy itt az óceánnak 27 m-rel magasabb a szintje, mint a csatorna kezdeténél, Colónnál a Karib-tengernek.

Csatorna, kínai bérletben

Ez a magyar vonatkozásban is elhíresült, rendkívül fontossággal bíró vízi út – gondoljunk a bajjal Türr Istvánra (1825 – 1908), vagy a csatornaépítési tervének társszerz Jére, a kassai születés Gerster Bélára (1850 – 1923) – ma ismét nagy változások el tt áll. A francia Lesseps (1805– 1894) sikertelen csatornaépít i vállalkozása után az amerikaiak által 1914-re megvalósított és birtokolt beruházás fennállásának 86. éve után, 2000. január elsején visszakérült a Panamai Köztársaság tulajdonába. A gazdasági nehézségekkel küzd ország a fenntartási költségekre úgy talált megoldást, hogy kínai vállalkozókkal ez év szén megkezdte a csatorna kiszélesítést, mélyítést, és ezzel jó pár ezer munkahelyet teremt. Mindezek után 300 000 tonnás tankerek szállítják majd a tervezett napi egymillió barrel mennyiség venezuelai k olajt – természetesen f leg Kinának. A csatornát már 366 m hosszú, 49 m széles és 15 m merülés hajók is igénybe vehetik majd. Tervbe vették a sport-, tura- és kishajók számára fenntartott sáv megépítését is. Azt talán már mondani sem kell, hogy a csatornának jelenleg is kínai a bérli je.

Átkelés – akár a t fókán

A csatornán való átkelés szelvtvitorlász esetében nem egyszerű , mert a szabályok szerint a hajón kellene tartózkodnia egy révkalauznak, az asszisztánsának és további négy, úgynevezett kötelkező nek, akik a vitorlást „négy sarkánál” megkötik, kötelek segítségével terelik a zsilipkamrákban, a vízbeáramlás és kiáramlás okozta rendkívüli orvénylésben. Ne felejtjük el, hogy nem a néhány tonnás vitorlásokra tervezték ezt a rendszert. További gondot okoz, hogy a Carinán ennyi ember el sem fér, a kabin mérete nem tette lehet vé pl. a toaletti kialakítását sem, s így ehhez külön engedélyt kellett beszerezni.

Nem kis megröbáltatás tehát az öt zsilipkamrán való áthaladás. Ám ha belegondolunk a Fa Nándor vezette, Széchenyi Odón „Duna – Rajna – Majna – Szajna”, 2000 km-es távolságú emléktúrájára (1997), amikor egy moltorcsónokos karaván indult Budapesttr l Párizsba, s mintegy száz zsilipeles árán jutottak Francia területre, ennek alapján feltehetőleg, hogy Médér Áron Carinája ehhez képest gond nélkül megérkezhetett a Csendes-óceánra. És ha e legújabb magyar világjáróknak tudomása lett volna Schopper Tibor 1990-es útjáról, mely során a vitorlázó a balkáni háború miatt nem a dunai völgymenteknek indult a megálmódott Egei-tengerre, hanem végigszilipelte a Duna – Rajna – Majna – Szajna vízi út majd háromszáz zsilipkamráját, le egészen Marseille-ig, s a Földközi-tengert átszelve érkezett álmai tengerre (s már több mint egy évtizede ott él a Faun nevezet vitorlászán feleségével együtt), Médér Áron minden bizonnyal a Panama-csatorna mellett teszi le a vöksöt.

Visegrádi vízi sikerek

A nemzetközi vonatkozásokat vizsgálva meg kell említenünk, hogy térségünk l els ként a lengyel Leonid Teliga haladt át a csatornán, 1967-ben. Ot követte a cseh Richard Konkolsky 1975-ben, majd 1976-ban Tereza Liskiewiczová (az els holgy, aki egyedül vitorlázta körül a Földet), k valamilyen szelvtvitorlázók voltak. Utánuk a magyarországi Gál József, felesége és hároméves fia társaságában küzdötte le a csatornát 1991 és 1996 között. A szlovákiai magyar vitorlázó, Varsányi József, négytagú legénységgel, 1995-ben járt itt. A visegrádi négyek részér l tehát teljes a kép.

Kár, hogy az akkori tarifáról már csak nosztalgizálni lehet, mert míg az amerikai fennhatóság ideje alatt, Konkolsky Richard Niké vitorlása, 2 dollár 70 cent, plusz 20 dollár óvadék ellenében használhatta a csatornát, Áron Carinájának áthajózása 600 dollárba került, s az óvadék csekély 850 dollárt tett ki. Ennyit a panamázásról...

A sőhajra okot adó bekezdés után id zzünk el egy örömsőhajnyit a Karib-tengeri szigeteknél. Áron megérkezésére spontán fogadást rendeztek a magyar kiteszortosók. (Egy zárójeles mondatot megér ez a sport is, hiszen a kiteszort bizonyos értelemben hullámlövágás, amikor is a windsurfinggel ellentétben a szöríttestet – vagyis a deszkát – nem vitorla „üzemelteti”, hanem egy ugyancsak a szél által m ködtelett sárkányerny ). k Déri György csapatából került ki, hozzájuk társult két katalarán (vagyis kéttest vitorlás) magyar legénységgel, k emelték Áron jökevét forráspontra – ajándékba ugyanis 85 fokok rumot hoztak.

Nehézségek után leánykérs

Külön gondot okozott, hogy Médér Áron térképészetében nem találta meg a Karib-tenger majd 1500 tengeri mérföldnyi déli partvidékének specifikus adatlapját, s így, mint annak idején Kolumbusz Kristóf, csak saját megítélésére hagykozhatott. Távol a partoktól sokkal egyszer bb a vitorlázás, mint a partok mentén. A szárazföld kontinentális talpánál rengeleg, a hajózást befolyásoló tényez nehezíti a navigátor feladatát. Ezek közé tartozik a mindennél jelenlév part menti vízárnyás, az apály és a dagály határánkénti váltakozása (helyenként, az óceánnal szomszédos beltengereknél ez eléri a 14 métert), valamint a helyi adottságok. A Carina, térkép hiányában, a dél-amerikai kontinens követte a Karib-térségben egészen a Panama-csatornái, s jobban járt, mint Kolumbusz zászlóshajója, a Santa Maria. Csak Colónban derült ki, hogy a vitorlás térképészlete között, a tizenöt kilónyi paksmétában, mégis ott volt a megfelelő lépték térkép. Áron ide – már láthatjuk – az istenek védnöksége alatt érkezett. Aztán mintegy ajándéku a sorstól, megérkezett repül gépen barátján je is, Boglárka, akinek – vitorlás útjának 199. napján, távol a magyar hazától – minden kerteles helyett, megkérte kezét.

Médér Áron után egy következ magyar kapitány, Gulyás István készült vitorlása horgonyának felvonására, mert a saját maga építette katalamánjával hamarosan elindul hat évre tervezett földkerül útjára. És hogy az dolga se legyen olyan egyszerű , a Dunán föléle hajózik Hollandiába, ahonnan az Északi-tengeren keresztül jut majd ki az óceán csábító mezejére, hogy elmondhassa: ...és hajó-ékejével csak forgatta a végtelenség percbarázdáit”.

RESZLET ÁRON HAJÓNAPLÓJÁBÓL

2007.04.05. (194. nap) – Reggel korán keltünk, mivel nem túl nagy és nem túl kényelmes az ágy kett nknek. Reggel 9-kor egy amerikai újságíró készített velem riportot és készített néhány fényképet. Egy kisebb helyi amerikai újságban lesz majd rolam egy cikk. A szokásos napi internetezés után megmutattam Boginak Colont. A legérdekesebb rész talán a piac volt, ahol be is vásároltunk: banán, ananász, papaya, platano...

Amikor elkeveredünk egy veszélyesebb zónába, egy helyi jött, és kedvesen mondta, hogy inkább menjünk vissza a f útra, mert ez egy veszélyes környék. A f úton beültünk egy helyi kif zedőbe ebédelni. Delután a marinában voltunk, ahol f leg Fredericoval beszélgettünk és iszogattunk. Találkoztunk Judithtal (aki magyar) és angol férjével Grahammal, a Nomad Life nev angol hajóról. Weboldaluk: www.nomadlife.co.uk. Ma érkeztek és k is átmennek a majd a csatornán. Tervük földkerülés. Minden komolyabb szakaszra felfogadnak legénységet. Jelenleg Herbert, egy svájci id sebb mérnök kíséri ket Új-Zelandig. Estefél Frederico hajóján még iszogattunk, ahol megismerkedtünk Mishita nev macskájjával is. Ot éve együtt hajóznak már és Mishita nem is nagyon hagyja el a hajót. Gyakori, hogy egy szelő vitorlázónak macskája, vagy kutyája van. (www.meder.hu)

POOR JOZSEF

[2007. 05. 15.]

Hozzászólás a cikkhez

[Hozzászólás a cikkhez](#)

EL Z CIKK: [ALACSONYABB DSZTALYÚ LABDARUGO-BA INOKSÁGDK](#)

KÖVETKEZ CIKK: [Termel k vették bérbé az ontöz, berendezéseket](#)