

A Világ körül: Eposz egy modern Robinsonról

Szöveg és fotók: Jean-Luc Gourmelen, Térképek: François Chevalier, R. Júli fordítása

Áron a passzátok vonalán, a 19 lábás, 39 éves tavi utakra tervezett hajó fedélzetén 3 év alatt kerülte meg a földet egymagában. Felkészült kalandor, avagy boszorkánytanonc? A kezdetek óta követtük az útját és természetesen a célba érkezésnél is ott voltunk.

Beszél, nevet, magához öleli családját, három éve nem látott barátait, közben beszél és nevet megint, keresi a szavakat és megtalálja, és közben nevet. 2009. szeptember 19-én 14 órakor, 3 év földkerülőút után a Carinán, Méder Áron újra találkozik szeretteivel. A szlovéniai Koper kikötőjében rögtön szembeötlik a kontraszt a 19 lábás, egy másik korból származó tavihajó, és a körötte álló modern hajók között. A többi csillogó hajó, az európai hajóépítőcégek legújabb modelljei, melyek átlagmérete 12 méter. Tulajdonosaik szarvasbőrtörlővel az egyik kezükben, locsolócsővel a másikban, ragyogóra sikálják, miközben azon tanakodnak, mi is lehet ez a tömörülés akörül a rút kis kék kacska körül. Miért van ott két tévéstáb Budapestről, és miért vannak ott a Voiles et Voileirs riporterei, meg egy újságírója is. Miért a himnusz, amit minden honfitársa mormol, miközben Áron kiköti a hajóját. Hát először is, mert Magyarországról jött, mely országnak nincs tengerpartja, így a vitorlázás sem nemzeti sport. Fa Nándoron kívül (földkerülőút 1985-ben, 10. hely BOC 1990-1991-ben, 5. helyezés a Vendée Globe-on 1992-1993-ban), kevés magyar vitorlázik máshol, mint a Balatonon. Képzeljék csak el, mit jelenthet egy föld körüli út, ráadásul egyedül... A szőke, kékszemű Áron szinte nemzeti hőssé válik. Állja a mikrofonok és a reflektorok ostromát, Áron negyed óra alatt híres lesz. Hát még ha azt a két órát is hozzászámoljuk, amit az Adrián töltöttünk vele a kánikulában. Mint egy oda nem illő darab a helyi kikötő puzzle-jában: „match-race” üzemmódban lévő RC 44-esek, gyorsasági tesztet végző mini 6,50-es, Optimist-ok, Lézerek és 470-esek regattája, no meg a családi vitorlások között egy csendes vasárnapon.

Három évvel ezelőtt, pontosan 2006. szeptember 24-én indult innen, a Magyarországhoz legközelebb eső tengeri kikötőből. Kevesen hittek a tervében. Mi is kételkedtünk, meggyőző múltja ellenére: villamosmérnöki diploma, 10 000 mérföld vitorlázás, verseny és vitorlás oktatói gyakorlat, rádió operátori engedély, maratoni futó, stb. Egyébként nem is beszeltünk róla egészen addig, míg át nem ért az első óceánon, az Antillákra (VV n°435).

Mikor 39 nap után – robotpilóta nélkül, törött bummal – megérkezik Barbadosra a Zöldfoki szigetekről, és mindezt úgy, hogy közben nem is keseredett el. Mi is kezdjük úgy gondolni, hogy habár még sok mindennel meg kell küzdenie, sikerülhet vállalkozása.

Az Atlanti óceán áthajózása után, a Panama-csatorna következett, ahol az átkelési szabályok szigorúak: minden hajón, bármekkora is legyen, legalább négy kötélkezelőnek kell lennie. „Ezért az átkelés napján a csatorna pilotjával és velem együtt hatan voltunk a hajón, közülünk öten a hajón töltöttük az éjszakát is. Ketten a nagy bóján aludtak, amihez ki voltunk kötve. Ráadásul aznap éjjel esett is...”

A tengeren napi 12 órát kormányoz, az idő többi részében a hajónaplót vezeti, amiben a mindennapi élet legapróbb részleteit is megírja, rádiózik a rádióamatőr honfitársaival, halászik, főz és karbantartja a hajót. A passzátszél 4-5 Beaufort-ral fúj, ő nagyjából 3 és fél csomóval

halad, ami átlagosan napi 50-60 mérföld. Nem nagy számok, ebből is látszik, hogy nem akar sebességi rekordokat dönteni, inkább lassan navigál, és kormányoz a nap nagy részében. Egy komolyabb autopilot jól jött volna, de az nem fért bele a büdzsébe. Az akku, amivel elindult, nem elég az automata kormányhoz. Így hát kézzel kormányoz. Carina hosszú tökesúlya miatt elég a kormányt kötéllel rögzítve haladni, amikor a tenger nem nagyon háborog. Mindeközben a vitorlákat és a kormányt szüntelen módosítani, igazítani kell, Áron útja kanyargós és kacskaringós görbéket rajzol az óceánok vizére...

Az alacsony oldalmagasság miatt, a kokpit nagyjából az óceán szintjén van, sajnos hamar becsapnak a hullámok. De ennek előnyei is vannak: egy alkalmas szigonnal felszerelve csak ki kell választania az alatta úszkáló dorádók közül, amelyik az ebédje lesz. „Sokáig figyelem őket: vannak a kékek meg a zöldek, nem keverednek egymással. A kékek egész közel jönnek a hajóhoz, a zöldek távolabb maradnak. Itt a nyílt tengeren csak néhány cápa veszélyezteti az életüket.” Az út 123. napján a nyugodt tenger ellenére, Áron furcsa zajokra és mozgásra lesz figyelmes a hajó aljából. Leveszi a vitorlákat, és egy csáklya segítségével a kormánylapát alá helyez egy kötelet. „Éppen végignéztam, ahogyan egy dorádót megevett egy cápa, úgyhogy nem volt nagy kedvem bemenni a vízbe.” Így hát egy maszkkal behajolt a vízbe, hogy rájöjjön mi okozza a furcsa hangot: kiesett a kormánylapát alsó tartócsavarja.

A 393. napon, mikor Fidzsi és Tonga között Carina épp túl volt az út felén, az árboc kezdett vészesen görbülni. „Majd úgy 30 perc múlva elszakad a jobboldali oldalmerevítő, amit Nuku-Hiván már egyszer megjavítottam. Pótoltam egy erős kötélrúddal. És kicseréltem a baloldali oldalmerevítő is, hogy a hajó két oldalán az árbocra ható erő hasonló legyen.” Egy héttel később, mikor egy jó 6-os erősségű szél fúj a térségben, Áron menekülőre fogja és csak „tourmentin”-nal, azaz vitorla nélkül hajózik. Az automata kormány csatlakozása meghibásodott, s a kemény időjárás miatt nem állt módjában javítani, így hát Áron kézi kormányon halad. Vízhatlan ruhában, evezve megy át a Piha-szoroson, Togatopu foknál saját szemére hagyatkozva navigálja hajóját, hogy kikerülje a korallzátonyokat

„És akkor a halászok felé haladok, akik megengedik, hogy lehorgonyozzak melléjük. Pár perc alatt barátok leszünk...” És ez Áronnak nagyon tetszik, különböző kultúrájú és hitű emberekkel találkozni. Sokkal inkább érdekli a világ és lakóinak megismerése, mint a világhatáron utak rekordok megdöntése. Mikor egy kishajóval egyedül érkezik az ember, a kapcsolat egyszerűen és gyorsan kialakul. Még akkor is, ha néhol a helyi hatóságok, mint például Togán, kételkednek Áron szülőhazájával kapcsolatban: „Magyarország? Az hol van? Aha... De hát ott nincs is tenger!” És hát az útlevelében lévő igazolványképre is alig hasonlít. Megnövesztette a haját és a szakállát, ez utóbbi teljesen lenyűgözte az ázsiaiakat. Szakállát megőrizte a Szezei-csatornába való behajózásáig, ahol huszonegy napig (21 nap!) volt kénytelen horgonyon várni, hogy az északi – teljes szembeszél – csillapodjon. Volt hát ideje arra, hogy leborotválja szakállát és azt Aiolosznak, Poszeidonnak, Zeusznak, és mindazoknak felajánlja, akiktől sorsa függhet. Eredmény, másnap Carina 20 csomós szélben folytathatja útját a Szezei-csatorna felé, amit „Marlboro csatornának” is neveznek, mert az áthaladókat rendszeresen az erre a márkanévre hallgató kartonnyi cigarettára vámolják az átkelő hajók fedélzetén ilyen-olyan ürüggyel megjelenő hivatalnokok. Képzeltetik annak a pilotnak csalódottságát, aki a Carinát kapta, míg társai egy szupertankerre mehettek föl. Őszintén be kell vallani, hogy földkörüli útja végén Carinán nincs semmi irigyelni való, sem a fedélzetén, sem a felszerelésben. A festék lepattogzott, a kabin átlátszó plexi ajtaja is repedezett, olyan, mintha egy vakoló kanállal vastagon borították

volna „Sika” ragasztóval. A vantnikon bizarr kötélcafatok lógnak a vitorlák kidörzsölődésének megakadályozására, a fokvitorlának már nincs formája, a nagyvitorla, amit egy honfitárs hozott Hurghadára, eredetileg is túl kicsi: egyik csúcsa egy méterre van az árboc végétől, a másik 50 cm-re a bum végétől. A szerény, nem szellőztethető kabinban a mindig nedves padlón fekszik a matrac, a plafon telefirkálva különböző tehetségű egyének rajzaival. A konyhafelszerelések, souvenirök és az egymásra rakott könyvek hol megtámasztják egymást, hol szétborulnak a kisebb-nagyobb hullámok ritmusára dobálódó hajóban. Áron szerény büdzséjét ismerve ez a helyzet egyáltalán nem meglepő. De azt is meg kell jegyezni, hogy Áron nem tulajdonít különösebb jelentőséget hajója küllemének. Számára a lényeg a lét, nem pedig az, hogy minek látszik. Az óceánon töltött sokezer óra hajózás nem múlt el nyomtalanul. Az olvasmányai sem. Meg a meditáció, amit Maharishi Mahesh Yogi egyik követője tanított neki egy Új-Zeland - Fidzsi közös hajóút alkalmával. Egyébként, amikor visszaér a Földközi tengerre és három év után Kalamatánál (Görögország) újra megpillantja Európa partjait, első szavai így szólnak: „Meglepő módon, épp itt lettem idegen...”

Nekünk is ez volt a benyomásunk, mikor Koperbe megérkezve, édesapját, édesanyját, hűgát és barátait magához szorította. Mint aki új szemmel nézni a világot, mint akit megcsiszolt a hosszú út és a hullámok. Minden lekicsinylés vagy leereszkedés nélkül. Csak máshogy. Valahogy távolian. Még azután is, hogy koccintottak a nagyapja által készített kitűnő borral, olyan, mintha kissé kívül maradna. Érezni, hogy még nem teljesen dolgozta föl a földközi utat és az élményeit. És amikor azt a kérdést szegezük neki, mik a tervei a közeli jövőre, válasza elnagyolt: „most kicsit megpihenek itt a szárazföldön, aztán majd meglátjuk...” Egy pohárral később már arról beszél, hogy a mini 6,50-es hajókat szívesen kipróbálná.

Bármilyen legyen is, bárhogy is alakuljon élete, ez a különös földkerülő út Carina fedélzetén örökre bevésődött a hullámokba, mint az alázatnak, a haszontalan szavak és csillogás nélküli hajózó csodálatos példája, ami tulajdonképpen mindenki számára elérhető.

Költségvetés: mikroszkopikus...

Szerény családból érkezvén Áron büdzséje is szerény. Carinát 2004-ben vette 1.500 euróért, két évet töltött a hajó felújításával és a tervezett útra való felkészítésével, ami nagyjából további 2.000 euróba került. Panama után szinte teljesen elfogy az eredetileg 9.000 euró, amit az útra tervezett. Másrészt a kiadásai elenyészőek, szinte csak ételre költ. A tengeren halászik: heti 2-3 halat fogyaszt el az Atlanti-óceánon és a Csendes óceánon, heti 1-2 halat az Indiai óceánon. Ami az állati fehérjét illeti, az rendben van, zöldségekről és gyümölcsökről pedig bőven gondoskodnak a trópusi szigetek. Aztán Findzsin teljesen elfogyott a pénze, a motorjának vége és megismer egy lányt. Hogy pénzre tegyen szert, matrónak szegődik egy Új-Zélandra menő hajóra. Az így keresett pénzen, kemény 20 dollárért két akkut tud venni, így ismét használhatja az automata kormányt! Azt már említeni sem kell, hogy nem szokása jachtkikötőkben kikötni, és ha nincs más megoldás, a marinák toldalékpontjaihoz köt ki. Ami az áthajózott országokban a kikötői adókat és egészségügyi hozzájárulásokat illeti, azok igen alacsonyak voltak, nehezen lehetett azokat kiszámítani, tekintve Carina méreteit, és a helyi tisztviselők is gyakorta elnézőek voltak. Például a Szuezi csatornán 90 dollár átutazási díjat fizetett, 50 dollár jutalékot a tisztviselőnek, 40 dollár „port clearance”, és 48 dollár a 3 marinában töltött éjszaka, ami tartalmazta a wifit, vizet és az elektromosságot. A két hónapi tengeri útra a bevásárló listája a következő: 5 kiló rizs, 5 kiló kétszersült, 2 kiló cukor, 2 kiló liszt, 2 kiló citrom, 2 kiló narancs, 4

kiló hagyma, konzervek (virslis, májkrém, szardínia, bab, gulyás), kekszek és mindenféle vízben oldódó porital... az egész 30 euróért.

Carina, Áron hűsége vitorlása

Hosszúság: 6,00 méter. Szélesség: 2,20 m. Merülés: 0,95 m. Tömeg: 1,1 t. Vitorlák felülete: nagyvitorla: 6,48 m², génuva: 9,79 m², fok: 6,77 m². Svájcban készült 1970-ben, kis sorozatban. A biztos fekvésű sloop inkább sétavitorlázásra készült (dayboat), hosszított tőkesúllyal, és szkeghez rögzített kormánylapáttal. Az út háromnegyedét a beépített kétütemű Yamaha motorral tette meg, ami a folyamatos javítás, ki-be szerelés ellenére felmondta a szolgálatot, ezért egy 8 lóerős, szintén kétütemű külmotor lépett a helyébe. Míg Áron 2004-ben meg nem vásárolta a hajót, Carina csak édesvízen, a Zürichi és a Bódeni-tavakon hajózott.

Néhány szám

Áron 29 éves, a Carina 39 éves. A 30 000 mérföldes út 3 évig tartott, ennek 70 % át vízen töltötte. 5 kontinens 40 országában 75-ször kötött ki. 1 600 rádiókapcsolatot létesített 17 ország 120 rádióamatőrével. A leghosszabb szakasz Galápagosról a Francia Polinéziáig, 3 100 mérföld 52 nap. Egy 5 kilós gázpalack 4 hónapig volt elég. 5 hónap alatt elhasznált egy 50 méteres orsó 0,5 milliméteres vitorla-varró cernát.

CARINA

Ennek az belvizeken használt „dayboatnak” (napi vitorlázásra készült vitorlás) a legkényesebb pontja a vízállósága. A tömítések nem bírták a szél és a só hatását, a hullámok ostromát a 30 000 mérföld alatt. Ezért kellett az út során rendszeresen különféle tömítőanyaggal foltoztatni azokat a részeket, ahol befolyt a víz. Végeredményben egy „patchwork” (folt-hátán-folt) született, mely esztétikai értelemben bizonyára nem versenyképes, de igen hatékony. Az állandó nedvesség számtalan meghibásodást okozott az elektromos rendszerben, nem kímélve egyetlen elosztót, egyetlen kondenzátort sem... A veretekről szólva: az út során a kormány rögzítőt kellett megbarkácsolni majd kicserélni, a bum-tő verete törött el, 2 vantni (oldalmerevítő) elszakadt, miközben Áron a két garnitúra vitorlára próbált kíméletesen beosztani, hogy azok ne használódjanak túlságosan el. Elveihez és pénzsűkéhez híven Áron igyekezett a lehető több eredeti alkatrészt megtartani a Carinán.