

2016. augusztus 20. szombat – augusztus 26. péntek

Következő úticélunk a Pribilov Islands szigetcsoporthoz tartozó Saint Paul szigete volt. A déli szelet mindössze három napra váltotta fel a nekünk kedvező irányú észak-nyugati szél, de a harmadik napra már viharos erejűre erősödik – ígérte az előrejelzés - így a biztonság kedvéért még a déli szél utolsó óráiban elindultunk.

Az ilyen hosszú vitorlázásokról nehéz színesen írni. A hajózás élményét legtöbbször beszűrkíti az egymást követő szolgálatok fáradtsága, a pihenő idők félálomban léte és daraboltsága, a menetek egyformasága. Az a tény, miszerint itt az éjjel már valóban sötét, - mondjuk úgy korom sötét – ez pedig csak nekünk volt szokatlan.

Mivel ekkorra már nem csak a Raymarine autopilotunk, hanem annak egész rendszere - kompaszostól, belső és külső kijelzőstől, vagyis mindenestől - csődöt mondott, s ráadásul mindkét tabletünkön elhalálozott a Navionics térkép is, így joggal mondhatjuk, hogy voltak technikai problémáink. Még szerencse, hogy a hajóba épített ős öreg Garmin GPS és a hasonló márkájú kis kézi GPS működött. Térképként az Open CPN maradt, melyről jóindulattal elmondható, hogy rajta vannak a főbb tájékozódási pontok és a part körvonala is. A mélységek és sziklák, no meg zátonyok a mi térképünkre csak elvétve kerültek fel. (Később találtunk részletesebb beállítási lehetőségeket, s ezzel a helyzet sokat javult, de a sziklák és zátonyok még mindig csak részben vannak feltüntetve a Navionics térképhez képest.) Egy eszköz működött kitartóan, és ezért nem győzöm dicsérni Windpilot szélkormányunkat - és Horváth Attilát, aki ezt a típust ajánlotta nekünk – mert e nélkül sokkal nehezebb lett volna az egyébként sem könnyű utunk.

A Pribilov Islands egyik fő szigete - a Saint Paul - védett öböllel kecsgetetett. Utunk fő célja azonban mégsem ez volt, hanem a szomszédságában lévő Walrus Island apró sziklafoltja. Ez a lakatlan szigetecske azért vonzó, mert itt él a világon egységnyi területre vetítve a legtöbb oroszlán- és medvefóka. Eredetileg ennek meglátogatását a következő napra terveztük, de a tervek nálunk nem kőbe vésettek. Ezen a napon ugyanis nem volt se eső se köd, ami itt, a Pribilov szigeteken nagy ritkaság! A terv tehát változott, és kis korrekcióval uzsgyi a vágyott Walrus Island. Navigációnkba azonban valahol hiba csúszott, ugyanis a sziget, aminek partjait elértük és felettébb lelkesen felfedeztük rajta az első oroszlánfókákat és medvefókákat, mint kiderült nem a vágyott Walrus szigetecske volt, hanem maga a Saint Paul Island.





Elég sokáig keringtünk az oroslán- és medvefókákkal benépesített partszakasz előtt. Az egyik részen az akár közel két tonnásra megnövő oroslánfóka bikák a vízbe ugráltak és nagy csoportban a hajónkhoz közelítve ugató-bőgő hanggal próbáltak elriasztani bennünket. Csak később gondoltunk bele, hogy ezek a méretes állatok neki mennek az orcáknak is, ha területük vagy a kicsik védelméről van szó. Esetünkben nem történt konkrét támadás, megelégedtek az elrettentéssel, mi pedig nem háborgattuk őket tovább.



A második foka kolónia meglátogatása után feltűnt, hogy ez a sziget nagyobb, mint ahová mi készültünk, és alaposabban körülnézve felsejlett a távolabb lévő Walrus Island sziluettje is. Fejtörést egyedül az jelentett, hogy sajnos kifutottunk az időből. Ha most még oda is elhajózunk, akkor az idővesztés miatt már a viharosra ígért és onnan nézve szembe szélben kell visszatérnünk Saint Paulra. Azonban ha most nem megyünk el, akkor lehet, hogy holnap már nem is tudunk Walrus szigetére áthajózni. Rövid kupaktanács és döntöttünk. Megnézzük a Walrus Islandet és a rajta élő foka kolóniát, majd rögtön tovább hajózunk a kb. 50 mérfölddel távolabb lévő, és védett kikötőt ígérő Saint George szigetére. Az alig 2x0,5 mérföld kiterjedésű Walrus Islanden valóban egész különös oroszlán- és medvefoka kolónia élt. Szinte egymás hegyén-hátán volt a sok foka, s a még háremet nem tartó hím oroszlánfókák külön aggregény kolóniákat alkottak. Igen, valószínűleg igaz a könyvek azon megállapítása, miszerint a világon itt a legnagyobb az oroszlánfókák „népsűrűsége”.



Miután ügyesen kikerültük a szigetecske körüli sziklákat és az azt övező „kelp” mezőt (erről még írok később), huszárosan szólva nyergelj-fordulj volt a vezényszó, és minden erőnkkel azon voltunk, hogy még a viharos szél kiteljesedése és a sötétség beállta előtt elérjük Saint George szigetének sarkát, s ha lehet a kikötő bejáratát. Ez utóbbiról csak egy picinykét csúsztunk le, de még nem volt teljesen sötét, amikor behajóztunk a zeg-zugos hullámtörő gátak közé. Jól döntöttünk és szerencsénk is volt. A viharos erejű szél egy picinykét megkésett, épp csak annyit, hogy - 275 mérföld megtétele után - gond nélkül kiköthessünk a hosszú gólyalábakként meredező vascsövek mellé. Kikötő! Közel hatszáz mérföld megtétele és 9 nap után újra egy védett kikötő! Lassan hozzá szokunk ehhez a luxushoz.

Tabletjeinken a térkép program újra indításához internet hozzáférésre lett volna szükség, de ilyet nem találtunk. Az előttünk álló vontató hajó kapitánya és legénysége azonban mind nagyon kedvesek voltak velünk. Meghívtak a hajóra, minden földi jóval elláttak bennünket – még kenyeret is sütöttek a kedvünkért - és jobb híján végig fényképezhattük a számítógépükön futó térkép program részleteit. A velük való beszélgetés után úgy döntöttünk, nem az Unalaska vagyis Dutch Harbor melletti átjárón megyünk át a Csendes Óceán vízterületeire, hanem a mi kis hajónkkal még járható zeg-zugos, ám beszédes nevű False Pass szűkületén.

Ez az út False Pass-ig kicsit hosszabb, (257 mérföld) mint Dutch Harbor felé, de a későbbiekben nyerünk vele. Már csak az volt a kérdés, hogy mikor induljunk el. A meteorológia szerint a most füttyülő északi szelet két nap múlva délkeleti váltja fel. Kis családi kupaktanács után egyetértettünk abban: jobb ma egy viharos szél hátulról mintsem két nap múlva a déli szél hullámai előlről. Némi lázas kapkodás árán, még épp a teljes sötétség megérkezése előtt kifutottunk a kikötőből, és kezdetleges térképészeti megoldásainkkal igyekeztünk elkerülni a sziget déli csücskét. Harmadik reffen, zsebkendőnyire engedett fok vitorlával és stay sail-lel haladtunk amikor kiértünk Saint George sziget takarásából. A szél meglepetésünkre nem hátulról, hanem fél szélként érkezett és bizony tette a dolgát. Nehéz éjszakánk volt! Hullámhegyre fel, majd hullámvölgybe belezuhanva döngött óriásikat a hajónk. Ezt már Kristóf sem bírta és kétszer is rémülten, sírva ébredt fel. Én pedig arra gondoltam, milyen szerencse, hogy odahaza akkorákat püföltem a tíz kilós kalapáccsal a hajó alját immitáló vaslemezre. Így jobban elhiszem, hogy nem fog bezakadni a hajó alja és az oldala. Kristótot szerencsére könnyű volt megnyugtatni, valószínűleg kevés gyerek érné be annyival az égzengés közepette hogy : „Semmi baj, csak hullám!” Szélkormányunk ismét remekelt, hála érte! A fedélzeten nem csak hogy átsöpört a hullám taraja, hanem volt, amikor maga a hullám is átcsapott a hajón, sőt a vitorlába érkezett. Nem részletezem tovább, de nehéz éjszakánk volt. Mind e mellett nagyon jó sebességgel és jó irányba haladtunk. A vihar az éjjel kitombolta magát, és a délelőtt során annyira legyengült a szél, hogy még motort is kellett indítanunk. Ez nem volt kedvünkre, hisz a vitorlás hajó úgy gyorsabb, ha vitorlázik. Hol vitorlázva, hol motorozva haladtunk még egy napot, egy éjszakát és még egy napot míg a False Pass-hoz értünk.



A vontatóhajón szerzett új ismerőseink többször és nyomatékosan elmondták: Ne menjünk be éjszaka a zeg-zugos átjáróba, s nappal is csak úgy, ha van egy-két csomónyi szembe áramlás. Jó vicc! Abból a székből persze én is ezt javasolnám, csak hogy nekünk mások a lehetőségeink. A vontató hajón két gigászi motor van, melyek óránként 400 liter üzemanyagot falnak fel és vele arányos teljesítményt adnak le. Az első tiszt mutatta fényképen a saját kis motorosát mely a mi vitorlásunknál rövidebb, azonban egy 470 LE teljesítményű beépített dízelmotor dolgozik benne. A mi motorunk óránként 2 litert eszik és új korában 27 LE teljesítményt tudott leadni, de az már régen volt. Minden esetre nagyon igyekeztünk, hogy legalább az átjáró nagy részét világosban megtegyük és ez pontosan így is sikerült. Út közben mondjuk úgy: leckéket kaptunk áramlástanból.



Míg világos volt meglepetésünkre az átjáró előtt bálna kifújásokat láttunk, az átjáróban pedig kíváncsi vidrák néztek bennünket a hátukon fekve. A sirályok is megszorodtak, sőt néhány puffint is sikerült lencse végre kapni.



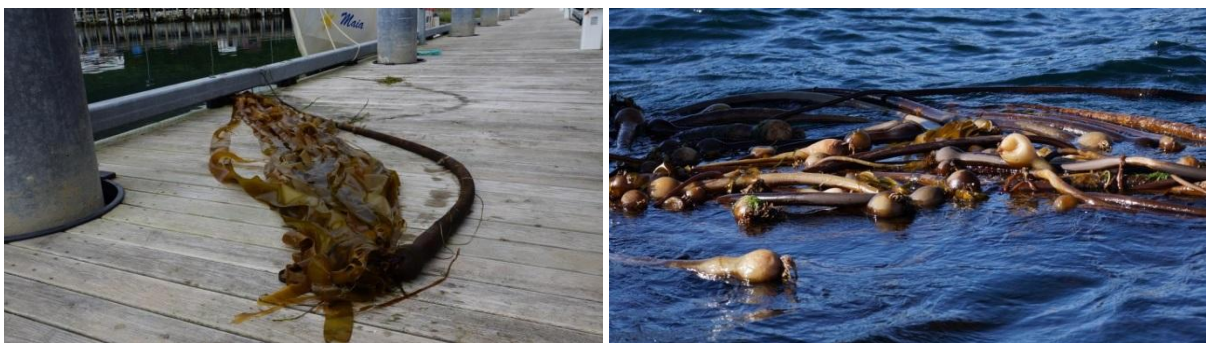
Az utolsó szakaszt már sötétben kellett megtennünk, s bizony nagy hasznát vettük a jó távcsövünknek. Szerencsésen betaláltunk a hullámtörő szűk bejáratán és legnagyobb ámulatunkra egy igazi, úszómólós kikötőbe értünk, ahol áram és víz is volt. „Ez egy marina!” - kiáltott föl Csenge, és kis túlzással igaza is volt.

Marina a halászhajóknak. Hát igen, egyértelműen látszik: kezdünk visszatérni a civilizációba.





A kikötő vizében itt is voltak sodródó „kelp”-ek, ezek több méter hosszú, alkar vastagságú és idősebb korokban fa keménységű vízi növények melyekről hosszú és bőrszerű levelek lógnak alá. Szélkormányunk valahol út közben megsínylette a velük való találkozást és a hasonló esetekre műanyagból készült pozicionáló csavar elnyíródott. Ez a sérülés szerencsére könnyen javítható volt.



A kikötőhelyi díjakat errefelé nem a mi pénztárcánkhoz mérik, így – hajnali érkezésünket követően - csak egy rövid időre maradtunk a kikötő vendégei. Délután áthajóztunk az átjáró végében lévő szigetecske öblébe. Rövid kikötői tartózkodásunk alatt azonban sikerült az egyik tablet térképét működővé tenni, és Csenge telefonjára is egy részt letölteni belőle. Mind ezek mellett kaptunk a helyi halásztól – általuk már nem használt – papír térképeket és egy szép lazacot is, ami nem soká már a sütőnkben pironkodott.