

**2016. szeptember 2. péntek-  
szeptember 6.kedd**

Délután volt már, amikor Sand Pointból kihajóztunk. Ez azonban nem a késlekedésünknek róható fel, egész egyszerűen ekkor volt célszerű elindulnunk, hogy még a szigetek közötti szűkületben is, és a nyitott



részen is jó szelünk legyen. Azt nem mondhatnám, hogy éjjel bármit is láttunk volna, ugyanis a sötétséget tovább növelte a köd, melyen még a csillagok fénye sem tudott átszűrődni. Errefelé már bizony sok a haláshajó meg a nagy rakományokat vontató Tug-ok, így jó szolgálatot tett éjszakánként az AIS képes rádiónk, s az időről-időre bekapcsolt radar is. A nap sokáig hasztalan birkózott a köddel, s ezért nem az eredetileg tervezett és gyönyörű Castle Rock-nál álltunk meg éjszakára, hanem tovább hajóztunk a szintén nagyon szép Hook Bay-ig. Később a ködöt néhol elfújta a szél, így visszatekintve megpillanthattuk a természet tornyos szikla kastélyát. Másnap szerencsére egy kicsit többet is láthattunk belőle.



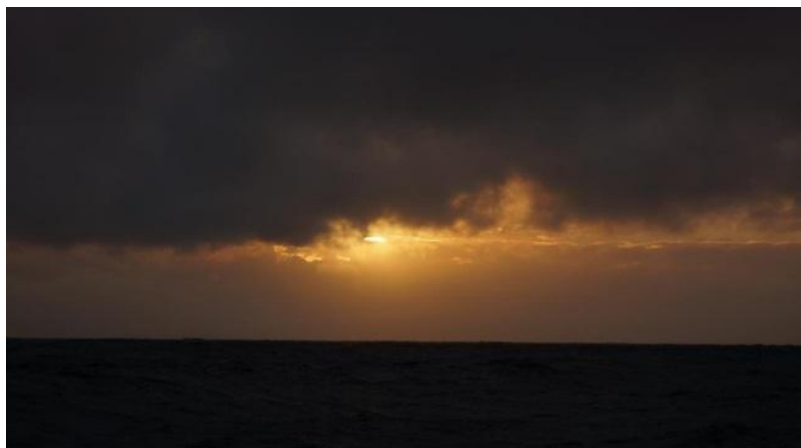


Másnap reggel, mire felkelt a nap, hogy elűzze a ködöt, mi már úton voltunk. Itt kezdődik ugyanis a helyi halászok által a világ egyik legrosszabb időjárású helyeként aposztrofált Shelikoff Strait.

A következő napokra a meteorológia kifejezetten

erős déli szeleket ígért. Azt reméltük, hogy ezzel az erős hátszéllel zökkenőmentesen átjutunk ezen a 150 mérföld hosszú, és mumusként emlegetett átjárón. A szél valóban megérkezett, mi pedig hol több, hol kevesebb vitorlával vidáman suhantunk északkelet felé. Szélkormányunk tette a dolgát, megkönnyítve az életünket. Lévén jó széllel haladtunk, nem is álltunk meg éjszakára, és mikor újra leszállt a köd, mi ismét nem láttunk semmit ebben a nagy rohanásban. Az AIS hatósugara a maximumra, 15 mérföldre volt beállítva, de ez a távolság is meglepően gyorsan el tud fogyni, amikor mi is megyünk 8-9 csomóval és szembe jön egy másik hajó 11 csomóval. Így volt ez az egyik éjszakai találkozásnál is. Felhívtam a hajót VHF rádióval s kérdeztem lát-e bennünket? A távolság egyre fogyott a s megközelítést az AIS 0,8 mérföldnek számolta, ami persze egy vitorlás hajó iránytartásánál akár kritikus is lehet. Kérdeztem, látják-e a mi jelünket a kijelzőn. „Nem” - volt a válasz, majd kicsit később: „ÁÁÁÁ ! Yeee !” Gondolom ők sem figyelték mereven a monitort, így csak akkor vettek észre, amikor erre konkrétan rákérdeztem. Mint kiderült, aki velünk szinte szembe jön, az egy vontató hajó, és 400 méterrel maga mögött vontat egy megrakott bárkát. Hiába kapcsoltam fel minden létező fényt az árbocon, nem látták a hajónkat. Megjegyzem, ezen nem csodálkozom, hisz az ő fényeik nyilván lényegesen erősebbek voltak a mienknél, és én sem láttam egy kukkot sem belőlük. A túl közeli találkozás minden esetre elmaradt – 1,5 mérföld lett. Ami miatt ezt a történetet mégis elmeséltem, az, hogy érzékeltessem: adott helyzetben még a 15 mérföld is nagyon gyorsan el tud fogyni.

Az ilyen éjjeli őrsegeknél általában nehéz ébernek maradni. Ezt a kis eseményt követően azonban már nem akart lecsukódni a szemem. Az éjszaka későbbi részében még találoztunk halászhajókkal. Azok azonban álltak, vagy épp csak poroszkáltak és olyan reflektor fényárban úsztak, ami még a ködön is átszűrődött.



Errefelé sok a haláshajó, gondolom, bőségesen ellátja őket a tenger. Ez utóbbit el is tudom képzelni. Éjjel, vitorlázás közben, ugyanis olyan fénysávot húztunk magunk mögött amelyet eddig még sosem láttam. Az, hogy felkavarjuk a vízben élő és fényt kibocsájtó fitoplanktonokat, az mindenhol így van. Ez itt azonban olyan széles és fényes sáv volt mintha egy kis tejutat húztunk volna magunk után! Gondolom a bőséges táplálék az oka a gazdag halállománynak.

Éjjel, vitorlázás közben általában nem használtuk a menet fényeket, mert kevés volt az akkumulátorainkban lévő energia. Ezen a részen a fitoplanktonok olyan fényesen világítottak mögöttünk, hogy lámpa felkapcsolása nélkül is láttam a szélkormány fok beosztását.

Nem hajóztunk teljesen végig a Shelikoff Straiten, lévén Kodiak városához már annak kétharmadánál át lehet menni a Whale Passage-on. Az átjáróban azonban hat óránként változik az áramlás iránya. Az áramló víz sebessége pedig - annak csúcspontján - meghaladhatja a 7 csomós értéket. Mi ilyen sodrással nem tudunk szembe menni, így elég komolyan matekoztunk azon, miként is tudunk átjutni ezeken a szakaszokon. A helyzetet bonyolította, hogy ebben az időszakban mindkét számunkra kedvező irányú áramlási periódus vagy a vaksötét éjszakában kezdődött, vagy abban végződött. Vagyis egy-egy ilyen időszakból összesen 3-4 jól felhasználható óránk maradt. Minden esetre megálltunk éjszakára a Viekoda Bay elején lévő kis öbölben.

Igyekeztünk gyorsan aludni, mert úgy döntöttünk elindulunk a hajnali árapály áramlással. A valódi vaksötétben jó szolgálatot tett a GPS és az elektronikus térkép.



Azért, hogy helyzetünk egy kicsit bonyolultabb legyen, még az eső is szemetelni kezdett, ezért a világhírű hajós ruhámra egy szemetes zsákot kellett húznunk, különben bőrig áztam volna épp úgy, mint korábban.



Itt fogadtam meg, hogy hazatérésünk után közre adom az általunk használt felszerelésekkel kapcsolatos tapasztalataimat. Elegendő lett ugyanis a sok pénzért sokat ígérő, majd keveset nyújtó gyártókból! Szerencsére vannak jó tapasztalataink is, és természetesen azokat sem rejtem majd véka alá.

A fenti kis kellemetlenségek mellett azonban remekül haladtunk! Mire a Whale Island-hoz, az igazi kapuhoz értünk, gyors számolgatással úgy döntöttünk, mégsem várjuk meg a következő árapályt, hanem megpróbálunk ezzel a lendülettel átjutni. Ha nem sikerül, legfeljebb visszajövünk ide és lehorgonyozunk. Kilenc csomóval suhantunk a keskeny átjáróban így azután gyorsan átértünk a kritikus részeken.



A Whale Passage kivezetőjénél - ahol a tenger hirtelen mélyül és komoly vízforgók alakultak ki - meglepetésünkre igen gyors mozgású delfinek jelentek meg a hajónk mellett. Olyan gyorsan bukkantak fel és merültek alá, mintha egy olyan filmet néztünk volna róluk, melyet háromszoros sebességgel vetítenek.

Ámuldozásunk azonban már a szoros elején elkezdődött. Ott ugyanis feltűntek az első fák, melyek a szoros végére valódi erdőkké álltak össze. Ilyet az elmúlt öt év hajózása során nem láttunk! A False Strait-nél összefüggővé vált a zöld talaj takaró, itt Kodiaknál pedig megjelent az erdő!



A hajnali indulásnak és az áramlásnak köszönhetően dél körül megérkeztünk a Neva öölbe, ahol ezt az éjszakát tölteni terveztük. Kristóffal kettesben fiús programot szerveztünk és csónakkal a partra eveztünk. A parton egy halász táborhelyet találtunk, majd neki indulunk a kísértetiesen vadregényes, mohával benőtt fákkal teli erdő felderítésének.





Természetesen magunkkal vittük a vadász puskánkat is. Kodiak szigetének ugyanis 10.500 állandó lakója van, melyből 3500 Kodiaki medve. A maradék 7000 lakó azonban ember, melyhez nyaranta még jön néhány szezonálisan ide látogató halász és turista. A Kodiaki medve egyébként a barna medve egy alfaja, amely egyedül itt, Kodiak szigetén él. Méretében a Kodiaki medve a jegesmedve utáni legnagyobb termetű medve, nagyobb a fekete medvénél és a legendás Grizzlynél is. Az erdei kirándulásunk során szerencsére nem

találkoztunk ezzel az erdőlakóval. Kristóf azonban így is nagyon élvezte a túrát és nem csak a halászok kifeszített hálójára, de több mohos fára is felmászott.

Miután vissza tértünk a hajónkra, úgy döntöttünk, az éjszakát inkább egy közeli halász mólónál töltjük. Itt ugyanis köves a tengerfenék, ami nem biztosítéka a nyugodt alvásnak.

Másnap reggel ismét korán indultunk, hogy az áramlatokat kihasználva még időben eljuthassunk Kodiak városába.

