



HOLLANDIA-ANGLIA-HOLLANDIA GYAKORLÓ VITORLÁSTÚRA HA KEDD, AKKOR LONDON

HOLLANDIA ÉS ANGLIA KÖZÖTT VITORLÁZNI NEMCSAK KALAND ÉS KIHÍVÁS, HANEM KOMOLY NAVIGÁCIÓS FELADAT, AKÁR TEKINTHETJÜK IGAZI VIZSGA-VITORLÁSTÚRÁNAK IS. ERŐSEN ÖSSZEKAPCSOLÓDIK AZ ELMÉLETI TANKÖNYVI TUDÁS ÉS AZ OFFSHORE GYAKORLATI TAPASZTALAT, MERT ITT MINDKETTŐ NÉLKÜLÖZHETETLEN.

SZÖVEG: MÉDER ÁRON / OCEAN SAILING SE

Az induló kikötőnk Lelystad-Haven, a Markermeer-tó egyik marinája, amely három méterre található a tengerszint alatt... Ez hogy lehet? A Markermeer egy 700 km²-es mesterséges tó, amit 1976-ban hoztak létre a Houtribdijk – egy Enkhuizen és Lelystad közötti gát – megépítésével, elzárva ezzel a tengertől és a folyóktól. Később mesterséges szigeteket hoztak létre rajta, hogy a biodiverzitást növeljék. A Markermeer-tó egy sikeres példája annak, hogyan lehet mesterségesen visszacsábítani a vadvilágot, és hogyan járulhatnak hozzá

a mesterséges szigetek a biológiai sokféleség növeléséhez. Ez volt Európa egyik legnagyobb vadvilág-visszatelepítési projektje. Így lett ez egy nemzetközi jelentőségű madárélőhely, különösen a vízimadarak, valamint fontos táplálkozó-, szaporodó- és nevelőterület a halak és puhatestűek számára. Itt a vitorlázás egy tavi vitorlázásnak felel meg, de nagyon sok a laterális és bifurcation bója, mivel több hajózható csatorna is találkozik a zsilipek környékén és Amsterdam előtt.



LELYSTAD-HAVEN, A MARKERMEER-TÓ EGYIK MARINÁJA, AMELY HÁROM MÉTERRE TALÁLHATÓ A TENGERSZINT ALATT...



MIÉRT IZGALMAS ITT VITORLÁZNI?

1. A holland oldalon a Nordzeekanal áthajózásakor folyamatos figyelemre van szükség. Itt nagy a hajóforgalom, különösen, amikor Amsterdam belvárosán áthajózunk, és a keresztbemenő kompforgalom kell áthaladnunk. Tíz mellékcatornája van a Nordzeekanalnak, aminek a közelében nagyon kell figyelni, mert sok a kis hajó. Emellett a csatornában több a nagy kikötő, ahol jönnek-mennek a nagy teherhajók és kompok. Egy nyitható híd és két zsillip is van itt, ahol rádiózni is kell néha, emellett nagyon figyelni a többi hajóra és a jelzésekre. Összességében ez egy komoly csatornahajózási gyakorlat, hiszen az áthajózásakor több feladatot kell egyszerre megoldani.
2. Az Északi-tengeren az útvonalunkat keresztelte több nagyon forgalmas Traffic Separation Schemes (TSS), ahol szabályok betartása életbevágó. Vagyis a Colreg 10-es szabály helyes értelmezése és betartása itt a feladat.
3. Az áramlatok és az árapály helyes számítása nélkül szinte lehetetlen pontosan megtervezni az érkezési időt. Több angliai marinába csak a dagály +/- másfél óras időszámban lehet behajózni zsillipek után, ezért is fontos az ETA számítása ebben a térségben.
4. Éjszakai átkeléskor a radar, az AIS és a fényjelzések helyes értelmezése biztosítja, hogy ne csak lássuk, hanem értsük is a körülöttünk zajló forgalmat. Ezen a forgalmas tengeri szakaszon a hajóvezetés nemcsak kormányzás, hanem gyakori döntéshozatal is a biztonság érdekében. Gyakran a rádiózás is része a feladatnak, mert a teherhajók, vagy a London VTS, vagy a holland parti őrség is hívhat, ha az útvonalunkkal kapcsolatban kérdésük lenne.
5. Változékony és esős időjárás, valamint rossz láthatóság jellemző a Flandriai-öbölben.
6. Két, kb. 150 tmf-es nonstop nyílt tengeri szakaszból áll ez a gyakorlótúránk, ami tele van szélfarmokkal, olajplatformokkal és kardinális bójákkal, amiket kerülni kell.

Vasárnap reggel nem volt szél, ezért 3 óra motorozás után elértük a Noordzeekanaal bejáratát, ahol a nyitható Schellingwouderbrug híd előtt álltunk meg, amely rövid várakozás után ki is nyílt, és áthajóztunk. Ez a csatorna 16 tmf hosszú, és csak az elején, valamint a végén kell zsilipelni. A Noordzeekanaal való áthajózásunk eseménytelen volt, a szélén haladtunk, ahol a kishajók mennek, és a szabályokat betartottuk (sebességkorlát, radio watch, elsőbbségadás stb.). A csatorna oldalán folyamatosan táblákkal jelölték a tudnivalókat.

15.45-kor az Ijmuiden előtti zsilip külső mólójánál kikötöttünk, és elmentünk az Immigration Office-ba kijelentkezni, mivel Nagy-Britannia volt a célunk, ami már nem az EU része. A bejelentkezés az érkezés előtt kb. 24 órával történik egy online felületen keresztül. 16.30-kor zsilipeltünk az utolsó zsilipnél, és irány az Északi-tenger! Ijmuiden nagy kikötőjében még motorral haladtunk a nagy hajóforgalom szélén, majd amikor áthaladtunk a bejáraton, vitorlát húztunk. Izgalmas itt a hajózás, mert sok a hajó körülöttünk, és folyamatosan kell figyelni a mozgásukat.



AZ AGILIS GONDOLKODÁS ÉS CSELEKVÉS A VÁLTOZÓ TENGERI KÖRNYEZETBEN NÉLKÜLÖZHETETLEN.



IRÁNY ANGLIA!

Természetesen a pontos útvonalról mindig az időjárás alapján döntünk. Több opció is lehet, például Ijmuidenből egyenesen Lowestoft kikötőbe vitorlázunk át, vagy dél felé megyünk, és Belgiumból megyünk az angliai Ramsgate-be. Ami biztos, hogy az Északi-tenger déli részén, a La Manche csatorna északi határához közel, a Doveri-szorosnál fogunk vitorlázni, a Flandriai-öblön.

A vitorlázás során az útvonaltervezés nagyon fontos és alapvetés, nem véletlen, hogy az utóbbi egy évben a tanfolyamainkon egyre nagyobb hangsúly van az agilis tervezésen. Az agilis gondolkodás és cselekvés ugyanis a változó tengeri környezetben nélkülözhetetlen. Az útvonalterv itt hihetetlen fontos, mert sok mindent kell kerülgetni: szélfarmok, olajplatformok, kardinális bóják, horgonyzó területek, lezárt területek, TSS-ek stb. Nekünk kb. 15 WP-unk van a Temze torkolatáig, viszont a nagy hajóforgalom miatt néha gyorsan kell változtatni az eredeti útvonalon. Az időjárás is elég változékony és bizonytalan, például nem várt szélváltozás esetén is gyors döntést kell hozni. Tipikus kérdés itt is, hogy melyik csapás az előnyös most és később. Az Északi-tengeren a partközeli részt leszámítva nincs térrő, tehát a windy-előrejelzést nem tudjuk frissíteni menet közben. Az út alatt a VHF-rádióon természetesen többször is meghallgatjuk a prognózist, ami nagyon jó, de nem annyira pontos és nem részletes.

A menetidő Amszterdamtól Londonig kb. 36-40 óra, az ügyeleti beosztást csak estére csináltuk, mert gyenge szelesnek tűnt az első éjszakai menetünk, így mindenki tudott pihenni. Az északi-tengeri átkelés kihívás és figyelmet igényel gyenge szélben is, amit nem szabad rutinból csinálni. Az idén szinte teliholdunk volt, a láthatóság szuper, kellemes és néha gyenge szélben vitorlázunk. Nem minden hajón van AIS, ezért is kell itt a radar.

A csapat nagyon jól navigált, jól tért ki a nagyhajókkal szemben. Hétfőn 13 óra körül a Temze torkolatától már 40-50 tmf-re jártunk, és innentől extra figyelemre volt szükség, mert szignifikánsan nőtt a hajóforgalom, plusz TSS-keresztezések, windfarmok, kardinális bóják, Maunsell Forts stb. Ezen a részen egy nagyhajó hívott is minket, hogy megkérdezze a szándékunkat. Illetve a VTS London is, mert kb. 100-200 méterre belementünk egy TSS-be, ami nem volt indokolt. Itt nagyon nagy a profizmus és a figyelem (Colreg 5. szabály), amit sok helyen nem vesznek komolyan a nagyhajók.

Eleinte a 69-es csatornán forgalmazott a VTS London, majd a 4-es bójától a 68-ason kellett figyelni. A Thames Barrier előtt a 14-esen engedélyt kellett kérni, hogy áthajózhassunk rajta. Az engedélyt természetesen megkaptuk. 23 órakor kereszteztük a zéró meridiánt (Greenwich), majd 23.45-kor kötöttünk ki a Hermitage Community Mooringsba apály után nem sokkal, és a Temze visszafelé folyt... :) Van itt egy úszó ponton, ezért tudtunk kikötni. A St. Katharine Docknál csak dagály után és előtt 1,5-2 órával zsilipelnek, előtte bóján kell várakozni. Londonban aznap 7,2 méter volt az LW és a HW közötti különbség, ami elég látványos. (A partfalra itt nem lehet csak úgy kikötni, mert a víz teljesen elfogy.)





Éjszaka nagy a hajóforgalom, és ki is kellett térnünk néhány nagyhajóval szemben. Hajnalban órákon át esett az eső, és 17 csomós alapszéllel, illetve a segítő áramlat segítségével 8-9 (néha 10) csomó volt a sebességünk. A láthatóság órákon át csak 1 tmf (vagy még kevesebb) volt, de az AIS és a radar segített minket. Reggel kereszteztük a TSS Texelt, délelőtt pedig már gyengült a szél, és végül még motort is kellett kapcsolni. Mellettünk végig windfarmok és olajplatformok voltak, amiket ki kellett kerülni néha, de ebben a csapatnak két nap után már nagy rutinja lett. Csütörtökön 15.10-kor megérkeztünk Den Helderbe, ami a holland haditengerészet központja. A marina előtti zsillip mólójánál kikötöttünk, és felhúztuk a Q lobogót. A csapattal együtt elmentünk a rendőrségre, mert itt ők csinálják a beléptetést. Minden gyorsan ment, és 16.30-kor indultunk is tovább. (Az angliai kilépés online volt teljesen, sehová nem kellett mennünk.) 17.30-kor kikötöttünk Texel szigetén, Oudeschild falu kikötőjében. Séta a faluban és a környéken, és megkóstoltuk a Texet is, ami itt a helyi sör. Ez régen egy halászfalu volt húsz halászhajóval, most már csak három aktív halászhajó van, és ezek is főleg csak turistákat visznek ki. Este a sör mellett az átkelést közösen értékeltük, alapvetően minden jól ment, a csapat ügyes volt.

REGGEL 6-KOR INDULTUNK LONDON-BÓL VISSZA HOLLANDIÁBA, A DAGÁLY UTÁN NEM SOKKAL, ÍGY AZ ÁRAMLÁS GYORSAN KITOLT MINKET A TEMZÉRŐL.

IRÁNY HOLLANDIA!

A keddi pihenő után szerdán reggel 6-kor indultunk Londonból vissza Hollandiába, a dagály után nem sokkal, így az áramlás gyorsan kitolt minket a Temzéről. A maximális áramlás 3,5-4,4 csomós volt reggel, és a max. SOG-unck (Speed Over Ground) 10,5 csomó. 11.30-kor már a Temze torkolatánál jártunk, innen motor sailing, majd amikor megjött a szél, vitorlázás...

Kifelé menet az északi kijáratot választottuk, ami a kishajósok hajózási útvonala, és keskenyebb, mint a főcsatorna. Itt nincs TSS-keresztezés, de mivel keskeny és nem teljesen egyenes, ezért folyamatosan kellett figyelni a laterális és a kardinális bójákat. Késő délután már a horgonyzó nagyhajókat kerülgettük a horgonyzási terület szélén. Majd este kereszteztük a Sunk TSS Southot és a Sunk TSS Eastet. A VTS London ezután meg is hívott minket, és kérdezte, hogy mi lesz a következő kikötőnk. Rövid és profi rádiózás után jó utat kívánt.



WATT-TENGER

Péntek reggel korán indultunk, először egy hidat nyitottak ki nekünk, majd zsillipelés, a csapatnak ez már nagyon ment. 12-kor az Enkhuizen marinában kötöttünk ki, hogy egy vitorlázó magyar baráttal találkozzunk, illetve hogy a várost kicsit megnézzük. Enkhuizen a középkorban és a holland aranykorban fontos halászati és kereskedelmi kikötővé fejlődött, ekkor az ország egyik leggazdagabb és legbefolyásosabb városa volt. Ma történelmi központjáról, tengerészeti örökségéről és kulturális látnivalóiról ismert. A marina külső oldalán ingyen ki lehet kötni. Itt az a rendszer, hogy a pár órás kikötés ingyenes, szerintem ezt a Balatonnál is érdemes lenne átvenni. Enkhuizen után ismét zsillipelés... Délután gyengülő szél fogadott, ezért csináltunk egy Kahoot-tesztet a csapattal. Mostanában minden ilyen túra során több ilyen is csinálunk, mert ez nagyon segíti a tanulást. A gamifikációt az oktatás során mi is használjuk a hatékonyság növelése érdekében.

Kikötés előtt levezető vitorlázás és a személyre szabott oktatás keretében jött néhány gyakorlat, amit a csapattagok igényeltek (pl. MOB, árbócra mászás menetben stb.). 18 óra körül kikötöttünk, majd jött a check out, ami nálunk szintén tananyag. Ez egy komplex gyakorlótúra volt, tényleg mindenki tanult valamit, még én is. Ez az egyik kedvencem a sok közül, végül is a hollandok találták ki a jachtozást, még a jacht szó is a holland jacht szóból származik...

ENKHUIZEN A KÖZÉPKORBAN ÉS A HOLLAND ARANYKORBAN FONTOS HALÁSZATI ÉS KERESKEDELMI KIKÖTŐVÉ FEJLŐDÖTT.

