

AQUA

VÍZISPORT és ÉLETMÓD MAGAZIN

XIII. évfolyam, 111. szám, 2011.

PALKOVICS KRISZTIÁN

Csatár a csörlőnél

ABRAMOVICS JACHTJAI

A legdrágább hajópark

HAJÓBÉRLÉS

Mit vigyünk és mit ne?

VADVÍZI HÉTVÉGE

Zúgók, örvények, sziklák

SZUJÓ ZOLTÁN ÉS SCHELL JUDIT

A katamarán-vb nagykövetei

WILD JOE

Magyar maxi
az élbolyban

HAJÓBEMUTATÓK:

Contest 72CS – Dixon Yacht Design: Pearl 60 és 75 – Gamma 20

Hakvoort: Snowbird – Heesen Yachts: MY Satori – Oyster 885

Regal: 2860 Window Express, 2500 FasTrac®, 2250 FasTrac® Cuddy

Ára: 695 Ft



9 771585 024002



HOGYAN KELJÜNK ÁT A PANAMA-CSATORNÁN?

Aki válaszol: Méder Áron!

PANAMA SZÉLESSÉGE MINDÖSSZE 50 KM. A KÉT ÓCEÁNT A CHARGES-FOLYÓ, A GATUN-TÓ ÉS A MESTERSÉGES CSATORNA KÖTI ÖSSZE. ELKÉPESZTŐ, HOGY UTÓBBIT NEM MÉLYÍTÉSSEL ALAKÍTOTTA KI, HANEM A TENGERSZINT FELETT 27 MÉTERREL ÉPÍTETTÉK MEG, UGYANIS ÍGY CSUPÁN 15 KM-EN KELLT MESTERSÉGES CSATORNÁT VÁGNI A FÖLDBE. SŐT, MÉG MÉLYÍTENI SEM KELLT A FOLYÓMEDRET, MERT A CHARGES-FOLYÓNAK VAN AKKORA VÍZHÓZAMA, HOGY A MESTERSÉGES TAVAT FENN TUDJA TARTANI. EZT GÁTAKKAL ÉS EMELŐMŰVEKKEL – ZSILIEKKEL – KOMPENZÁLTÁK.

Szöveg: Vobeczky Zoltán
Fotó: Méder Áron

A 27 méteres szintkülönbséget 3-3 emelőművel győzik le. Az atlanti oldalon a hajó beúszik egy keskeny csatornába, aminek az eleje el van zárva és a zár mögött kilenc méterrel magasabb a víz szintje. A következő lépés, hogy becsukják a hajó mögött a kaput és kinyitják az előtte lévő. Mivel a víznek van utánpótlása, a víz szintje – mindössze 15 perc alatt - kilenc méterrel megnő, pumpálás nélkül, a gravitációs erő hatására. Ezt még kétszer megisméltik és a hajó máris 27 métert emelkedett. Miután a hajó bejutott a Gatun-tóba, az első ajtókat kinyitják és a víz belefolyik az Atlanti-óceánba, a hajó előtt pedig szabaddá válik az út egészen a csatorna túlsó végéig. Ekkor ismét beáll egy zárt végű keskeny medencébe, mögötte bezárják az ajtót, és előtte szép lassan kinyitják. Ezáltal a hajó kilenc métert süllyed. Még kétszer elvégezve ezt a műveletet a hajó máris a Csendes-óceánban találja magát. Nappal az Atlanti-óceánból mennek a hajók a Csendes-óceánba, éjszaka pedig visszafelé. 1914. augusztus 15-én haladt át az első hajó a csatornán. Ma már évente közel 13.000 hajó kell át a Panama-csatornán.

Méder Áron Jamaicából érkezett a Panama-csatornához, ahol az inspektor átnézte és megmérte a hajót, majd nyolc nappal későbbi időpontot adott az átkelésre. A várakozás alatt a földkerülő vitorlázó és csapata elment a San Blas szigetek egy részét bevitorlázni. Az „időutazás” során csodálatos élményekben volt részük, hiszen azt láthatták, hogy élnek még ősi kultúrájukat és szokásaikat őrző indiánok. Konyhókban laknak és fa kenekkel közlekednek, amelyeket állva akár a gyerekek is tudnak kormányozni. Kezdetleges vitorlája is van némelyiknek. Pár évvel ezelőtt még a kókuszdió volt a hivatalos fizetőeszközük...

Így kelt át a Panama-csatornán Méder Áron

„Az átkeléshez a kapitányon kívül négy kötélkezelő kell. Ezért megkértem a szintén a kikötőben álló kedves olasz párt (ugyancsak földkerülésen vannak), hogy töltsenek el velünk két napot a hajónkon, cserébe vendégül látjuk őket.” – mesélte Méder Áron. – „Kiálltunk a 17-es bójához felvenni az inspektorunkat és elindultunk a csatorna felé. Három vitorlást kötötték össze. Középen egy katararán volt, mi a jobb oldalon helyezkedtünk el. Hihetetlen érzés volt látni, ahogy az óriási vaskapu kinyíltott előttünk. Bementünk, a két szélső hajó kikötözte magát a csatorna falához úgy, hogy a vízszint emelkedésénél utána tudjunk húzni a köteleknek. Mindez azt biztosította, hogy



ne verődjön egyik hajó sem a csatorna beton falához. Ekkor becsukták mögöttünk a kaput és 15 perc alatt kilenc méterrel emelték meg alattunk a vízszintet. Örvénylett a nagy nyomás hatására. Mikor felemelkedtünk, nyílt a kapu és a második csatornába léptünk. A technika ugyanaz volt a második és a harmadik emelkedésnél is.”

A csatorna-átkelés lehetetlen lenne a Gatun-tó nélkül, amely 432 km² kiterjedésű mesterséges tó, építése után évtizedekig a világ legnagyobbjának számított. Vízározóként működik, s nemcsak a csatorna mindhárom zsilipét látja el vízzel, hanem a világ egyik leghíresebb ökoturisztikai paradicsoma is. Hatalmas óceánjáró hajók, luxushajók és kisebb vitorlások tömörülnek össze ebben a hatalmas tóba. A tó feltöltése óta külön ökoszisztéma alakult itt ki, mely több száz madárfajnak, hüllőnek és emlősnek ad otthont, ezek többnyire a tó kisebb-nagyobb szigetein élnek. Ezek a szigetek tulajdonképpen hegyek

csúcsai, ugyanis a csatorna építése előtt mély völgyekkel szabdalts magas hegyláncokat lehetett itt látni. Később ezeket a hegyeket elöntötték vízzel és így alakult ki a ma is látható Gatun-tó biodiverzitása, mely olyannyira egyedülálló, hogy nemzetközi támogatással külön biológiai kutatóállomást is építettek a Barro Colorado-szigeten. A Gatun-tavat körülvevő esőerdőnek hatalmas szerep jut a vízutánpótlásban, ugyanis az erdő az esővizet felszívja, s az a kopár lejtőkön fokozatosan a tóba folyik.

A magyar csapat némi motorozás után kikötött egy óriás bójánál, és bár lubickolós kedvük volt, nem mártóztak meg, mert a tóban sűrűn úszkálnak a krokodilok. Egy nap pihenőt követően öt órán át motoroztak a következő zsilipig, majd egy kellemes Welcome drinkkel ünnepelték megérkezésüket a Csendes-óceánra.

Méder Áron és az Aqua Magazin közös útjának következő állomása Ecuador és a Galapagos-szigetek.

