

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNÁK MAGAZIN

HAJÓ

25. ÉVFOLYAM, 2017. MÁRCIUS-ÁPRILIS

243. SZÁM 850 Ft

VÉGET ÉRT A
VENDÉE GLOBE
BRAVÓ NÁNDI!

TROFEO PRINCESA SOFIA
BERMUDÁRA KÖLTÖZÖTT AZ AMERICA'S CUP
BOAT SHOW SZÁRAZON ÉS VÍZEN
BALATONI YACHT CLUB
VÍZEN A TRENTA SETTE
HAJOSTOP.COM

Fotó: Olivier Blanchet / DPPI / Vendée Globe



TAVI VERSENYHAJÓ



A HAJÓ TERVEI

Következőkben a hajó tervezőinek, a Flaar mérnökeinek legújabb, 37 lábás hajóját mutatjuk be.

A hajó tervezői – Déry Attila és dr. Mezey Zoltán – sikeres projektekkel (jelenleg a legjobb 8 m Open, a Flaar 26RR mellett, Flaar 18, Flaar 20, Flaar 26, Carbon 10 m, Fa Nándor-féle IMOCA 60-as stb.) a hátuk mögött kezdtek a feladathoz.

A HAJÓ

Ma egy 11–12 méteres versenyhajó az ideális választás a Balatonra. Elméletileg gyorsabb lenne egy még nagyobb, de – ha az anyagiaktól el is tekinthetnénk – a tó adottsága (vízszint) ezt a méretet teszi lehetővé, mert a nagyobbak egyúttal a lehetségesnél mélyebb merülésűek.

A HAJÓ PARAMÉTEREI

A hajó anyaga:	karbon-epoxi szendvics, vákuuminfúzió
Szerkezet, technológia:	
Hajóhossz (m):	11,28
Teljes hajóhossz (m):	14,70
Vízvonalhossz (m):	11,20
Legnagyobb szélesség (m):	3,32
Merülés (m):	1,60–2,20
Árboc magasság a dsecktől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m ²):	158
Maximális vitorlafelület bőséjben (m ²):	256
Tömeg/DSS-el (kg):	2280/1980
Ebből ballaszt tömeg/DSS-el (kg):	1340/1040
Vízballaszt tartály egy oldalon (l):	460





Fa Nándor – Spirit of Hungary
Fotó: Olivier Blanchet / DPPI / Vendée Globe

HAJÓ

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNÁK MAGAZIN

ISSN: 1216-9161

WWW.HAJOMAGAZIN.HU,
E-MAIL: HAJO@HAJOMAGAZIN.HU

KIADÓ:
MÉDIA & MARKETING KFT.

MUNKATÁRSÁK:
SZEKERES LÁSZLÓ,
LITKEY FARKAS,
RUJÁK ISTVÁN

NYOMDAI MUNKÁK: PROSPEKTUS NYOMDA, VESZPRÉM
TERJESZTI: HIRKER ZRT., LAPKER ZRT.

EZ A KIADVÁNY A TÜV TANÚSÍTVÁNYA SZERINT AZ ISO 9001 SZABVÁNYNAK
MEGFELELŐ, FAMENTES, 100 SZÁZALÉKBAN KLÓRMENTES, KÖRNYEZETBARÁT
TECHNOLÓGIÁVAL ELŐÁLLÍTOTT PAPIRRA KÉSZÜLT.

Milliárdok a vitorlássport részére...

Balatonfüreden tartott sajtótájékoztatót Bóka István, Balatonfüred polgármestere, Révész Máriusz, a kerékpározásért és az aktív kikapcsolódásért felelős kormánybiztos és Kolár Lajos, az MVSz elnöke.

Elhangzott, idézem: „A 2,5 milliárd forint összértékű beruházás a vitorlásturizmus fejlesztésére a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) keretében, Európai Unió forrásból valósul meg. A projekt sikeréhez Balatonfüred egy közel 1,5 hektáros területtel és 200 millió forint támogatással járul hozzá. Az összesen 1,7 milliárdos balatonfüredi megállóponthoz fejlesztés keretében a város a sportági szakszövetségekkel közösen egy 150 hajó fogadására alkalmas kikötői fejlesztést tervez megvalósítani.”

Kérdés: ez azt jelenti, hogy a város kikötőt épít 1,7 milliárdért? Nettó vagy bruttó az az 1,7 milliárd? Ez nem hangzott el. A város 200 milliója ebben az összegben benne van vagy sem? Ez sem mindegy, de erről sem volt szó. A város egy másfél hektáros területet is rendelkezésre bocsát. Az jó, de kié a tulajdonjog? Nem tudjuk...

Mégis örüljünk. Hasonló fejlesztésre sosem volt példa a magyar vitorlázásban. Ez így azért nem fedi a valóságot. Volt hasonló, csak akkor elsősorban nem központilag, hanem a klubok állami támogatásával valósultak meg a beruházások. Akkoriban még a szocializmust építettük, és mivel a hatvanas, hetvenes években más volt a pénz értéke, nem milliárdokról, hanem tízmilliókról beszéltünk. De a realitásunkat tekintve a nagyságrend legalábbis összemérhető volt a mostanival.

Az természetesen viszont igaz, hogy a rendszerváltást megelőző évtized óta a vitorlázás még a sporton belül is mostohagyereknek számított, és az MVSz és a klubok inkább csak tengődtek, mintsem működtek volna. Csak az utóbbi évek hoztak némi változást, mert a szponzorok érdeklődése megnőtt a vitorlázás iránt. Sorra kerültek nagyhajók a Balatonra, ez pedig annak köszönhető, hogy egy tehetős réteg a vitorlázásban találta meg a hobbiját. Viszont a szponzorok legfeljebb kivételes esetben teremtették meg komolyabb beruházások feltételeit. A magántőkéből épült kikötők pedig nem a sportot, hanem legfeljebb rekreációs célt szolgálnak. Természetesen az is fontos, de attól nem lesznek olimpiakon vitorlázók.

Mint ahogy a mostani fejlesztésektől sem. Nem kérdés, a mostani támogatásra égető szüksége volt a vitorlázásnak. Ahhoz, hogy élsportról egyáltalán beszélhessünk, feltétlenül szükséges egy széles utánpótlás, amelyhez viszont rendszeres, a működésre, versenyzésre, edzésre fordítható bevétel is elengedhetetlen. A jelenlegi állami (MOB) finanszírozás ehhez elengedhetetlen, de kevés. Az csak egy részét fedezi a nemzetközi szintű versenyzők kiadásainak.

A kikötőépítésen túl biztosított – ha jól számolom – cca. 800 millió forint sem kevés pénz. (Ennyi mondjuk egyik másik labdarúgóklub havi költségvetése.) Jut belőle hajóra, dicséretes módon elsősorban oktatáshoz és az utánpótlás számára, valamint motorosra és kiegészítő felszerelésekre. Viszont kérdés, hogy lesz-e pénzük az egyesületeknek és az MVSz-nek a motorosokba tankolni? (Néhány klubnak a jelenleg meglévők is sokszor gondot jelentenek.)

Mindent összevetve, jó híreket hallottunk. A pénz jó dolog. De csak akkor, ha okosan költik.

TARTALOM



Utolsó mérföldek és tanulságok
VENDEE GLOBE – BRAVÓ NÁNDI!

6



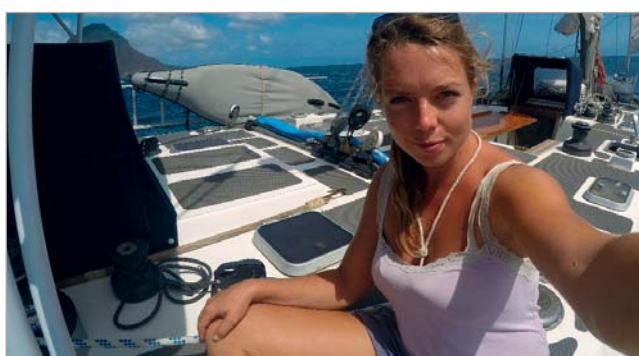
Indul a 2017-es európai vitorlásszezon
TROFEO PRINCESA SOFIA

22



Egy régi-új vitorlás egyesület
BALATONI YACHT CLUB

30



37 lábas tavi versenyhajó
VÍZEN A TRENTASETTE

36

hajostop.com
WYNNE-HUGHES VERONIKA

42



HungexpO rendezi a Füredi kiállítást is
BOAT SHOW SZÁRAZON ÉS VÍZEN

46

Egy hónap a Louis Vuitton Kupáig
BERMUDÁRA KÖLTÖZTEK A CSAPATOK

50

Vízen van.



BALATONFÜRED
BOATSHOW

2017. május 12-14.

BALATONFÜRED BOAT SHOW A BALATONFÜREDI HAJÓGYÁRI KIKÖTŐBEN!

**Balaton legújabb nyárindító hajó és vízi sport kiállítása,
a vitorlázás fővárosában!**

Tervezett interaktív programok

- Tesztelési lehetőségek és bemutatók
- Használthajó Vásár
- Házi versenyek, Oktatóhajók
- Szörf, kitesurf, kajak, kenu, SUP, Flyboard

Egyidejű rendezvény: Balatoni Nagyhajós Évadnyitó – 2017. 05. 13.

Bővebb információ: www.boatshow.hu/balatonfured

Stratégiai partnereink:



Magyar Vitorlás
Szövetség



Balatoni
Hajózási Zrt.



Hajógyári Kikötő Bala-
tonfüred



50 ÉVE
hungexpokiállítás



Spirit of Hungary
Fotó: Olivier Blanchet / DPPI

Ruják István

UTOLSÓ MÉRFÖLDEK ÉS TANULSÁGOK VENDÉE GLOBE – BRAVÓ NÁNDI!



Fa Nándor 2017. február 8-án célba érve, 93 nap 22 óra 52 perc és 9 másodperc alatt teljesítette a Vendée Globe távját, azaz 27 850 tengeri mérföldet, vagyis 51 578 kilométert hajózott, óránként 12,35 csomós (22,87 km/óra) átlagsebességgel.



Fa Nándor a célban



1993-ban a második Vendée Globe-on ő volt az első nem francia versenyző, aki célba ért. Akkor ötödik lett a tizenöt indulóból, és 128 napot 16 órát vitorlázott a rajttól a célig. Most 24 évvel később – hosszú kihagyásból visszatérve az óceáni versengésbe –, 63 évesen bő egy hónappal, csaknem 35 nappal gyorsabb volt a Spirit of Hungaryval, mint annak idején az Alba Regia nevű hatvanlábasaival.

Legutóbbi lapzártánkkor Fa Nándor és a Spirit of Hungary a nyolcadik helyen vitorlázva nagyjából három-ezer tengeri mérföldnyire járt a céltól. Már az Egyenlítő felett, túl a doldrums-on az északkeleti passzátszéllal haladt. Reméltük, hogy onnan már gond nélkül célba ér. Ez tulajdonképpen így is történt. Bár még kemény küzdelmekben volt része az Atlanti-óceán északi felén, de a hajó és felszerelése, illetve ő maga is jól bírta a megpróbáltatásokat, és a verseny 94. napján Nándi elkönnyelhetette újabb földkerülő sikerét.

Az északi féltekére érve a magyar IMOCA 60-as ezer tengeri mérfölddel vitorlázott közelebb a célhoz, mint a kilencedik helyezett Eric Bellion. Ez az előny az »eredménylistán« pár nap alatt 350 tengeri mérfölddel csökkent. Ez azonban csak látszólagos csökkenés volt, ugyanis Nándi nyugati irányban jelentősen eltért az ideális útvonaltól, amelyhez a versenyzők pozícióját, a céltól mért távolságát viszonyítják. Ugyanakkor Bellion az Egyenlítőhöz közeledve éppen az ideális vonal felé tartott. De nem közelített sokszáz mérföldnyit Nándira. Ráadásul Beillon előtt ott volt még a doldrums. Utána pedig, a kitartóan aktív és nagy kiterjedésű Azori High miatt rá sem várt egyenes út az ideális vonalon Európa felé.

Január 26-án Nándi ezt írta a hajónaplójában:

„Az Északi-Atlanti óceánon jelentős kerülőt kell tennem. Az elmúlt két nap modelljei szerint a valóságban sokkal nagyobb távolságot fogok vitorlázni, mint az elméletileg megteendő út. A fönt kialakuló ciklon centruma valahol Bretagne magasságában vonul majd kelet felé, és bizony csúnya világot teremt maga körül a helyenként hatvan–hetven csomós szeleivel. Ahol nekem haladnom kell majd, az a békéesebb peremvidéke, maximum negyven csomó körüli szelekkel nyugati irányból. Ha szerencsém lesz, ez a nyugati talán kitarthat nekem a célig. A következő négy napon akárhogy is megyek, a VMG-m (Velocity Made Good, relatív térnyerés érték) nagyon alacsony lesz, csak keveset közelítek a célhoz. Ha majd beveszem a kanyart, utána viszont minden mérföld teljes egészében hasznosul, akkor majd felgyorsulok.”

Sőt! Ezt lényegében már január 23-i naplóbejegyzésében is leírta:

„... a passzátszélben tudok majd ejtett szögön, aránylag gyorsan vitorlázni, majd a Kanári-szigetek magasságában egy, a szokásosnál keskenyebb zavart szeles sáv után át lehet lépni a nyugati szelek világába, pont egy óriási ciklon alsóági szeleibe.”

Az Azori High, vagyis a szigetcsoportról elnevezett, az Atlanti-óceánon kelet-nyugati irányban kiterjedő és vándorló magasnyomású időjárási övezet központja akkoriban az Azori-szigetektől délebbre, inkább Madeira és a Kanári-szigetek magasságában mozgott. Az akkori időjárás-előrejelzés alapján úgy festett, hogy az Azori High hatása – a magasnyomás középpontjának kelet felé húzódásával – csökkenni fog. Vagyis Nándinak kapu nyílik észak felé, és ő elér egy komoly Európa felé haladó ciklont. Ezzel a Spirit of Hungary ennek a déli felén marad

va kemény, de kezelhető szélben rohanhat a francia partok, a cél felé. Északabbra ötven–hatvan, helyenként akár hetven csomós szelek is várhatók voltak.

Vagyis a versenyben töltendő utolsó tíz napján Nándi fő ellenfele már végképp nem Eric Bellion volt, hanem »csak« a kemény északi Atlanti-óceán, az erős, időnként viharos szél, a hideg és a fáradtság.

Nándi az utolsó héten átverekedte magát az Azori magasnyomású terület gyenge, változó irányú szelein, és néhány frusztrálóan lassú nap után végre elérte az anticiklon északi oldalán keletre rohanó ciklonok egyikének szélét. Ilyen szélben a Spirit of Hungary naponta akár 300 mérföldnél is többre képes, így már tervezhető volt, hogy Nándi február 7-én vagy 8-án megérkezhet a célba.

Ám addig az utolsó napokon még többször várt rá negyven csomó feletti szél, az Atlanti-óceán kemény és a cél közelében egyre kellemetlenebb hullámzása, illetve az európai partokhoz közeledve erős hajóforgalom, benne kivilágítatlan halászhajókkal.

Nagy ellenfél persze a fáradtság is, a hosszú menet ki-merültsége, az egyébként már megszokott nehézségek, akár csak egy nem várt szélforduló, szélerősödés-gyengülés okozta pluszmunka lelki energiákat is romboló fájdalom, vagy esetleg éppen a közeli megérkezés, az út végének furcsa, felkavaró tudata.

A Spirit of Hungary Nándi harmadik földkerülő hajója a Szent Jupát és az Alba Regia után. Csak a Budapesttel nem járta meg a déli óceánokat. A Barcelona World Race-en Conrad Colmannel kettesben átélt apró kudarcok és nehézségek után, élete második Vendée Globe-ján, 63 évesen magasan az elvárások felett teljesített.

Időközben kiismerte a hajót és megtanulta – de milyen jól megtanulta – a földkerülőn való jó szerepléshez napjainkban szükséges modern versenystílust, a naponta többször frissített időjárás-előrejelzéseken alapuló meteotaktika számítógépes útvonaltervezéssel tökéletesített alkalmazását. Az elrajtolt 29 versenyző közül az egyik leghiggadtabb és legokosabb döntéseket hozó skippernek bizonyulva, a Spirit of Hungary-nél potenciálisan nagyobb sebességű hajókat is megelőzve futhatott be a nyolcadik helyen.

Eredményeiben az is nagy szerepet játszik, hogy hajói tervezésében és megépítésében mindig személyesen is oroszlánrészt vállalva biztos, hogy ő jobban ismeri a hajóját, mint ellenfelei a magukét. A Spirit of Hungary – nevének jogosságát bizonyítva – a magyar sporthajó-ipar dicsőségét is hirdeti. Megszületésében olyan szakemberek segédkeztek a karbon-kompozit hajótestnek a Pauger Carbon műhelyben való megépítésétől a elektromos rendszerének felépítésén át a műszerek, a kötélzet és minden más apróság beszereléséig, akik nagyon büszkék lehetnek a munkájukra és szaktudásukra. Versenyképes IMOCA 60-as készítésére a világon csak nagyon kevés országban vállalkozhatnak sikerrel, és ez a hajó bebizonyította, hogy a mi kis tenger nélküli országunk szakemberei erre képesek.

Amit a Spirit of Hungary-n Nándi nem saját kezűleg épített vagy készített, még annak megvalósíthatóságában is szerepet játszott mindazzal, amiket vitorlás karrierje során tett.

A nyolcvanas évek elején Gál Józseffel a földkerülésre alkalmas kivitelben megépítette a 31 lábás Szent Jupátot, miközben a kor elismert vitorlázói között is bő-



ZOLTEK 
 Toray Group



Nándi Les Sables d'Olonne kikötőjében



ven akadtak a vállalkozásuk sikerének még a lehetőségét is vitató hajósok. A székesfehérvári Kőfém üzemből jórészt önmaga által épített első hatvanlábasa még inkább úttörő vállalkozás volt. Az Alba Regiával bebizonyította, mindenkinek megmutatta, hogy a lehetőségeink mennyire túlszárnyalhatók, és a fejlődés fő mozgató ereje az akarat. A következő, a Budapest is jól sikerült, éppen csak balszerencsés hajó volt.

Aztán a Balatonon elindította a TBS Kupa egyszemélyes szőlővitorlás tókerülő versenyt nyolcméteres, szabad tervezésű hajóknak meghirdetve. Nem titkolt szándéka volt elérni, hogy erre a versenyre a magyar vitorlázók, tervezők és hajóépítők összefogásával új, különleges, kreatív vitorlások épüljenek. Amikor pedig az érintettek még nem igazán mozdultak, megtervezett és építtetett egy nyolcméterest, amellyel maga is részt vett a szőlővitorlás tókerülőn. Végre aztán azon a versenyen is megjelentek új, speciálisan arra a kihívásra fejlesztett nyolcméteresek.

Ahogy a Kékszalag elnyerésének vágya évtizedek óta hajtja a vitorlázókat, ösztönzi a hajóépítőket a fejlesztésre, ugyanúgy a maga területén hasonló a hatása a TBS Nagydíjnak és a Kenese–Keszthely Szőlő versenynek.

Aztán két évtizedes szünet, az óceáni versenyzéstől való visszavonultság után, olyan életkorban, amikor sok embernek a gondolatait már csak a nyugdíjas évek foglalkoztatják, ő újra belevágott és kiverekedte, létrehozta, megteremtette a Spirit of Hungaryt, és ismét vízre szállt.

Közel négy évtizede harsogja az arcunkba vitorlázóknak és nem-vitorlázóknak, hogy Lehetséges és Megvalósítható. Hogy nem ülni és várni, hanem tenni kell!

Ez már nem csak vitorlás karrier. Ezt úgy hívják, hogy életmű...

INTERJÚ

– Az első Vendée Globe részvétele, akkori ötödik helyed óta a verseny 35 napot rövidült, és te is pont ennyivel voltál gyorsabb 1993-as önmagadhoz képest.

– Az első két Vendée Globe még a kalandorok versenye volt, akiket vonzott ez a kihívás és szerettek az óceánokon, önmagukat a végletekig hajtva vitorlázni. Valamilyen felkészültséggel odamentek és igyekeztek túlélni. A maiakhoz képest lassú, műszakilag bizonytalanabb hajókkal, alacsony színvonalú háttérszolgáltatásokkal vágtunk neki a távnak. Nagyon más világ volt akkor! A meteofaxból lejött egy négy centi széles slejfní, és egy féltényérnyi papíron ott volt a földgömb összes időjárás frontja. Mit mondjak? Ebből olvasd ki, hogy mi jut neked! Ilyen szintű időjárás szolgáltatásom volt a BOC Challenge-en. Szatellit navigáció már volt, napi két pozíciót adott, ami majdnem stimmelt. A Vendée Gobe-on már volt GPS, de kezdetleges, ami mérföldes pontossággal adott pozíciót. A meteoszolgáltatás jobb volt, már digitális térképeket használtam, és tudtam routingot, útvonaltervet csinálni, de az időjárás-előrejelzés csak háromnapos volt, és nagyon pontatlan.

– Ami engem rendkívüli módon visszavonzott, az pontosan minden szinten nagyon profivá vált verseny. A hajók is sokat változtak, nagyobb tudásúak a versenyzők is, de a legnagyobb különbséget az a rendkívül magas színvonalú szolgáltatási rendszer jelenti, ami most már körülvessz minket. Értem ezalatt műholdas rendszereket, amelyek a kommunikációban, az időjárás-előrejelzésben

teremtnek tökéletes hátteret. De olyasmire is gondolok, hogy például a mai automata kormányok sem úgy működnek, mint a régié. A mai elvisz a hullámok között 25 csomós sebességgel. Az út során egyszer sem fordult elő spontán halzolás. Ez persze szempont a hajótervezésben is, de az automata kormányok is sokkal precízebbek. Sok minden beállítható rajta, sokkal többet bíznak rám. Meg kell tanulnom, meg kell ismernem a tudását. Ezer és ezer alternatívát kínál, amiből megfelelő gyakorlattal kiválaszthatom a hajónak leginkább megfelelő kormányzást. Ez a fajta profi világ engem rendkívüli módon vonzott. Ha a Vendée Globe megmarad a húsz évvel ezelőtti szinten, lehet, hogy eszembe sem jutott volna visszatérni. De ilyen szinten meteotaktikát készíteni, navigálni, ilyen gyorsan menni, ennyire biztonságosan vitorlázni, ez engem nagyon vonzott. És hál' Istennek sikerült elérni, hogy ezen az úton ne a hajóval küzdjek, hanem az elemekkel, és a vitorlázással foglalkozzak. Ennek megfelelően ugyan baromira elfáradtam, de nagyon élveztem.

– *A déli óceánokon a jéghatár, a délre menést korlátozó digitális tiltás északabbi vizeken tartott titeket, mint amerre mentetek volna, ha szabad?*

– Biztosan. Nem is kicsit. Számtalanszor mentünk volna délebbre. Ha megnézed a velünk egyidőben hajózó földkerülő rekordot döntő trimaránok nyomvonalát, akkor mindkettő lement a hatvanadik szélességi fok alá. De talán a melegedés miatt változott is a világ. A ciklonok 6–8, esetleg 10 fokkal is feljebb, északabbra mennek. Ha az ember okatlanul, kellő odafigyelés nélkül délre megy, akkor előfordulhat, hogy az arcába fúj a szél. Ha még az északi ágon, tehát a nekünk bőszeles ágon akarunk maradni, akkor sok esetben nem mehettünk lejjebb. De volt legalább négy alkalom, amikor viszont 15–20 fokkal is lejjebb mentem volna ahhoz, hogy jó szélben mehessek. Különösen a Csendes-óceánon, ahol nem nagyon fújnak jó szelek.

– *Egyszer átlépted ezt a virtuális jéghatárt, és a szabályoknak megfelelően vissza kellett hajóznod erre a pontra, hogy ne kapj időbüntetést, vagy nehogy kizárjanak. Az, hogy történt?*

– Igen, sajnos átléptem másfél mérfölddel. Mentem le a jéghatár felé, mert északabbra sokkal kevesebb szél fúj. Úgy gondoltam pármérföldnyire megközelítem a határt, ott kihalozok és megyek párhuzamosan vele. Egész éjszaka koncentráltam, figyeltem nehogy valami hülyeséget csináljak, és az utolsó pillanatban a térképszatnál ülve becsukódott a szemem. Én úgy éreztem, hogy csak becsuktam, meg kinyitottam, de közben mentem öt mérföldet. Ez pont elég volt, hogy átcsússzak a határon. Azt hittem szívrohamot kapok! Nem az egy óra miatt, amennyit vissza kellett mennem, hanem bosszantott, hogy egész éjszaka erre figyeltem, mégis elhibáztam. Egy óra múlva kaptam Conradtól egy e-mailt, hogy mi van, valami műszaki gondom van-e, vagy miért mentem le. Írtam neki, hogy Conrad nem hiszed el, elaludtam. Ilyen egyszerű a válasz.

– *Láttad a felvételt? Kito de Pavant fedélzeti kamerájából most, a merevlemez tartalmának feldolgozása után kiderült, hogy bálnával ütközött, attól tört le a tőkesúlya.*

– Igen láttam. Az ilyesmivel nem is tudsz mit kezdeni. Én hihetetlenül szerencsés voltam, mert én is ütköztem bálnával, de nem nekimentem, hanem elúszott alattam. Nem elütöttem, hanem a farkával leütötte a fairin-



A pontonnál





A parton



get, a tőkesúly áramvonalas műanyag bevonatát. Attól fogva már egy nem áramvonalas profillal mentem. Utána végig vibrált, de legalább mentem, és nem szenvedtem végzetes balesetet! A bálnakaland még az Indiai-óceán elején történt. Ott csak megtört a bevonat, de aztán minden gyors menet után egyre több fényességet láttam a tőkesúlyon, mire a Csendes-óceánra értem már semmi nem maradt rajta, csak a csupaszc acél úszott a vízben. Az áramlás levitte az egészet.

– Egy időben benne voltál az IMOCA hajóosztály vezetőségében. Most nem hívnak, hogy vegyél részt ebben?

– Amikor megalakult az IMOCA osztályszövetség öt évig én voltam az elnök. Nem azért mert én voltam a legjobb gyerek. Hanem a franciák... Hogy is mondjam, egyik sem akarta a másikat. Én voltam a buliban benne lévő, azt ismerő és jól látó, mégis kívülálló ember, akiben bíztak, hogy nem húzok egyik oldalra sem. Ez öt évig működött is, de amikor eladtam a hajómat és kiszálltam az óceáni versenyzésből, akkor lemondtam a tagságról, így kvázi az elnökségről is. Christophe Auguin, a '97-es győztes folytatta utána.

– És most nem hívtak, hogy újra vegyél részt ebben? Vagy már kibékültek egymással a franciák?

– Hát, mit ne mondjak... Most már átvették az uralmat a nagy szponzorok. A változásokat, az irányt sokkal inkább meghatározza, hogy ők, a média, a team-manageerek mit akarnak. Én két-három éve mindig eljártam az üléseikre, és az jól látszik, hogy már nem feltétlenül a skippernek érdekei dominálnak. Ennek megfelelően aztán torzul is sok minden. Tehát miközben a zászlón folyton az lobog, hogy legyen a verseny gazdaságosabb és biztonságosabb, aközben egyre drágább, és egyre bizonytalanabb elemek kerülnek be a rendszerbe.

– Valóban elég nehéz ráfogni a gazdaságosságot a versenyre, ha a győzelemhez ilyen drága Dali-bajszokra, támaszuszonyokra van szükség!

– Hát igen. Két ilyen spéci uszony maga közel félmillió euró. Az IMOCA elég speciális helyzetben fogadta be ezt az uszonyrendszert, és nem is volt idő erre jól felkészülni. Bizonyára lesznek most újra változtatások. Nemrégiben beszélgettem vagy két órát a kétszeres Vendégyőztes Michel Desjoyeaux-vel. Szerinte is egyértelmű, hogy az uszony marad, de változások lesznek a hogyanban. Aztán ez jó irányban történik-e, vagy olyan nyitások következnek, amiktől még komplikáltabbak, még drágábbak lesznek a hajók, azt még nem lehet látni. A versenyzők leginkább az uszony trimmelhetőségét hiányolják. Ha ebbe a témába belemegyünk, már beláthatatlan káoszba is kerülhetünk. Ez a támaszuszony ugyebár azért ilyen egyedi, különleges ívelt forma, mert az IMOCA osztály előírása összesen öt kilógó elemet engedélyez, így DSS esetén a tőkesúly és a kormányok mellett már nem jut oldalcsúszást akadályozó uszonymak hely. A Dali-bajsznak összetett a feladata, és ezért ilyen a forma.

– Nem ez a fő szabály vagy akadály. Az is benne van a szabályzatban, hogy egy ilyen elem csak két irányban mozoghat. Tehát például a tőkesúlynál sem megengedett, hogy oldalra billentsem és közben fordítsam is, vagy előre-hátra mozgassam! Az uszonymnál az a szabály, hogy kihúzhatom és behúzhatom, de nem forgathatok rajta trimmelési céllal. Ezt sokan nehezményezik, mert a modern uszonyoknál azt csinálják, hogy kitolják, és a teljesen kint lévő állapotában fordítanak rajta, a szükséges mérték-

ben, ezáltal növelve a hatékonyságát. Akad, aki ezt a szabályt, korlátozást megváltoztatná. Hogy milyenek lesznek a következményei, ha ez sikerül, az beláthatatlan. Csak annyit tesznek, hogy elfordítják, vagy elkezdnek ennél sokkal komplikáltabb trimmeléseket bevezetni, ami aztán majd olyan műszaki problémákat okoz, hogy a végén már kétfélemillióba fog kerülni a két uszony... És az első delfin vagy valami letöri. Ez a jövő zenéje.

– *A eredményedet mindenki nagyra értékeli, de gondolom a versenyzőtársak elismerése az igazán mérvadó. Kap-tál tőlük pozitív véleményt a teljesítményedre?*

– Konkrétan egyikükkel sem találkoztam, mert amikor én visszaértem Sables d'Olonne-ba akik korábban befutottak már nem voltak ott, a többiek pedig még a vízben hajtottak. De egytől-egyig mindegyik versenyzőtől kaptam levelet, és nagyon elismerőeket. Gyakorlatilag ebben a versenyben most én voltam az a csodabogár, akitől messze nem ezt várták. Sem a teljesítményre, sem a menetességre nem gondolták, hogy képes leszek erre. Illetve, amit a legtöbben végig figyeltek, az a meteo-taktikám volt. Gyakorlatilag az, hogy nagyon higgadtan, precízen és határozott filozófiával vitorláztam, sokaknak példaértékű volt, amit csináltam, és ezt meg is írták a leveleikben. Erre koncentráltam, a verseny előtt elhatároztam, hogy erre figyelek, mert ha az én hajómmal, az én sebességgel versenyben akarok lenni, az csak akkor lehetséges, ha taktikailag verem meg a közvetlen ellenfeleimet. Az útvonal megválasztásában nincs kegyelem, abban nagyon precíznek kell lenni. Napi négy-öt órát foglalkoztam a meteo-taktikával és navigációval.

– *Most már nem mész többé óceáni versenyekre, legálább is Vendée Globe jellegűekre. Mi következik ezután?*

– Sajnos nem megyek. Mennék én, csak négy év múlva már nem leszek rá alkalmas. De még nem látom, mi lesz, vagy lesz-e egyáltalán folytatás. Van egy-két dolog, aminek örömmel állnék elébe. Például, ha valamelyik versenyző a legjobbak közül meghívna egy versenyre co-skippernek, mondjuk egy Transat Jacques Vabre-ra, akkor mennék szívesen. Kíváncsi lennék, hogy ezek az új szárnyas hajók, hogy vitorláznak. Mondjuk egy Barcelona World Race már hosszú, abban nem vagyok annyira biztos, hogy vállalnám. Persze azon sok múlna, hogy ki és milyen hajóra hívna. De egyelőre erről nincs szó, még nem tartunk ott. Majd kialakul. Ha ilyen kihívás jönne, az még beleférne a jövőképembe. De az, hogy most újra nekivágjak, pénzt szerezzek, hajót fejlesszek, azt ugyanilyen küzdelmek árán felkészítsem a versenyre, majd fáradtan, négy évvel öregebben újra elmenjek egy Vendée Globe-ra... Ebbe már nem állnék bele.

– *Újra felpörgeted a Fa Hajó Kft.-t, és kikötői berendezéseket gyártasz marínákba?*

– Igen, rövidesen visszatérek a napi melóba. Ez érdekel, mert vannak olyan szakmai feladatok, amik kihívást jelentenek. Úgy is mint üzlet, vagy akár mint alkotás. Én mindig is szerettem az ilyesmit, létrehozni valamit, alkotni. Néha elgondolkozom azon, hogy neki kéne állni és le-hajtott fejjel belevetni magam valami nagy dolognak a megalkotásába, akár karbonból, mert ez a jövő útja. Ugyanakkor – nem titkolom – kicsit idegenkedem is ettől, a kompozitok világától, mert messze nem olyan egyszerű vele dolgozni, mint amilyenek első pillantásra látszik. De még nem tudom. Majd kialakul. Addig marad a munka és a család.



A sajtófogadáson





9. Eric Bellion – fotó: Olivier Blanchet



10. Arnaud Boissières – fotó: Olivier Blanchet



11. Fabrice Amedeo – fotó: Olivier Blanchet



12. Alan Roura – fotó: Olivier Blanchet

A TÖBBIÉK ÉS A TANULSÁGOK

A nyolcadik Vendée Globe-on a 29 elrajtolt hajóból 18 célba ért. Vagyis a mezőny 62 százalékának sikerült teljesítenie a távot, ami az eddigi versenyek sikerességének átlagát meghaladó eredmény. A nyolc versenyen a célba érés összesített átlaga 54 százalék.

Ezúttal már tíz nemzet vitorlázói vágta neki a távnak, ám a francia hegemoniát most sem sikerült megtörni. Igaz, a külföldiek közül erre csak Alex Thomsonnak volt reális esélye, vagyis megfelelő hajója és tudása. Talán nem túlzás azt állítani, hogy a brit vitorlázó simán meg is nyerte volna ezt a Vendée Globe-ot, ha a 14. napon nem török le a jobb oldali támaszuszonya az Atlanti-óceánon. Űgy volt végig versenyben, és ért be a célba 16 órával Armel Le Cléac'h mögött, hogy a táv öthatodán egyértelmű hátrányban volt, amikor balcsapáson kellett vitorláznia.

A többi külföldit a papírforma alapján mezőny második felébe lehetett várni. Ezt egyedül Fa Nándor cáfolta a teljesítményével.

A 94. napon célba érő magyar után Eric Bellion érkezett Les Sable D'Olonne-ba, bő hat nappal Nándi után.

Bő három nappal később érkezett Arnaud Boissières, majd másnap Fabrice Amedeo is befutott.

A legfiatalabb és a legöregebb

Az amerikai Rich Wilson 66, a svájci Alan Roura 23 évesen teljesítette a földkerülő versenyt. A Vendée Globe történetében náluk fiatalabb és öregebb még nem volt a résztvevők között.

Alan Roura ugyan nagyon fiatal, de tizenhárom évesen hagyta abba formálisan iskolai tanulmányait a vitorlázás miatt. Rengeteg időt töltött a vízen, és egy sikeres Mini Transat után úgy vélte, nincs mire várnia tovább. A mezőny harmadik legöregebb hajójával vágott neki a távnak. Az ezredfordulón épült, most La Fabrique névre keresztelt hajóval egykor Bernard Stamm nyerte az Around Alone és Velux 5 Oceans szakaszos szülő földkerülőket. Az se ma volt! Vagyis Roura nem az élmezőnyre hajthattott, hanem a kaland megélésére.

Ő a modern kor gyermeke. Az Atlanti-óceánon egy antennahiba következtében elvesztette szélessávú online kapcsolatát a szárazfölddel, ami nem csak a kommunikációját gátolta, de időjárás fájlokat sem tudott letölteni. Ezért kitérőt téve egészen a brazil partok közelébe hajózott, hogy ott már elérje és le tudja tölteni a rendszerének helyrehozatalához szükséges szoftvert. Megoldotta a problémáját, de eközben a 24. helyre esett vissza.

A déli óceánokon hamar beletanult a nagyszzeles, hullámos menetekbe. 20–25 csomós szélben már úgy érezte gyengeszeles menetben van része... Decemberben egy úszó valamivel ütközve leszakadt az egyik kormányja, ráadásul még vízbetöréssel is meg kellett küzdenie. Mindent kijavított, de elvesztette élelmiszerkészletének egy részét, no meg a borotváját is, amint azt a verseny második felén készült fotók igazolják.

A régi hajókkal vitorlázók közül legelőrébb, a 12. helyen ért célba a 106. napon, azzal a biztos meggyőződéssel, hogy négy év múlva bárhogy is, de újra itt kell lennie a Vendée Globe-on.

Alig több, mint két nappal utána futott be a célba Rich Wilson a verseny történetének legidősebb résztvevője. Második Vendée Globe-ján, nyolc évvel az első után is-



NELSON
FLOTTALÍZING



A TÖRŐDÉS ALAPFELSZERELTSÉG

Nelson Flottalízing Kft.

8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.

Tel.: +36 22 514 190, +36 22 512 140

+36 22 514 178 Fax: +36 22 514 193

1144 Budapest Gvadányi u 67. „D” épület

Tel.: +36 1 422 1630 Fax: +36 1 422 1629

e-mail: flotta@nelson.hu

www.flotta.nelson.hu

www.cegautoberlet.hu



13. Rich Wilson – fotó: Olivier Blanchet



14. Didac Costa – fotó: Olivier Blanchet



Romain Attanasio – fotó: Olivier Blanchet

Árbóc nélkül a Forsight Natural Energy



mét bizonyította, mennyire megfontolt, megbízható hajós. A Great American IV. nevű hajóját szinte hibátlan állapotban hozta vissza, és a versenyzők közül az egyik leg-
rövidebb távot vitorlázta a földkerülő úton. Nála kevesebbet a célig csak Yann Eliés, Jéremie Beyou és Jean Le Cam hajózott, mintegy háromszáz mérfölddel.

Négy nap hátránnyal

A spanyol Didac Costa az első napokban gyűjtött bő 700 mérföldnyi, vagyis négy napnyi hátrányt, mert a rajt után szinte azonnal vissza kellett térnie a kikötőbe egy váratlan lék, vízbetörés miatt és ebből fakadóan elektromos rendszerének összeomlása miatt. A versenybe való szinte reménytelennek látszó visszatérését Les Sables d'Olonne tüzoltó szolgálatának emberei segítették rengeteg munkával és ötlettel. Az amatőr vitorlázó Costa az egyik legkisebb költségvetésből gazdálkodva Ellen MacArthur egykori Kingfisherével vágott neki a távnak, és szép csendben, fokozatosan dolgozva le hátrányát előzgette ellenfeleit végig az úton.

Az Indiai-óceánon érte utol Romain Attanasiót. Kettejük párharca volt a verseny leghosszabb ideig tartó szoros viadala. Végül Costa négy órával előbb ért célba!

Conrad Colman különleges útja és kálváriája

Az Egyesült Államokban élő új-zélandi Conrad Colman évekkal ezelőtt célul tűzte ki maga elé, hogy teljesítse a Vendée Globe-ot. Ez az elhatározás vezette őt Fa Nándorhoz is, így lett a Barcelona World Race-en Nándi versenyzőtársa. Az IMOCA 60-asok közelébe akart kerülni, és amikor megtudta, hogy a Spirit of Hungary Nándi egyedül van, megragadta az alkalmat. Rengeteget tanult a kétszemélyes földkerülőn, és még inkább ott akart lenni a Vendée Globe mezőnyében.

Mindent feltett a részvételre. A házára jelzalogot vállalva kölcsönből megvett egy 2005-ben épült, charterhajóvá züllött IMOCA 60-ast, szisztematikusan összerakta és megerősítette, majd az utolsó pillanatban benevezett a versenyre. A semmire sem tartott, Angelo Lavranos tervezte romból, jó sebességet mutató, versenyképes egytestűt faragott.

Az úton számos, a versenyből könnyen kieséssel járó kalandja, nehézsége akadt, a vitorlaszakadástól az elektromos hajótűzig terjedő skálán hatalmas borulásokkal tarkítva. A Csendes-óceánon a Némó-pont közelében, a lehető legtávolabb minden segítségtől alighogy rögzítette kiszakadni készülő forstágját, egy ciklon ötven-hatvancsós szele terítette le úgy, hogy napokig sodródva csak a hajója és árbóca kitartásában bízhatott. Orrvitorlájának roncsait a szél csendesedésekor, ám még mindig életveszélyes körülmények között sokszori árbócmászással tudta eltakarítani. Mindezt azzal a tudattal, hogy édesapja egykor egy árbócról lezuhanva veszítette életét.

Fogyatkozó vitorlázattal, de töretlen lelkesedéssel Beillon mögött a kiváló tizedik helyen vitorlázott a cél a felé, amikor már a spanyol partok közelében negyvenszázötödik szembeszélben kidőlt az árbóca. A roncsok eltakarítása után csak a bummja maradt a fedélzeten. Abból állított fel segédrudazatot, de napokig csak tehetetlenül sodródott a céltól távolodva, mert ez a csonk és a ráhúzott vitorladarab nem tette lehetővé, hogy szél felé cirkáljon.

Végre a szél kedvező irányba fordult, és elindulhatott Les Sables d'Olonne felé. Colman vitorlaszakabó, és sziszi-

fuszi munkával egész jóképű mini grószot, és még egy orrvitorlát is varrt a vitorla maradékaiból. Ezekkel egyre gyorsulva bő két hétig vergődött egy olyan távon, amelyet ép hajóval két-három nap alatt megtett volna. Kifogyott az élelmiszere, már a mentőszigetében lévő túlélőkészlet kekszein tengődött, de beküzdötte magát a célba. A 16. helyen futott be 110 nappal és csaknem két órával a rajt után. Megerősödött lélekkel és elszántsággal, hogy négy év múlva újra ott lesz a rajtnál!

Conrad Colman egy különleges rekordot is magának mondhat. Forsight Natural Energy nevű hajójával körbeérve ő a verseny történetének első vitorlázója, aki csakis megújuló energiaforrásokból merítve vitorlázott mindvégig. Azaz egyetlen csepp gázolajat sem használt, csakis nap és vízenergiát vett igénybe áramszükségletének kielégítésére.

No Way Back

A 65 éves holland Pieter Heeremát talán hajójának a neve vitte el a célig. Ő az a versenyző, aki egyértelműen rosszul mérte fel a képességeit és lehetőségeit. Lévén elég jómódú, egy pénzügyi okokból visszalépő vevő helyett megvásárolt egy 2015-ös építésű VPLP tervezésű foileres IMOCA 60-ast, amely képességei alapján az élmezőnybe való hajó. Ám Heerema – aki kezdő szőlővitorlázó – igen csak rosszul mérte fel a képességeit, amikor nekivágott a Vendée Globe-nak.

A támaszuszonyát feltehetően végig behúzva tartotta, legalább is a sebességi mutatói alapján talán egyszer sem merte a szárnyaira ültetni rohanógépét. Érthető. Elég beleolvasni Alex Thomson beszámolóiba, akkor szerzett élményeibe, amikor először küldte meg a szárnyas Hugo Boss-t csúcssebességen, nagy szélben, kemény hullámokban. Vagyis Heeremát inkább csak fékeztek a szárnyak.

Egész úton fizikai és műszaki problémái voltak, ráadásul a beszámolóiból az is kitént, hogy nincs otthon a modern elektronikai eszközök használatában, de különösen egy meghibásodáskor a javításukban. Sokat panaszkodott bajairól, és olykor megmagyarázhatatlan irányokba haladt. Ausztrália közelébe érve komolyan elgondolkodott a kiálláson.

Esete ékesen bizonyítja, hogy nem lehet pénzért bármit megvenni. Sokan vannak a világon, akik megfelelő pénzügyi háttérrel, hatalmas önbizalommal csapnak bele a vitorlázásba. Megesik, hogy nem is értik, miért nem kezkesedik ez a világ a vágyaik, elképzeléseik szerint. Heerema rosszabbul is járhatott volna, mert a Vendée Globenál keményebb fába nem is vághatta volna a fejszét. Becsületére legyen mondva nem adta fel, végigküzdötte és szenvedte a távot, ráadásul 65 évesen. De elsősorban nem az életkora miatt nem lesz ott a következő Vendée Globe rajtjánál...

FOILEREK

A verseny előtti esélylatolgatások mind úgy kezdődtek, hogy a támaszuszonnyal – hydrofoillal, ívelt DSS-uszonynyal, Dali-bajusszal, ahogy tetszik – szerelt hajók mennyire bírják majd a földkerülés extrém terhelését. Azt mindenki tudta, hogy középerős szélben és bőszeles irányba haladva sebességfölnyűk lesz a hagyományos hajókhöz képest. De lesz-e itt-ott hátrányuk, illetve mennyire lesznek strapabírók a déli nagyhullámos vizeken, egyáltalán



Conrad Colman a maradékokból készített szükségárbócot és vitorlát



16. Les Sables d'Olonne-ban



17. Pieter Heerema – fotó: Jean Marie-Liot

18. Sébastien Destremau – fotó: Jean Marie-Liot

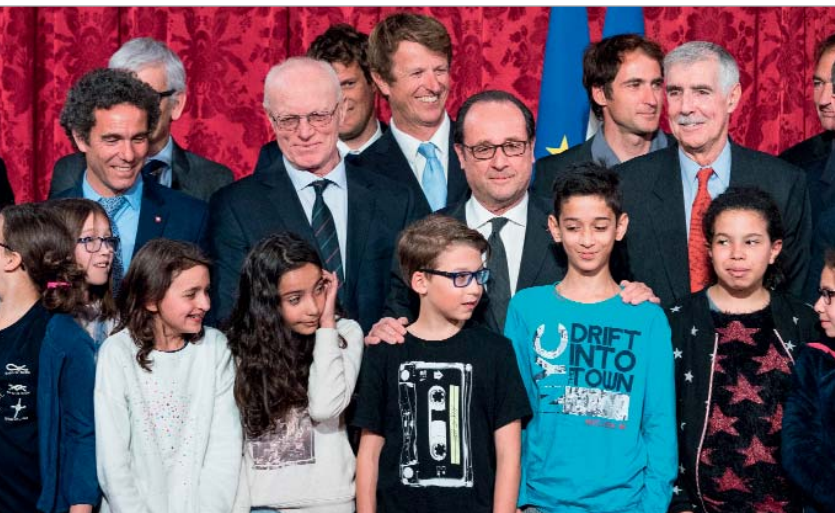




Francois Hollande fogadta a Vendée Globe résztvevőit az Elysee palotában



Francois Hollande adta át Armel Le Cléac'h-nek a Francia Becsületrendet



Fa Nándor mellett a Francia Köztársaság elnöke: Francois Hollande
Enda O'Coineen, Fa Nándor és Eric Bellion



mennyire lesz veszélyes tartósan szárnyvégen repülni ezekkel a hajókkal?

A hagyományos egyenes DSS-uszonyokkal szerelt hajók óceáni viselkedéséről már sok tapasztalat összegyűlt, ám az IMOCA 60 szabály korlátai miatt, mivel egy hajón csak öt kinyúló elem lehet, ezek a különleges támaszuszonynoknak egyszerre stabilizálni és emelni a hajót, miközben hagyományos egyenes uszony hiányában, kibillentett tőkésúly esetén az oldalcsúszás ellen is hatniuk kell.

Hét hajón volt támaszuszony. Bár mindegyiket a VPLP-Verdier tervezte, mégis mind a heten különböztek egymástól akár a hajók, akár az uszonyok formáját tekintve. Ma már sok mindent lehet számítógépen szimulálni, de ebben az esetben csak a használat dönthetett az eltérő formák és elméletek között. A kockázat óriási volt, mert a déli óceánokra vitorlázással az ismeretlenbe ugrottak a Dali-bajszos hajók vitézei.

A 2015-ös Jacques Vabre transzatlantini a foileres hajók szerkezeti sérülések miatt sorra fel kellett adják a versenyt, és az egyetlen célba ért is legyőzte a támaszuszony nélküli PRB, Vincent Riou hagyományos hajója. Persze az ott szerzett tapasztalatok időközben beépültek a fejlesztésekbe. Vincent Riou ezúttal is sokáig az élmezőnyben vitorlázott, de a déli féltekén a passzátszéllel elléptek mellette a leggyorsabb foileresek. Riou ráadásul szinte ugyanott ütközött neki valaminek, mint négy évvel ezelőtt, és kiállni kényszerült.

A hét támaszuszonnyos IMOCA 60-as közül csak hat érdemelt figyelmet, mert a holland Pieter Heerema nem tartozott az ilyen versenygépek hatékony megvitorlázásához szükséges tudással bíró vitorlázók közé. A hatból négy ért célba, mégpedig az első négy helyen, és a kieső kettőből is csak Sébastien Josse volt az, akinek a támaszuszonnya tört le. Morgan Lagravière-nek kormányserülés miatt kellett feladnia. Ráadásul Alex Thomson egyik uszonyát elvesztve is végigjutott a távon – nem is akárhogy.

A brit hajó, a Hugo Boss volt a leggyorsabb mindannyiuk között. Bő raumos menetekben legalábbis biztosan. Feltehetően azért, mert a fekete hajó testének alakja tér el a legjobban a hagyományos IMOCA 60-as formáktól. A mutatott teljesítmény azt súgja, hogy az újgenerációs, a következő Vendée Globe-ra készülő hajók alakja a Hugo Bosséhoz fog hasonlítani.

A kitolt állapotában 3,8 méterre kinyúló Dali-bajuszhoz a többiekénél keskenyebb hajótest tartozik. Thomson és csapata a támaszuszony hatásába vetett teljes hittel tervezte meg az új Hugo Boss testét. Úgy gondolkodtak, hogy ha a hidrofoil megadja a szükséges stabilitást és felhajtóerőt, akkor miért kéne olyan széles hajótest? A keskenyebb hajó könnyebb lehet, és kisebb a vizesített felülete, a súrlódása vízen. A versenyen látottak, a hajó teljesítménye őket igazolta. Az más kérdés, hogy a letört uszonnak köszönhetően, az amúgy nagyszerűen vitorlázó Armel Le Cléac'h diadalmaskodott...

A támaszuszonnyos hajók maximálisan igazolták tervezőik elvárásait, és átvették az uralmat. Sikerük paradox helyzetet eredményez. Az IMOCA 60 legutóbbi szabályváltozásainak deklarált célja volt a hajók biztonságosabbá és olcsóbbá tétele. Az eredmény pedig olyan uszonyok használata lett, amelyek legalább másfélszeresére emelték a győzelemre esélyes hajók árát, és amelyeket biztonságosan csak a legképzettebb profi versenyzők tudnak megvitorlázni.

Fotó: Jean-Louis Carli

Fotó: Jean-Louis Carli

Fotó: Jean-Louis Carli

Fotó: Jean-Louis Carli



RENT A BOAT



nyugatbalatonihajozas.hu
06 20 / 28 99 243
pinterzoltan@nyugatimedence.eu



Vendée Globe, 2016–17 végeredmény

Hely	Versenyző	Nemzet	Hajó neve	Vízrebocsátva / Tervező
1.	Armel Le Cléac'h	FRA	Banque Populaire VIII	2015 / VPLP-Verdier
2.	Alex Thomson	GBR	Hugo Boss	2015 / VPLP-Verdier
3.	Jérémie Beyou	FRA	Maître CoQ	2010 / VPLP-Verdier
4.	Jean-Pierre Dick	FRA	St Michel-Virbac	2015 / VPLP-Verdier
5.	Yann Eliès	FRA	Quéguiner	2007 / VPLP-Verdier
6.	Jean Le Cam	FRA	Finistère Mer Vent	2007 / Farr
7.	Louis Burton	FRA	Bureau Vallée	2006 / Farr
8.	Fa Nándor	HUN	Spirit Of Hungary	2014 / Fa Nándor és Déry Attila
9.	Eric Bellion	FRA	Comme un Seul Homme	2008 / Finot-Conq
10.	Arnaud Boissières	FRA	La Mie Câline	2007 / Farr
11.	Fabrice Amedeo	FRA	Newrest – Matmut	2007 / Farr
12.	Alan Roura	SUI	La Fabrique	2000 / Pierre Rolland
13.	Rich Wilson	USA	Great American IV	2006 / Owen Clarke
14.	Didac Costa	ESP	One Planet One Ocean	2000 / Owen Clarke
15.	Romain Attanasio	FRA	Famille Mary	1998 / Marc Lombard
16.	Conrad Colman	NZL	Foresight Natural Energy	2005 / Lavranos-Artech
17.	Pieter Heerema	NED	No Way Back	2015 / VPLP-Verdier
18.	Sébastien Destremau	FRA	TechnoFirst – FaceOcean	1998 / Finot
DNF	Enda O'Coineen	IRL	Kilcullen Voyager	2007 / Owen Clarke & Clay Oliver
DNF	Paul Meilhat	FRA	SMA	2011 / VPLP-Verdier
DNF	Thomas Ruyant	FRA	Le Souffle Du Nord	2007 / VPLP-Verdier
DNF	Stéphane Le Diraison	FRA	Compagnie Du Lit	2007 / Finot-Conq
DNF	Sébastien Josse	FRA	Edmond De Rothschild	2015 / VPLP-Verdier
DNF	Kito de Pavant	FRA	Bastide Otio	2010 / VPLP-Verdier
DNF	Kojiro Shiraishi	JPN	Spirit Of Yukoh	2007 / Farr
DNF	Tanguy De Lamotte	FRA	Initiatives-Cœur	2006 / Farr
DNF	Morgan Lagravière	FRA	Safran	2015 / VPLP-Verdier
DNF	Vincent Riou	FRA	PRB	2010 / VPLP-Verdier
DNF	Bertrand De Broc	FRA	MACSF	2007 / Finot-Conq

Versenyben töltött idő

74 nap, 03 óra, 35 perc, 46 mp.

74 nap, 19 óra, 35 perc, 15 mp.

78 nap, 06 óra, 38 perc, 40 mp.

80 nap, 01 óra, 45 perc, 45 mp.

80 nap, 03 óra, 11 perc, 09 mp.

80 nap, 04 óra, 41 perc, 54 mp.

87 nap, 19 óra, 45 perc, 49 mp.

93 nap, 22 óra, 52 perc, 09 mp.

99 nap, 04 óra, 56 perc, 20 mp.

102 nap, 20 óra, 24 perc, 09 mp.

103 nap, 21 óra, 01 perc, 00 mp.

105 nap, 20 óra, 10 perc, 32 mp.

107 nap, 00 óra, 48 perc, 18 mp.

108 nap, 19 óra, 50 perc, 45 mp.

109 nap, 22 óra, 04 perc, 00 mp.

110 nap, 01 óra, 58 perc, 41 mp.

116 nap, 09 óra, 24 perc, 12 mp.

124 nap, 12 óra, 38 perc, 18 mp.

56. nap: Árbócvesztés

49. nap: Tőkesúly hidraulika hiba

44. nap: Hajósérülés úszó tárgyval ütközve

41. nap: Árbóctörés

30. nap: A bal támaszuszony sérülése

30. nap: Tőkesúly sérülés bálnával ütközve

27. nap: Árbóctörés

23. nap: Árbóccsúcs törése

19. nap: Kormány sérülés a Dél-Atlantin

17. nap: Tőkesúly sérülés

14. nap: Tőkesúly sérülés





Rajt után a Laser Radial mezőny
Fotó: Pedro Martinez

Szekeres László, fotó: Pedro Martinez

INDUL A 2017-ES EURÓPAI VITORLÁSSZEZON TROFEO PRINCESA SOFIA



Az év első jelentős európai versenyére Palma de Mallorcán került sor. Ami talán fontosabb ennél, hogy a vitorlázóknak ezzel kezdetét veszi az olimpiai felkészülés. Az első fontos állomás a 48. Trofeo S.A.R. Princesa Sofia Iberostar verseny, amely ugyan egy ideje nem része világkupa sorozatnak, de a nevezési listákat böngészve kiderül, hogy mégis erős mezőnyök jönnek össze.



Berecz Zsombor jól kezdett



Érdi Méri győzött a 2. futamban

Gyapjas Balázs és Gyapjas Zsombor



Tíz olimpiai osztályban, 646 hajóban, 53 nemzet 833 versenyzője vesz részt a versenyen. Köztük hét magyar, öt hajóosztályban versenyez.

Berecz Zsombor, Finn: 27 nemzet 57 versenyzője alkotja a mezőnyt. Új lesz a lebonyolítási rend. E szerint a hétfőtől csütörtökig tartó selejtezőfutamok után pénteken rövidebb elődöntő futamokra kerül sor, amelyeken az addigi legjobb öt már nem indul. A szombati nap ezután két futamból áll. Az elsőt, amely elődöntő, a selejtezőfutamok után 3., 4., és 5. helyen végzettjei vívnak a pénteki elődöntők öt legjobbjával. Ezután következik a Medal Race, amelyen már csak öt hajó, a selejtezőfutamokon 1. és 2. helyen végzettek az elődöntő utáni három legjobbal küzd a végső győzelemért. Itt nem számít majd, hogy ki mennyi pontot gyűjtött addig, tiszta lappal indulnak és a Medal Race győztese nyeri a versenyt.

Érdi Méri, Laser Radial: 30 nemzet 87 vitorlázója rajtol. A lebonyolítás hagyományos, két csoportban zajlanak a selejtezők, szombaton az Éremfutam következik.

Gyapjas Balázs – Gyapjas Zsombor, 470-es: 21 nemzet 58 hajója lesz a rajtnál. A két csoportra osztott mezőny csütörtöktől vitorlázik Arany és Ezüst flottában, de a Gold Fleetben nem a mezőny első fele lesz, hanem csak húsz hajó. Az Éremfutamon nyolc egység rajtolhat.

Virág Flóra – Jankovics Gábor, Nacra 17-es: 16 nemzet, 31 hajója alkotja a mezőnyt.

Sánta Bence, RS:X férfi szörf: 26 nemzet 98 deszkása versenyez.

ÉRDI MÁRI FUTAMOT NYERT!

2017. március 27. Berecz Zsombor második hellyel kezdett. Az előrejelzés alapján a gyengeszeles vitorlát választotta. Leerajtot követően elsőként ért fel az első kreuz végén, hátszélben középre kicsit beszorulva visszacsúszott a harmadik helyre, a következő cirkáló szakasz végén is harmadik helyen fordult, de az utolsó hátszélben sikerült legyalognia az észti Karpakot, így a második hellyen ért célba.

A második futam rajtjára gyengült a szél. Nagy harc alakult ki a lepozícióért, amiből Zsombi nem jött ki jól. Nem fért ki a rajtvonalon, a 30–40. helyen kezdte a cirkálást. Hátszélben javított, közel száz métert hozott az élcsoporton, ami öt helyet jelentett. A második kreuzban feljött a tizedik hely környékére. A szél fokozatosan gyengült, (viszont továbbra is lehetett pumpálni, ami kedvezett neki. Végül az ötödik helyre tornázta fel magát. Futam után Kelemen Tamással arra jutottak, hogy rajtnál érintette a leeben horgonyzó motorost, ezért visszalép a futamból. Így egy második hellyel és egy kiesővel jelenleg a 33. helyen áll.

Érdi Méri első futamában hetedik volt. Ez alaposan felbosszanthatta, mert a következőt simán nyerte! Ezzel összetettben az ötödik.

Gyapjasék a jónak számító első futambeli 17. után a másodikban a 13. helyen értek célba. Ezzel a mezőny első felében, a 27. helyen állnak.

Sánta Bence egy 46. és egy 41. helyezéssel a 88. az összetettben.

FELEMÁS NAP

2017. március 28. A gyenge szél miatt halasztással kezdődött a nap. Az első futamra 8–9 csomóra erősödött a sea-breeze.

A fekete zászlós rajt miatt Zsombi középen, tisztán rajtol. A szélcsíkokkal, illetve jó sebességének köszönhetően a második helyen ért fel. A szél erősödött, így lehetett pumpálni, és ebben Zsombi nagyon jó. A befutóban megelőzte az olasz Spadonit, és megnyerte a futamot.

Kitartott a szél, de a rajt előtt elfordult balra, és Zsombor nem ért le a rajtlövésig. Negyvenedik hely környékén ért fel a bójához, amit ráadásul érintett is, ezért büntetőfordulóval kezdte a hátszelet. Nyolc helyet sikerült javítania, majd az utolsó hátszélszakaszon még tízet, de ezzel is csak a 22. helyen végzett, így a 8. helyen várja a folytatást.

Sajnos Érdi Márinak nem sikerült hoznia a tegnapi formáját, ma gyengébben kezdett, az első futamban a 27. helyet szerezte meg. A másodikra összeszedte magát, hetediknek ért célba. Ezzel összetettben a nyolcadik. Jó hír, hogy előtte sűrű a mezőny, a negyedik is csak négy pontra van tőle, és mindannyiuknak van már tízen kívüli helyük.

Gyapjas testvérek megbízhatóan, a középmezőnyben vitorláznak, de ma ők is nagyobb szórással teljesítettek, egy 21. és egy 5. hellyel. Jelenleg a 28-ak az összesítésben, hét pontra vannak az aranycsoporttól.

Virág Flóra és Jankovics Gábor ma 23., 26. és 25. helyezeket ért el, ezzel a 26-ok.

Az egyetlen magyar szörfösnek, Sánta Bencének sem megy túl jól, a 93. a táblázaton. Persze ne feledjük, ő még csak ismerkedik a nemzetközi versenyekkel.

VIRÁG-JANKOVICS FUTAMOT NYERT!

Szinte hihetetlen. Az első két napon minden futameredményük húszon kívül volt, négy-nyolc hajót tudhattak maguk mögött. Flóra – változó legénységgel – évek óta dicséretes szorgalommal versenyez, de a teljesítményüket nem lehetett kiemelkedőnek nevezni. Az azért látszott, hogy Flóra sokat fejlődött a kezdetek óta, de mindenki más is az osztályban. Ezek után ma behúznak egy első helyet! Magyar katamaránosoktól korábban nem láthattunk még csak hasonló eredményt sem. A nemzetközi mezőnyben ilyen nem lehet a mázli számlájára írni... Jó, persze egy kevés szerencse is kell hozzá, de a lényeg: nekik lőttek a befutóban. Ez a siker biztatást ad a folytatáshoz. Összetettben ugyan ezzel is csak a 24-ek, de reméljük, hogy még előrébb lépnek. Mai futamaikat a 19., 1. és 26. helyen fejezték be.

Berecz Zsombor napja vegyes volt. A hosszas halasztás után, a rendezők erőltették a dolgot, el is indítottak egy futamot, de azt vissza kellett lőni. Így az első meccs a késő délutáni órákban, 17 óra után vette kezdetét, egy gyenge sea-breeze-ben, amely később élénkült, a futam vége felé már 12–13 csomós szél fújt. Zsombor jól rajtolt, jól is vitorlázott, egy ideig a hatodik helyen ment, a második kreuzban sikerült javítania, végül a harmadik helyen ért célba. A második futamra 14 csomósra erősödött a szél. Zsombor a fekete zászlós rajt miatt óvatosan kezdett, de így is jól sikerült a rajtja, és jó helyen vette az első bóját. Hátszélben – tőle szokatlan módon – többen megelőzték. A második kreuzban egyértelműen a baloldal nézett ki jónak, ezért Zsombor is ezt az oldalt választotta, de a szakasz végén a szél durván jobbra fordult, ezért többen becsúsztak elé. Az utolsó hátszélben hozta a formáját, és a futamot a tizedik helyen zárta. A mai napon elért harmadik helye parádés, de a tizediknél azért ő jobb ebben a mezőnyben. Egyszerűen pechje volt. Igaz az új lebonyolítás miatt



Berecz Zsombor futamgyőzelme után – fotó: Tóth Bogee
Virág Flóra – Jankovics Gábor győzött a 8. futamban





Berecz Zsombor



Érdi Méri



Virág Flóra – Jankovics Gábor

Gyapjas testvérek futamot nyertek az Ezüst csoportban



az előzetes sorrend nem olyan érdekes, legfeljebb annyira, hogy a selejtezők végén folytathassa a versenyt, majd jusson be az Éremfutamba.

Sajnos Érdi Méri a mai első futamon U lobogós rajt során vétett hiba miatt, a 30.3 szabály alapján diszkvalifikálták. Méri a futam végén tudta meg, hogy hibázott, amúgy jól vitorlázott. Egy ilyen a versenyzőket általában visszaveti, de Méri azért is meg akarta mutatni... Ami sikerült is, a következő futamban minden jól ment, és a harmadik helyen ért célba. Ez nagyszerű eredmény, hiszen a mai napon már az aranycsoportban folytak a küzdelmek. Összetettben visszakapaszkodott az első tízbe.

Gyapjas testvérek egy 27. után hatodik helyet szereztek, az első kieső, a második viszont egy kiemelkedő eredmény tőlük. Az edzőjük, Majthényi Szabolcs írta: 6–7 csomós délnyugatiban kezdődött az első futam. Most is megcsinálták a pozíciót, de az indítás nem sikerült, és innen már kényszerpályán voltak. Végig szenvedtek, semmi nem jött össze nekik, de ilyen rajt után ezen nem lehetett csodálkozni. A második futam előtt Balázs megígérte, hogy agresszívakabban indít. Annyi könnyebbség volt, hogy lehetett pumpálni, így egyszerűbb megindítani a hajót. A legjobb német alatt, a vonal alsó harmadában rajtoltak, és végre volt alattuk hely. Az alattuk lévő egyből lerohanták, rövidesen az olimpiai bronzérmes görögökön is túljutottak, majd kiforgatták a németeket. Tisztán vitorláztak, és arra mentek, amerre akartak. Balra húztak még egy kicsit, és amikor mindenki átfordult balcsapásra, a mezőny fölé álltak. Ez ekkor nagyon biztatóan nézett ki, emelkedtek el a többiektől. Egyedül a svédek csúsztak meg egy kicsit, de a srácok tartották a tempót. Később a spanyol olimpiikon egység jött keresztbe jobbcsapáson, nekik kénytelenek voltak kicsit ejteni. Közben, akik mögöttük kijöttek balra, egyre több emelést kaptak a szélén. A fiúk tartották a jobb oldalt, de a bójánál páran be tudtak eléjük fordulni. Annyira éles volt a raum, hogy nem is tudtak az elején spinnakert húzni. A görögökkel végig nagy csatában, végig döntögették a fél raumot, majd szinte egyszerre húztak golyót. A bója előtt, a kicsit feljebb lévő görögök kaptak egy jó hullámot, és azzal átcsúsztak felettük. A hátszél végig egy pumpáló-döntögető örület ment. A fiúk jól kezelték a hajót, jól is helyezkedtek, így a kapuig megverték egy amerikai és a görögöket is. A következő kreuzot is végig kellett pumpálni, mert nagyon sűrű volt a mezőny. Gyapjiék baloldalon fogták az ellenfeleket, és a 6–8. helyen vitorláztak. A mezőny nem húzódott szét, a második kreuzbójánál ugyanolyan közel voltak egymáshoz, mint az első körben. Közvetlenül a sarkukban loholt két olimpiikon, mert az oroszok is felzárkóztak. Az előttük lévő német nem tudott olyan mélységet menni, mint ők, így becsúsztak nekik, és a szakasz felénél sikerült behalozni a pályatengely felé, biztosítva a belsőhelyes pozíciót a többiekkel szemben is. A bójánál visszaverték az oroszok támadását és hatodik helyen futottak célba.

Sánta Bence az első futamot nem fejezte be (DNC), a másodikban 44. helyen futott célba. Összesítésben a 93.

RÉSZSIKEREK A NEGYEDIK NAPON

470-esben már Arany és Ezüst csoportra oszlott a mezőny, de a két flotta nem egyforma létszámú, az Aranycsoportba csak az első húsz hajó került. Gyapjas Balázs és Zsombor az Ezüstcsoportban vitorlázik, ahol futam-

győzelemmel kezdtek! Sajnos 31. hellyel folytatták és így most a 28. helyen állnak. Mindenesetre egy futamgyőzelem élménye jól jön motivációként a folytatáshoz!

Berecz Zsombor hatodik és hetedik helyezése szintén jó versenyzés eredménye. Éppen csak két ponttal maradt le arról, hogy ne a nehezebb úton kelljen beverekednie magát a Medal Race-be.

Érdi Máriának viszont jelentősen megnehezedett a helyzete az Éremfutamba kerülésre. Neki nem jött össze a negyedik nap. 53., majd 13. helyen ért célba, ezzel visszacsúszott a 22. helyre.

Nacra 17-ben a Virág Flóra – Jankovics Gábor egység 11 futamon van túl, amelyből ők nyerték a nyolcadikat! Összetettben a 24. helyen állnak.

Sánta Bence a 92. a tabellán.

BERECZ ZSOMBOR A DÖNTŐBEN!

Berecz Zsombor bravúros vitorlázással bekerült a legjobb öt versenyző közé, így holnap indulhat az Éremfutamban!

A csütörtöki két utolsó selejtezőfutam során egy 6. és egy 7. futamhelyezéssel zárt, akkor a nyolc futam összesített eredménye alapján a 6. helyen végzett.

Zsombor a tegnapi futameredményei alapján folytathatta a versenyt. Délelőtt halasztással indult a nap, a versenyzők délután, 17 óra után szálltak vízre. Zsombor biztonsági vitorlázással (17. hely) került az elődöntőbe. Innen hárman kerültek a fináléba. Ötüknek – sorrendben a török Alican Kaynarnak, az észt Denis Karpaknak, a svéd Max Salminennek, Berecz Zsombornak és a holland Nicholas Heinernek – egyforma az esélyük a győzelemre.

Érdi Mária – ma ugyan jobban vitorlázott, mint tegnap –, de a korábbi gyengébb futamai, illetve a kizárása miatt nem került az Éremfutamba. A futameredményei: 7., 1., 27., 7., UFD, 3., 53., 13., 8. és 13. Összetettben a 12. helyen végzett.

BERECZ ZSOMBOR EZÜSTÉRMES

A magyarok közül egyedül Berecz Zsombor volt érdekelt a Medal Race-ben. Végre fújt a szél, sokak számára a kelleténél erősebben. 20–25 csomós alapszélben rajtolt a Finn mezőny, Zsombi tisztán a jó oldalon indult. Az első kreuzban kapott egy vitatható büntetést, a bírók szerint az észt Karpaknak nem adott útjogot. A kétfordulós büntetés azt jelentette, hogy a vezető helyről az utolsóra esett vissza, de szorosan a többiek mögött érkezett az utolsó hátszél végéhez, már csak a rövid félszeles befutó volt hátra, amikor az utolsó bójánál egy erős ráfújás érkezett, amiben az észt és a holland versenyző felborult, Zsombi viszont magabiztosan halzott, majd a török srác is borult, így őt is megkerülte, és a második helyre ért célba. A svéd Max Salminen győzött, harmadik helyen pedig a török Alican Kaynar végzett. Az észt Denis Karpak, csak az ötödik lett.

Berecz Zsombornak az újfajta lebonyolítási rend egyértelműen kedvezett, a régi szerint nem lehetett volna érmes. Igaz, akkor a selejtezők során nyilván más taktika szerint versenyez. Kíváncsi lennék a versenyzők véleményére, de első ránézésre úgy tűnik, hogy az utolsó futam izgalmasabbá tétele miatt áldozták fel a sorozatversenyben kiegyensúlyozott vitorlázás preferálását.

Virág Flóriának a 25., Gyapjas testvérek a 27., Sánta Bence a 91. helyen fejezték be a versenyt.



Berecz Zsombor a Medal Race-ben

A második helyen végzett – fotó: JesÚs Renedo





Alican Kaynar az utolsó bójánál borult...



A 470-es mezőny simán megbirkózott az erős széllel az Éremfutamban
Finn döntő harminccsomós szélben



LUCA DEVOTI GONDOLATAI

Luca Devoti a nemzetközi vitorlássport színes és fontos alakja. Olimpiai ezüstérmes, America's Cupon csapatvezető volt, hajóépítő és a Devoti Finn Academy vezetője.

Blogjában a Trofeo Princesa Sofia verseny után írta le gondolatait a Finn osztály versenyeiről, és a kipróbált új lebonyolítási rendről. És persze sok minden másról is...

Palma de Mallorca csodás volt idén. A hibátlan napsütés és tökéletes szelek tették emlékezetessé kedvenc sportunkat. Remek futamokat követően a döntőre erős széllel készült a természet, ezzel is emelve a vitorlások legrangosabbjának (Finn – a szerk.) döntőjét.

Berez Zsombor egy erősen kétséges büntetést kapott a kreuzszakaszban egy, az eszt Denisz Karpakkal történt véleményes backboard/steuerboard találkozás miatt. Zsombor a füttyre egy elképesztően gyors büntető végrehajtásával, és egy befutóra halzolóssal adott profi, csattanós választ.

A versenyzők utolsó erőmorzsáikat is felhasználták a győzelem érdekében. Egészen az utolsó méterekig nyílt volt a verseny az első négy helyezett között, akiknek harminccsomós szélben kellett a befutóra halzolniuk!

A svéd Max Salminen nyert, a sírból visszahozva a manővert. Hárman is borultak a befutó felé: a korábban vezető Kaynar nem tudta kezelni az esetleges győzelem lehetőségét, és eldobta a gépét az utolsó legfontosabb lélektani pillanatban. Karpak szintén borult, a holland Nicholas Heiner elfelejtett ráengedni a manőver előtt az albára, ami húsz perc kimerítő küzdelem után szintén a végzetét okozta. Viszont Berez Zsombor nem hibázott, és végül a második helyen végzett.

A palmai verseny döntő napján igazi vitorlás referencia idő volt, nincs olyan sport, ami ezt az élményt felülmúlhatná. Mégis alig néhány néző és újságíró, fotós és tévés volt kint a versenyeken. Miért? A megcsappant lelkesedés oka az volt, hogy a Nacrák és a 49erek nem tudtak kimenni versenyezni, ugyanis ezek a csodák csak gyenge és közepes szélben használhatóak! Erősebb szélben már nem biztonságosak és rengeteg segítséget, technikai mentést igényelnek!

Vitorlások, amelyek nem bírják a tengert! Ezek a hajók itt a jövő nevezetes foilereinek az elődei!? Erről beszélnek az internethősök, mint az elavult dingiversenyzést leváltó szuper látványsportról?

Ez nem egy remélt szebb jövőhöz, hanem a vitorlássport végéhez vezet...

A vitorlássportnak tenger- és szélálló hajókra van szükségük, amelyek képesek egyedül boldogulni göröngyös vízen is. Érdekességként szerepelhet egy-két akrobata is, de már így is van belőlük elég. A következő ugrás az ismeretlenbe a foilingos Nacra lesz, ezzel is tágítva az olimpiára korlátlanul elkölthető értelmetlen kiadások özönét.

Hogyan fogják az olimpián lecsöndesíteni Enoshima hatalmas »mosógépét«, és a göröngyös tengert néhány akrobata számára?

A tokiói olimpián – a rióihoz hasonlóan – a Finn és a 470 várható diadalmenete ellenére, a fotósok és kameramanok rohannak majd megörökíteni az akrobatákat a csendes öblökben, nehogy vizes legyen a sokmillió technika?

Miközben kinn a tengeren férfiak és nők vitorláznak, keményen küzdenek...

Az új rendezési rendszer ragyogóan bizonyított. A nyolc futamot követő döntő, a gladiátorok küzdelmével remek volt. Az előírások szerinti – a minimum nyolccsomszél felett –, a versenyen engedélyezett free pumping (szabad meghajtás – *a szerk.*) a játékot még izgalmasabbá és nyitottabbá teszi.

Kell ennél izgalmasabb, élménytelibb verseny?

(Rutai István fordítása)

Hát... Ami azt illeti Luca Devoti véleménye mondhatni markáns – mint midig –, de helyálló. Egyetlen, a lebonyolítást érintő mondata váltott ki belőlem kétséget csupán. Szerinte az új rendezés ragyogóan bizonyított...

Szerintem viszont nem.

De hogy jövök én ahhoz, hogy egy olimpiai ezüstérmessel – aki ma is a nemzetközi vitorlázás egyik meghatározó alakja – vitába szálljak?

Azért véleményem lehet. Számomra úgy tűnik, hogy az utolsó futam izgalmasabbá tétele miatt áldozták fel a sorozatversenyben kiegyensúlyozott vitorlázás preferálását. Palmán a finnek a döntő futamot megelőzően versenyben töltöttek úgy 12–15 órát, harcoltak a helyezésekért, de mindez nem számított, a korábbi eredményüket nem vitték magukkal a döntőbe, ahol egyetlen hiba is végzetesnek bizonyult, néhány másodperc (esetleg csak tizedmásodperc) pecsételte meg három hajó sorsát. Valószínű, hogy ez is volt a cél.

Megkérdeztem az érdekeltet, Berecz Zsombort, aki a palmai versenyen profitált az új szisztémából, hiszen a bevált gyakorlat, azaz a korábbi lebonyolítás szerint nem lehetett volna érmes. Igaz, akkor viszont nyilván más taktika szerint versenyez az összes futamon.

Berecz Zsombor: – Szerintem nem jó, igazságtalan, és a vitorlázás nem erről szól... Most Mallorcán Karpak a régi rendszer szerint nem maradhatott volna le a dobogóról, én pedig nem állhattam volna fel oda. Mégis, hozzám a régi gyakorlat áll közelebb.

A napokig tartó, 8–12 futamból álló versenyek során rendszerint változó szélviszonyok között versenyezhetünk, ez természetesen nivellálja a különbséget az inkább gyenge- vagy éppenséggel az erősseles menők között. De egy hibás bírói döntés is megfoszthat bárkit a győzelemtől. Gondoljuk meg, a vitorlázás a sportszerű versenyzésről szól, ezt támogatja a büntetésvállalás is. De egy rövid, 15–20 perces futamban, amikor minden ezen az egy futamon múlik, ki fog önként forogni? És persze amennyiben a korábbi futamok nem számítanak, nyilván más, a korábbiaktól eltérő taktikával kell a selejtezők során versenyezni. Elegendő a mezőny elején végezni, az élmezőnynek nem kell minden futamon a maximumot nyújtani. A végjátékot, azaz az elődöntőt és a döntőt kivéve sokkal kevésbé lesznek élesek a küzdelmek. Aki már biztosan bekerül a döntőbe, nem nagyon fog küzdeni egy-egy helyezésért, így akár szándéka ellenére is borulhat a sorrend. De szélsőséges esetben törekedhet arra is, hogy egy veszélyesnek ítélt ellenfelét nehéz helyzetbe hozza, illetve akár ki is ejtheti a továbbjutók közül. Elképzelhető, hogy az utolsó selejtező futamokon »párosversenyek« alakulnak ki...

Tulajdonképpen a Medal Race sem egy régi »találmány«, de azt jobbnak gondolom, mert az is csak egy futam a sok közül, még akkor is, ha kiemelten – dupla ponttal – számolják. A korábbi nyolcnak-tíznek így mégis jóval nagyobb a súlya a végelszámolásnál.





Berecz Zsombor a Balatoni Yacht Club versenyzője
Fotó: Pedro Martinez

Szekeres László

EGY RÉGI-ÚJ VITORLÁS EGYESÜLET BALATONI YACHT CLUB



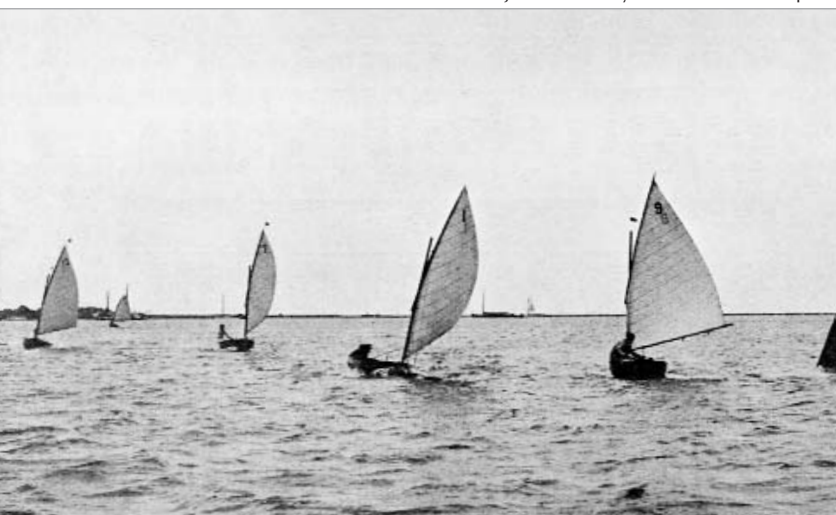
A Balatoni Yacht Club a II. világháborút követő diktatúra idején történt felszámolása után, 1991-ben újjáalakult, de aktívan csak az idén kapcsolódott be a magyar vitorláséletbe. Az egyesület új vezetésének deklarált célja, hogy néhány év alatt a legeredményesebb balatoni klubok között tartsák számon.



Gróf Hunyady József a klub első elnöke



Balatonkenese–Keszthely rekorverseny alapidejét Jordan Károly állította fel
A 12 lábask jollék versenye az 1928-as olimpián



Magyarország első vitorlás egyesülete a Magyar Királyi Yacht Club (ma Balatonfüredi Yacht Club), a második pedig a Balatoni Yacht Club, amelyet 1912. december 17-én, Budapesten, a Gresham palota Venezia kávéházában alapítottak. Az alakuló közgyűlést dr. Philippp Ödön táblabíró vezette. Az elnöki tisztség betöltetlenül maradt, alnökké Simaházy-Tóth Edét és Engel Ernőt, a klub kapitányának dr. Jordan Károlyt, titkárnak Kleidin Hugót választotta a közgyűlés.

Érdeemes röviden összefoglalni azt a tartalmas, aktív és elkötelezett tevékenységet, amelyet az egyesület a múltban folytatott, hiszen sokat tanulhatunk belőle.

Az alapítók verseny- és rendszabályt, ügyrendet alkottak. A versenyszabályok összeállításánál nagy nehézséget jelentett, hogy nem volt két, még csak hasonló hajó sem a versenyezni szándékozók tulajdonában. Végül dr. Jordan Károly oldotta meg a problémát az általa alkotott „sebességi szám” alkalmazásával. Természetesen ez az előnyadós forma, mint ahogy egyetlen handicap sem volt abszolút igazságos, mégis a mai napig hasonlót használnak szerte a világon.

Az alapítás évében már működött a klub Aliga-Vilgosi Osztálya, 1913-ban alapították a Balatonlellei, majd a Balatonszemesi Osztályt is.

Augusztus 17-én Szemesen rendezték az első nyilvános vitorlásversenyt, amelyen 14 hajó indult. A verseny után rendkívüli közgyűlést tartottak, ahol gr. Hunyady Józsefet a klub első elnökévé választották.

Egy héttel később a Balatonalmádi és a Balatonboglári Osztály is megkezdte tevékenységét.

1914. július 11-én alakult meg a klub Keszthelyi Osztálya. Július 26-án rendezte a klub második nyilvános versenyét Balatonalmádiban.

Másnap érkezett a hadüzenet híre, és utána kitört az első világháború. 1915. és 1919. között a klub nem működött hivatalosan.

1920. március 19-én közgyűlést tartottak, ezzel újra kezdetét vette a klubélet. Még ebben az évben a Balatoni Yacht Club három versenyt rendezett, augusztus 8-án Siófokon, augusztus 15-én Balatonvilágoson és augusztus 22-én ismét Siófokon.

1921-ben a klub választmánya kiírta a ma is érvényes Balatonkenese–Keszthely rekordversenyt. Még ebben az évben, szeptember 6-án Jordan Károly Pelso nevű hajójával 6 óra 42 perc alatt tette meg a távot, ezzel felállította az alapidőt, amelyet csak nyolc évvel később Uhl Gyulának, Grofcsik János tulajdonát képező Sirocco nevű hajójával sikerült megdöntenie. Az új rekordidő 5 óra 53 perc volt.

1923-ban a BYC már nyolc versenyt rendezett. A következő években tovább bővült a klub tagjainak száma, újabb Osztályok alakultak, és szaporodott a klub által rendezett versenyek száma. A helyi klubrendezvények helyett egyre inkább a nyílt és hosszabb távú versenyek vették át. Az egyesület folyamatosan fejlődött.

1928-ban első alkalommal vettek részt magyar vitorlázók az olimpiai játékokon. Amszterdamban a 12 lábask osztályban Uhl Raoul, a BYC versenyzője a 13. helyen végzett.

1929. december 3-án megalakult a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség, amelyet a korának két kiemelkedő klubja, a KMYC és a BYC alapított, a többiek csak később

csatlakoztak. A szövetség első vezetői a következő személyek voltak: gr. Széchenyi Emil (elnök), dr. Ugron Gábor és Véghegy Dezső (alelnökök), dr. Klöss Károly (vezértitkár), Grofcsik János (kapitány).

1934-ben – a klubok között a legtöbb – már 46 hajó volt a BYC tagság tulajdonában.

Szintén 1934-ben a KMYC és a BYC kezdeményezésére, az MVYSz támogatásával és a Vöröskereszt aktív közreműködésével 16 településen viharjelző- és mentőállomásokat létesítettek a Balatonon.

A továbbiakban is sikeres volt az egyesület, a második világháborút megelőzően kétezer tagot számlált.

Dulin Jenő: – A Balatoni Yacht Club alapítóinak célja a vitorlázás népszerűsítése, biztonságosabbá tétele, a „magyar tenger” magyar családok szívéhez való közelebb vitele volt. Fontos feladatuknak tekintették a versenyvitorlázás lehetőségeinek megteremtését, az utánpótlás-nevelést, a vitorlás versenyszabályok és egységes hajóosztályok rendszerének kialakítását.

A Balatoni Yacht Club 1929-ben elsőként lett a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség tagja és aktív támogatója.

Az egyesület dinamikus fejlődött, az 1930-as években 1500 tagjuk volt, és számtalan bajnoki címmel büszkélkedett. A klubhoz kötődik több vitorlásverseny megrendezése a Balatonon, köztük a máig élő Kenese–Keszthely rekordverseny. 1921-től kiadtak egy vitorlás újságot, a Magyar Yachtot, 1930-ban megalapították a Kolossváry utánpótlás vándordíjat. Fontosnak tartották a balatoni vitorlázás infrastrukturális fejlesztését, az egyesület számos klubházat, hajótelelőt építtetett, többek között Aliga-Világoson, Zamárdiban, Keszthelyen, Balatonfüreden, Siófokon. Az egyesület aktívan támogatta az állami kikötők építését is.

Az egyesületnek jelentős érdeme volt az 1930-as években a Balatoni Viharjelző Szolgálat megszervezésében.

A sikeres egyesületet a második világháborút követően, 1949-ben feloszlatták, ingó és ingatlan vagyonát elkobozták. A '60-as, '70-es években több sikertelen próbálkozás történt az egyesület újjáélesztésére, de erre csak a rendszerváltást követően, Kiss Gyula egykori klubtag és eredményes vitorlázó kezdeményezésére került sor, a Balatoni Yacht Club 1991-ben jogfolytonosan újjáalakult.

Mára a régi tagok közül többen elhunytak, sokan már nem aktívak, így az egyesület nem tudott érdemi tevékenységet kifejezni.

TARTALMAS JÖVŐ

2017-ben egy fiatal csapat – akik versenyzőként, edzőként, sportmenedzserként, sportegyesületi vezetőként már bizonyítottak – elhatározta, hogy az egyesület tevékenységét megújítja. Többek között Berez Zsombor, Kelemen Tamás és Ugron Gáspár, akik már együtt dolgoztak az elmúlt években is.

Ugron Gáspár Gábor: – Három hónappal az egyesület megújításáról határozó közgyűlés után nagy örömmel számomra, hogy egyre többen csatlakoznak hozzánk, köztük számos olyan versenyvitorlázó, edző, oktató, sportmenedzser, akik eddig is eredményes tevékenységet végeztek, és velünk együtt úgy gondolták, hogy a Balatoni Yacht Club kiemelkedő múltbeli tevékenységét érdemes megújítani, és tartalmas, magas színvonalú szakmai munkával, és cselekvő közösségépítéssel ismét méltóvá tenni egykori hírnevére.



Dulin Jenő a könyve bemutatóján – 2015, Balatonfüred



Berez Zsombor



Arató Richárd

Kelemen Tamás





BYC Radial csapat: Goldfinger Dárió, Veisse Zoltán, Rácz Bence



Veisse Zoltán – fotó: Cserta Gábor

Berecz Zsombor Mallorcán – fotó: Pedro Martinez



Berecz Zsombor, háromszoros olimpikon is az egyesület színeiben kezdte meg a tokiói olimpiára történő felkészülést. Változatlan intenzitással, a riói tapasztalatokra és a nemzetközi gyakorlatára alapozva dolgozik. Változatlan stábbal állunk mögötte, hogy a legjobbat tudja kihozni az elkövetkező négy évből. Az elmúlt olimpiai ciklus alatt – sportmenedzseri vezetőjeként – láttam és tudom, milyen munka van ebben a fiúban, és milyen szellemi, emberi tartás párosul hozzá. Zsombi – a szó legnemesebb értelmében – egy igazi gladiátor, és amit csinál az példaértékű, a fiatalok számára óriási motivációt jelent.

Márciusban kezdtük az ifjúsági versenyprogramot. Első körben a Laser Radial hajóosztályban, Arató Richárd edzői közreműködésével. A csapat: Veisse Zoltán, Goldfinger Dárió, Rácz Bence. Az első versenyeken már túl is vannak a fiúk, Koperbe Goldfinger Dárió a legjobb magyar versenyzőként korosztályos ezüstérmet szerzett U17 kategóriában. A Hyeres-i Laser Európa Kupán Veisse Zoli 10. helyen, a legjobb magyarként zárta a versenyt.

Megkezdjük a Laser 4.7 és Optimist versenyprogram szervezését, valamint a vitorlás gyerektáborok előkészítését. A célunk, hogy a Balatoni Yacht Club középtávon hazánk egyik legaktívabb, magas szakmai színvonalon működő, széleskörű tevékenységet folytató egyesületévé fejlődjön, amely kiemelt hangsúlyt helyez az utánpótlás kiválasztásra, az utánpótlás-nevelésre, az utánpótlás és olimpiai élsportra, a magas színvonalú versenyrendezésre és a hazai vitorlás hagyományok ápolására.

A megújított egyesület kiemelt célja a jogelőd hagyományainak és szellemi örökségének ápolása.

Rövid Éva: – A Balatoni Yacht Club tevékenységét az elmúlt évtizedben Dulin Jenő neve fémjelzte, ő volt a klub elnöke, aki fáradhatatlanul dolgozott az egyesület és a hazai vitorlássport érdekében, kiemelten a vitorlássport történetével és hagyományainak ápolásával foglalkozott. Nagy örömmel fogadta lelkes csapatunkat és teljes mértékben támogatja az új kezdeményezéseinket.

Úgy gondolom, hogy példaértékű az a történelemkutatási tevékenység, amelyet az elmúlt évtizedekben végzett. Számos vitorlázástörténettel foglalkozó cikket és több könyvet írt, amelyek közül kiemelkedik a 2015-ben kiadott *A magyar vitorlázás története* című, hiánypótló enciklopédia, hiszen Gyapay Andor 1927-ben megjelent műve óta nem jelent meg egybefüggő történeti munka a magyar vitorlázásról. A Magyar Vitorlás Szövetség több rendezvényét és vitorlás kiállítását is segítette. Dulin Jenő elmondása szerint munkásságát – és a hiánypótló mű megírását – nagyban inspirálta a Balatoni Yacht Club bő évszázados múltja és történelme.

A Balatoni Yacht Club új vezetése aktív és tartalmas célokat állított maga elé. Az utánpótlás biztosítására – Optimist és Laser 4.7 hajóosztályokra alapozva – kezdő táborokat és iskolai vitorlásprogramot tervezünk. A továbblépéshez fontos egy jól működő, többszintű utánpótlás-nevelő program megvalósítása, amely valódi értéket és tudást ad a fiataloknak. A klub még a '30-as években hozta létre „Edzőjtek a szelek szárnyán” elnevezésű alapítványát a fiatal tehetségek számára, amelyet most újjá kívánunk éleszteni.

Továbbá szükséges az olimpiai aspiránsoknak egy professzionális felkészülési program biztosítása. Jelenleg egy ilyen versenyzőnk van, Berecz Zsombor személyében, akinek a tokiói olimpiára történő magas szintű felkészülést

kell biztosítanunk, amely alapja lehet a sikeres szereplésének. Egy ilyen program mások számára is vonzó lehet, hiszen számos vitorlázó van hazánkban, akik a tehetségüket úgy tudják kamatoztatni, ha megkapják mindazt a háttértámogatást amely a kiemelkedő nemzetközi eredményhez szükséges.

Foglalkoznunk kell a versenyzőink az élsport utáni életének megalapozásával, egy valódi életpálya modellt kell mutassunk nekik.

Tervezzük továbbá ifjúsági, olimpiai és nagyhajós osztályokban versenyek magas szakmai színvonalú rendezését.

Ugron Gáspár Gábor a magyar vitorlázás kiemelkedő alakjának, Ugron Gáspár Gábornak a dédunokája.

Ugron Gáspár: – Kétségtelen, hogy dédnagyapám, Ugron Gábor hagyatéka, eredményei, tevékenysége rám is nagy hatással van, mind a vitorlázás, mind egyéb társadalmi elkötelezettség tekintetében. Az ő munkásságára méltán lehet büszke a család. Dédnagyapám előtt tisztelegve hoztuk létre az Ugron Gábor Emlékdíjat, amelyet minden évben a Kékszalag legeredményesebb egytestű hajója részére biztosítunk. 2014-ben az ő munkásságának emléket állítva helyezték el emléktáblát a Magyar Vitorlás Szövetség és Balatonfüred Önkormányzata a balatonfüredi BAHART kikötő előtt lévő Rózsakertben.

Számomra az utánpótlás-nevelés kiemelt feladat, hiszen a fiatalokból lesznek a jövő bajnokai. Ehhez azonban az ifjúsági korosztállyal foglalkozó edzők munkája elengedhetetlen. Rutai Istvánnal közösen, az ő motiválásukra – és Timár Péter emlékének adózva – hoztuk létre a Timu Emlékdíjat, amelyet minden évben a legeredményesebb utánpótlás-edző részére biztosítunk, ezzel is motiválva a hazai szakembereket.

Az elmúlt hét évben az MVM Sportegyesület vitorlás szakosztályának vezetőjeként, egy jó csapattal azért munkálkodtunk, hogy egy gyakorlatilag ismeretlen, cirka harminc tagból álló rekreációs klubból Magyarország egyik eredményes, magas szakmai színvonalon működő egyesületét hozzuk létre. Az utánpótlás-nevelés, a versenyrendezés és az olimpiai élsport terén professzionális színvonal megteremtésére törekedtünk. Úgy gondolom, sikerrel.

A jövőben a Balatoni Yacht Clubban hasonló eredményeket szeretnénk elérni.

Berecz Zsombor továbbra is sikeres, immár a Balatoni Yacht Club színeiben második helyen végzett a mallorcai – az idei első jelentős – nemzetközi versenyen.

Berecz Zsombor: – Ugron Gáspár távozott az MVM-ből, és egyúttal a vitorlás szakosztályban betöltött tisztségéről is lemondott, mert a klub alapszabálya szerint a vezetőségben csak a cég dolgozója vállalhat feladatot. Én pedig választhattam, hogy megyek vagy maradok... Gazsi hívott, én pedig úgy döntöttem, hogy továbblépek. A korábbiakban is mindig lojális voltam, vele se viselkedhettem másként. Az elmúlt években sok segítséget kaptam személy szerint tőle, jól dolgoztunk együtt, és olyan háttérrel, barátságos légkört biztosított, ami nagyban segítette a felkészülésemet és a fejlődésemet. Persze az MVM SE és a Magyar Vitorlás Szövetség is támogatott, de az más, egy kevésbé személyes dolog.

Adott tehát egy nagy hagyományokkal, évszázados múlttal rendelkező, megújulófélben lévő egyesület, mi pedig őszintén reméljük, hogy újra sikeres lesz, és a kitűzött céljaitak maradéktalanul meg tudják valósítani. A lehetőség mindenesetre adott.



Ugron Gábor



Ugron Gábor emléktáblája a Rózsakertben

Ugron Gáspár Gábor



HAJÓÉPÍTÉS

Építésvezető

Szekeres László – Média & Marketing

Tervezői tanácsadók

Déry Attila és Mezey Zoltán – Flaar Kft.

Kivitelező művezető

Lovas Péter – Regatta Service

Supervisor

Antal Gábor – Pata Boats

Tanácsadó

Simon Tamás – Farix

Sablon építés, festés

Klaszik Építő Kft.

Szállítás

Ford Petrányi

Nelson Flottalízing

TransAgent Kft.

Állványozás

Hercsel Építőipari Kft.

További közreműködők

T-Jolle Kft. munkatársai Tönkő Gábor,
Nautic Boat Kft. munkatársai Soponyai Géza
vezetésével.

BESZÁLLÍTÓK

Sablon vázszerkezet

Ertl Faipari Kft.

Karbon

Zoltek™ PX35

Gyanta

Farix, Araldite (Huntsman) epoxi

Alvin-Plast, Axon epoxi

Egyéb építőanyagok

Alvin-Plast zrt.

Vakárboc

Hodács Composites

Orrsudár, árboc, baum

Pauger Carbon

Vitorlák

Hunsails

Veretek

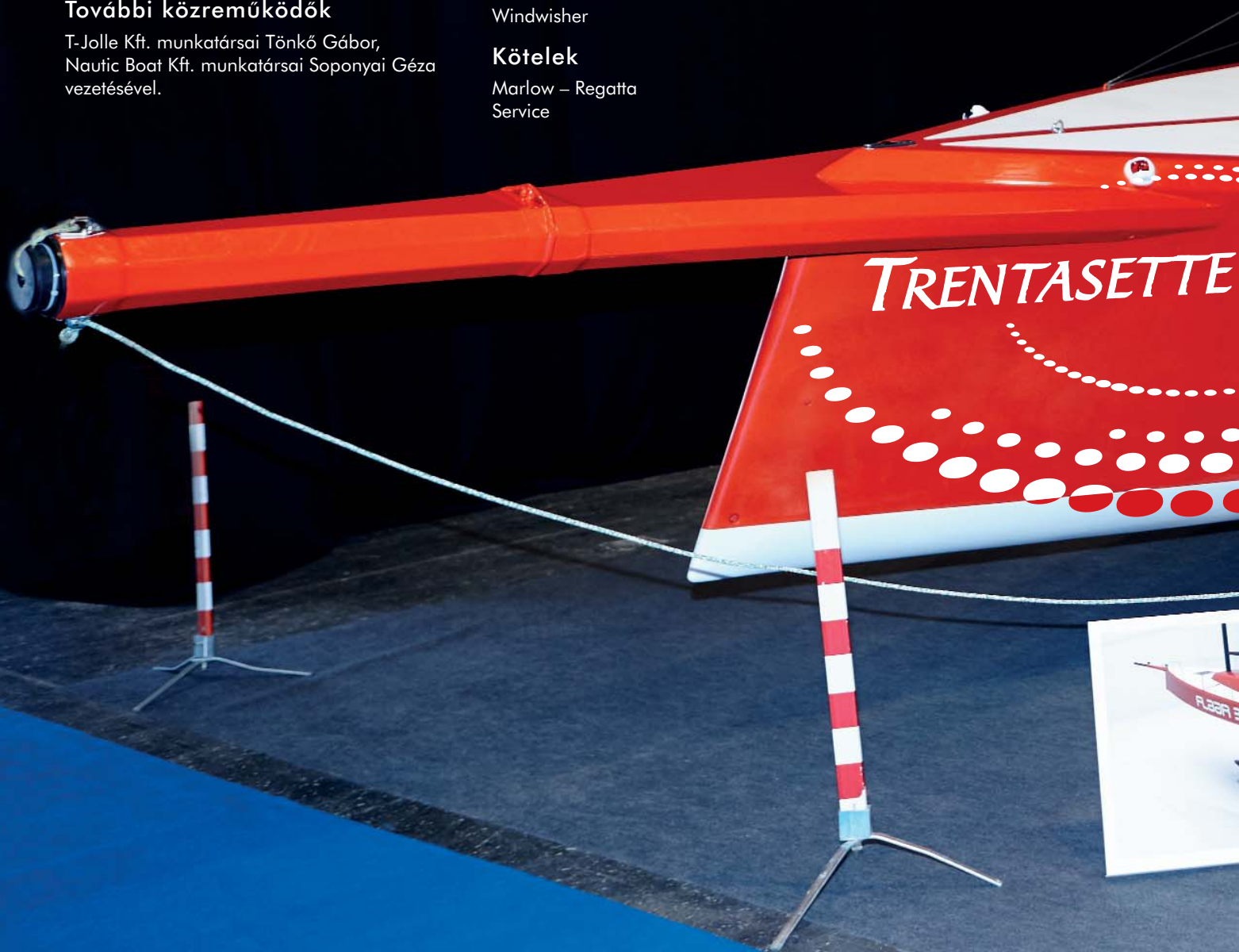
Harken, Antall, TyeTec

Műszerek

Windwisher

Kötelek

Marlow – Regatta
Service



Szekeres László

37 LÁBAS TAVI VERSENYHAJÓ TRENTA SETTE





Válszfalak és bordák



Keelkonzol



Deck illesztés

Hőkezelő kamrában



Legutóbb arról számoltunk be, hogy a bordák és válaszfalak elkészültek. A hajó üres alsó héja 242 kg, ez a tervezettnél mindössze két kilogrammal több, ami a gyakorlatban elhanyagolható.

A válaszfalak és bordák kézi laminálás után vákuumozva készültek, illesztésük kézi munkával történt, a beépítést egyszerű kézi laminálással végeztük. Beragasztásuk előtt minden egyes darab tömegét megmértünk, így a munkák során végig becsülhető volt a tömeg, amely az összes válaszfal és borda beépítése után a tervezettel gyakorlatilag megegyezett, az eltérés jelentéktelen, egy százalékon belül volt.

A deksablon felállítása, valamint a karbonrétegek – kívül 1000, belül 800 gr/m² –, a megerősítések és szendvicsanyagok behelyezése után, szintén vákuuminfúziós technológiát alkalmazva készült a deck. Az összes veret helyén 4–8 réteg, 2400–5600 gr/m² a megerősítés. A deck – pontosabban fogalmazva a hajó komplett felső része – sem lett nehezebb, mint az előzetesen számított 220 kilogramm.

A munkánk során a legrizikósabb feladatnak a keelkonzol elkészítése ígérkezett. Nem is kellett »csalódnunk«. A 128 réteg 6–800 gr/m²-es karbonból álló, 75 mm vastag profilt csak a második nekifutásra sikerült kifogástalanul elkészítenünk. A két félből álló konzol összeragasztása során nem használhattunk térkiöltésre gittet, mert az lényegesen gyengítette volna a szerkezetet, ezért a ragasztandó felületet a lehető legpontosabban kellett – még a sablonban – síkba csiszolni. Ez egy hosszú folyamat, amit csak sokszori próbaillesztéssel lehetett megoldani. Amikor jónak ítéltük a darabokat epoxi gyantával ragasztottuk össze. Az első élre, a teljes hosszban, 120–120 milliméteres szélességben további 1200 gr/m²-es megerősítést lamináltunk. A felület megfelelő volt, így festés előtt csak alapozni kellett. A keelkonzol egy kúpos fejben végződik, a fej a keelszekrénybe kerülő ellendarabja erről készült. A kúpos fejrészre azért van szükség, mert a keel – természetesen a konzollal együtt – felhúzható.

Ezt követően ideiglenesen felhelyeztük a hajó alsó részére a decket, hogy a bordák és válaszfalak illesztése megtörténhessen.

Elkészült a keelszekrény, és a beépítés előtt ideiglenesen rögzítettük, hogy belepróbálhassuk a keelkonzolt. Csak a hossz- és keresztirányú beállítást követően lamináltuk a helyére. Ezen a ponton brutális erősítést kapott a hajó: a keelszekrény környékén cca. 20 mm vastag, maganyag nélküli, kizárólag karbon-epoxi az alsóhéj, és erre került keelszekrény beerősítése, amely további 8–12 réteg 600 gr/m²-es karbon. Ezen felül a keelszekrényt a hossz- és keresztbordákhoz is hasonló módon rögzítettük.

Bekerült a cockpitba a két híd. Az elsőre a nagyvitorla-behúzó kocsis sínje, a hátsóra pedig a kormányveretek kerülnek. Az előbbi beépítése okozott némi izgalmat, ugyanis a cockpit alatt egy cca. 45 centis helyen kellett a középső, függőleges megerősítést a hajóhéjhoz, és az ott található hossz- és keresztbordákhoz laminálni.

Következett a két fél – a hajótest és a deck – összeragasztása, valamint laminálása, majd az egész hajó és az alkatrészek (kormány, kormánytok, keelkonzol, ajtó, kabin tető, keelszekrény tető, fuxtető stb.) hőkezelése.

Ehhez egy hőszigetelt kamrát kellett építeni. A hőkezelést – a hajó gondos alátámasztását követően – három fokozatban kezdtük, majd háromóránként öt fokkal emel-

tük a hőmérsékletet, egészen nyolcan fokig. Ezen a hőmérsékleten kilenc órát tartottuk a hajót, majd hat óra alatt hagytuk visszahűlni. A teljes hőkezelés így 26 órát vett igénybe.

A teljes veretézést megcsináltuk, majd mindent eltávolítottunk a hajóról, így később, a festés munkálatai után csak újra fel kellett szerelni az alkatrészeket.

A kész hajó nem tartalmaz »idegen« anyagot, kizárólag karbonból, epoxigyantából és zártcéllás habból készült. Fém alkatrészek kizárólag a veretek, és a felszerelésükhöz szükséges csavarok, valamint egy emelőszem.

A festés részletekben történt, először a hajó alja készült el, majd a deck, végül az oldala.

A hajó teljes külső felületének csiszolása után két-három rétegben epoxi szórógittet kapott, majd egy epoxi alapozót. Minden réteg felhordása után újabb, egyre finomabb csiszolás, a másodikról vizes csiszolás következett. A poliuretán festéket alul három, oldalt és a decken két rétegben fújtuk. Ekkor is minden újabb réteg után a felületet egyre finomabb papírral vízben csiszoltuk. A festett hajótestet három lépcsőben políroztuk.

A kabinban – a csiszolást követően – teddy hengerrel felhordott két réteg epoxi festék került a felületre. A cockpit alatt nincs festve a hajó.

A decken és a cockpitban lévő csúszásgátló: poliuretán festékbe, a felhordás után közvetlenül szórt korundpor. (Ez a csiszolópapír anyaga.)

Beneveztük a hajót a Budapest Boat Show Újdonság Pályázatára, amelyen a zsűri első díjat ítélte a Trentasette projektnek. Így kivittük a kiállításra, ahol a közönség körében is sikerrel szerepelt. Mindenki dicsérően nyilatkozott, de a legnagyobb elismerés talán az volt, hogy többen is hazánk kiemelkedően legjobb hajóépítő műhely termékének vélték a hajót.

Szakemberek is gratuláltak, és neves vitorlázóknak is tetszett a hajó. Sokan jelezték, hogy kipróbálnák. Számukra kedvező hírünk van. 2017. május 12. és 14. között rendezik a Balatonfüred Boat Show-t, ahol egy nyílt nap keretében lehetőséget biztosítunk egy próbaútra az érdeklődőknek.

Standunkon több – kizárólag külföldi – televíziós társaság is forgatott, interjúkat is készítettek. A kiállításon megjelent egyetlen hazai televízió (M4) stábját viszont nem érdekelte a pályázat-győztes hajó.

Ugyanakkor több hazai szakportál is beszámolt a Trentasettéről. Március 7-én egy hosszabb – számunkra igencsak kedvező – ismertető jelent meg a legnagyobb német szakfolyóirat, a Yacht on-line oldalán, és egy hónapig a címlapon, vezető helyen volt olvasható. (Jelenleg is elérhető a <http://www.yacht.de> oldalon, a Neues Raketenboot vom Plattensee címen).

A hajót összeállítottuk, belekerült a keelkonzol, felszereltük a bulbát, vízre tettük és beállítottuk az árbócot. Tulajdonképpen ilyen egyszerű volt a dolog, gyakorlatilag minden stimmelt.

A bonyodalmak ezután kezdődtek... Az árbóc beemelése után kidarúztuk a hajót. Azaz csak kidarúztuk volna. A kikötő daruja (lásd a képen) viszont nem alkalmas egy ekkora árbócú hajó kiemelésére, mert a vízszínes »gémje« útban van. Nagyon... Végül – hosszas kínlódás árán – úgy lehetett kiemelni a hajót, hogy nagyon előre kellett billenteni. Mi ezzel a baj? Hát csak annyi, hogy amikor a bakra – vagy a vízbe – kerül, akkor csak vízszintes állapotba



Az első szórógitt



Kész a deck festése



Kiállításon az oklevéllel
Litkey Farkas is elismerően nyilatkozott





Keelkonzol beemelése



Konzol illesztése a bulbához



Az összeállított tőkesúly

Árbóc nélkül



kell engedni... Ráadásul a Trentasettét egy fix emelőpon-
ton kell megemelni, mert az alul átvezetett heveder ko-
moly sérülést okozhat, elsősorban a hajó alsó peremén,
ugyanis itt is rendkívül vékony a laminát, mindössze 800
gramm/négyzetméter. Nincs rá garancia, hogy ez kibírná,
de nem is erre lett méretezve. A kísérletet pedig nem vé-
geznénk el. (Amúgy pedig a hajó súlypontja attól még
nem kerülne hátrébb.) És a fix emelőpont is függőleges
($\pm 2^\circ$) terhelésre van méretezve. Kibírta, de üzemszerűen
nem lehet így emelni.

A vízen jól mutat a hajó, a tervezett vízvonalán úszik,
az alsó pereme meglepően magasan van. A test keveset
merül. Még a keel és a keelkonzol nélküli hajón mozogva
is többen megállapítottuk, hogy érzésre jollés a formasta-
bilitása. Tőkesúlyal persze tovább stabilizálódott. Ez sem
okozott meglepetést, az alja már a rajzon is jollésan –
vagy inkább »szkiffesen« – nézett ki. Ami viszont megle-
pett, hogy keresztirányba keelkonzol nélkül is nehezen
mozdul, pedig a víz alatti része is lapos.

A tőkesúlyemelő szerkezet nem állítom, hogy könnye-
nyedén, de megfelelően működik. Viszont jó sokat kell te-
kerni a csörlőn, hogy akár csak egy arasznyit felhúzzuk ve-
le a keelt. Igaz, nem is számítottunk az ellenkezőjére, de
más valamit kiszámolni, majd azt a gyakorlatban is kipró-
bálni...

Sajnos csak a lapzártánk után érkeznek a Hunsails vitor-
lák, így végre elkezdődhet majd a tesztvitorlázás. Egyelőre
a teljes vitorla-szortimentből, ami hét – két foc, egy gé-
nua, egy code zéró, két gennaker, egy grósz – vitorlát je-
lent, első körben kizárólag azokat rendeltük meg, amelyek
biztosan kellenek, és a tervezett méretben kétséget kizáró-
lag megfelelnek az elképzeléseinknek. A további vitorlákról
pedig az ideji tapasztalatok alapján döntünk. (Használt köl-
csönvitorlák jelentenek addig ideiglenes megoldást, és egy-
ben tesztlehetőséget.)

Az ideji év a teszteléssel és a csapat kialakításával telik.
Természetesen ehhez szükséges, hogy a lehető legtöbb ver-
sényen induljon a hajó.

Azt tervezzük, hogy minél változatosabb körülmények
között, és persze sokat vitorlázunk a hajóval.

Az előzetes számítások – vagy inkább elképzelések –
szerint a hajó elsősorban gyenge- és középszélben érhet el
kiemelkedő menetteljesítményt. A tervezéskor a bőszeles
sebességre lett optimalizálva, de a vízen látva, nem elkép-
zelhetetlen, hogy a bőszeles prioritás nem jelent majd jelen-
tős áldozatot cirkálás során sem. Persze ki legyen optimis-
ta, ha nem mi.

Sok kérdés még nyitott. A versenyzői létszámról egyelő-
re nincs egységes vélemény. Úgy gondolom, hogy négy–öt
fő eredményesen versenyezhet a hajóval, míg mások – igaz,
ilyen méretű hajón szerzett lényegesen nagyobb tapasztalat-
tal – egy fővel nagyobb csapatot, öt–hat embert képzelnek
el. Normál körülmények között vitorlázni – némi kompro-
misszum árán – azonban már két embernek is lehetséges.

Ugyancsak kérdéses a vízballaszt használata. A Balato-
non szokatlan megoldás, tudunk olyan hajóról, amelyikben
van tartály, de nem használják. A tengeri hajóknál viszont
bevett gyakorlat az alkalmazása, elméletileg jó, öt–hat em-
ber tömegét jelenti, de a feltöltést és ürítést a gyakorlatban
kell kipróbálni.

Természetesen a következő számunkban a próbákról
és a tesztvitorlázásról, és egy későbbiben majd a hajó me-
nettulajdonságairól is részletesen beszámolunk.

A DSS (Dynamic Stability System) kialakításának lehetőségét a szükséges megerősítésekkel még az alsóhéj készítése során megteremtettük, de egyelőre ilyen szerkezet nem készült.

Jól mérte fel a tervező, hogy a dolog gyerekcipőben jár, még ma sincs egzakt megoldás. Jelenleg a legnagyobb tapasztalattal rendelkező francia VPLP/Verdier fejlesztőcsapat – akik hat, természetesen DSS-el ellátott, IMOCA 60-ast tervezhettek a Vendée Globe versenyre –, a földkerülő után kiadott egy közleményt, amelynek tulajdonképpen az a lényege, hogy folytatják az adatok elemzését, amelyhez legalább fél évre van szükségük.

Természetesen jó néhány dolog már a tervezéskor is világos volt számukra, ezek többségét a Vendée Globe igazolta is, de a részletek még a tervezőknek sem egyértelműek. Ígérik, hogy a következtetéseket közreadják. Egy dolog azonban tisztán látszik, nevezetesen, hogy megfelelő körülmények között a bajusz alakú DSS, annak ellenére, hogy az IMOCA szabályok kényszere miatt került kialakításra, roppant hatékony. Ma sok tervező ebben látja az optimális DSS-rendszert. Legalábbis, ha közepes vagy erős bősézlben vitorlázunk.

Ugyanakkor azt is leszögezhetjük, hogy gyenge szélben, elsősorban cirkáláskor egy ilyen kialakítású DSS viszont nem előny, sőt, jelentős hátrányt jelent. Déry Attila szerint a Balatonra és az európai tavakra olyan DSS-t kell készíteni, amely a leoldalon teljesen behúzható, vagy eltávolítható. És egy ilyen kritériumnak a bajusz alakú nehezen – vagy sehogysem – felel meg.

A világban több helyen is kutatások folynak az ideális DSS kialakítására, ezek a fejlesztések szinte felfoghatatlan pénzeket emésztenek fel. A kísérletek soha sem érnek véget, mint ahogy az ideális hajóformát sem lehetett a mai napig meghatározni, legfeljebb adott körülmények ismeretében megközelíteni. Így a DSS-re sem hiszem, hogy valaha is meglesz az elixír. Valószínű, hogy több módszer szerint készülnek majd a stabilizátor szárnyak, attól függően, hogy mire és milyen körülmények között használják az adott hajót. Annak megfelelő méretezéssel és kialakítással. De a DSS tulajdonképpen nem a célt jelenti, hanem inkább csak egy stációt a viszonylag »nehezebb«, de alapvetően gyors, siklásra szárnyak nélkül is képes hajók számára a »repülés« felé vezető úton. A könnyebb katararánok már ma is ilyenek.

Egy foillal épített katararán teljesítménye szinte felfoghatatlan, de ez még közel sem az elvileg lehetséges, attól még messze elmarad. A fejlődés a továbbiakban nyilván nem lesz olyan látványos, mint az elmúlt években, de semmi esetre sem lebecsülendő.

Ami a »nehezebb«, de siklásra képes egyetűeket illeti, még a fejlesztés elején tartanak, de a DSS máris létjogosultságot vívott ki, egyre több meglévő hajót utólag látnak el stabilizátorral. De úgy néz ki, hogy egyre inkább a »teljesen« foilon közlekedő (a vízből a szárnyakat kivéve, teljesen kiemelkedő) hajók tervezése jelent majd jelentős előbbrelépést. Azonban egy modern hatvanlábos IMOCA hajó tempója is elképesztő. A Boss közel 14 csomós átlagot teljesített a teljes Földkerülőn, a 24 órás rekordja 536,1 tengeri mérföld (992,8 km), ez pedig 22,4 csomós átlag, tehát 41,36 kilométer óránként! És ez még messze elmarad az elméletileg lehetségestől.



A hajó fara szépen kiemelkedik a vízből



Az árbóc beemelése



A szálíng alig fér el

A tervezettnél megfelelő a vízvonal





Önarckép

HAJOSTOP.COM

WYNNE-HUGHES VERONIKA



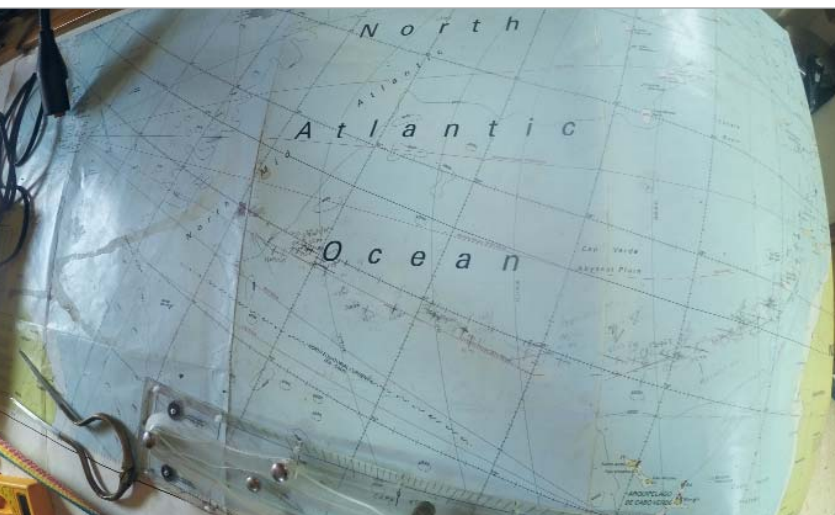
Megszállott? Deviáns? Vagy csak másképp gondolkodik? Veronika mindegyiket vállalja. De szükségtelen bármilyen jellemző, mert nem ez a lényeg. Hogy valamelyest megismerhessük érdemes a blogját olvasni. Ja, és akár kis összeggel is segíthetjük, mert további szponzorokat keres antarktisi expedíciójához.



Wynne-Hughes Veronika



Nem egy tipikus női táská...



Térkép mindig legyen az embernél



Palackposta

Hát nem tegnap történt, de már korábban is írtunk a hajóstopról. Pontosán 1995 decemberében...

„Mit tehetsz, ha nincs rá pénzed – kedved annál inkább –, hogy bejárd tengeren a világot? Több lehetőség is akad. Vehetsz egy szép nagy képeskönyvet vagy útifilmet, és otthon, a szobádban álmodozhatsz. Ez is jobb, mint a semmi. De, ha ennél többre vágysz, és a saját bőrödön akarod érezni a tengeri szél illatát, eljutni Polinéziába vagy – ha kissé furcsa az ízlésed – akár Grönlandra is, erre lehet megoldás a hajóstop.” Ezt Veronika nyilván nem olvasta, legalábbis nem a cikk megjelenésekor, lévén akkor nem is itthon élt.

Wynne-Hughes Veronika: – Édesapám angol, édesanyám magyar, egy húgom van. Gyerekként egy tízméteres vitorlásan éltünk, folyamatosan úton voltunk, bejártuk a Földközi-tengert a családdal. Ebből kifolyólag Máltán kezdtem iskoláimat, később Franciaországban folytattam. Hétéves voltam, amikor a szüleim elváltak, attól fogva már »csak« a szünidőket töltöttem apámmal a hajón. Ez sem kevés, évente négy hónap. Tizennégy éves koromban apám eladta a hajót, mert szerette volna, ha jó iskolába járunk, de erre már nem volt pénze. Az egyetemet Liverpoolban végeztem el, a mesterszakot pedig a Pázmányon. Ezután pszichológusként kezdtem dolgozni, amit imádkok. Nem kiábrándultságból vagy elkeseredésből jöttem el Magyarországról, a világlátás volt a célom, az, hogy ne csak képernyőn lássam a bolygót. És persze a kaland! Remélem, hogy azzal, amit csinállok, másokat is inspirálni tudok álmaik megvalósítására. Ha befejeztem az utazást, pontosan oda tervezek visszamenni és azt az életet folytatni, amit hátrahagytam.

– Számomra nem a vitorlázás jelenti a prioritást, hanem az utazás, a hajó csak eszköz. Tíz éve a Földközi-tengeren ismeretlen volt a hajóstop, ma pedig teljesen elfogadott.

– 2014-ben Méder Áron mesélt egy alkalommal a hajóstopról, ami nagyon megtetszett. Utánanéztam a neten, és belevágtam. Máltáról indultam, a Szardínia–Ibiza–Málaga–Gibraltár–Kanári-szigetek–Karib-tenger–Belize–Panama–Galapagos–Francia Polinézia–Cook-szigetek–Szamoa útvonalon jutottam el a Föld túloldalára. Onnan repültem haza.

– Nyilván van az emberben szorongás. Az ismeretlennel, az idegenekkel szemben fenntartásaink vannak... A félelmet nem hagyom eluralkodni magamon. Vallom, hogy sokkal kevesebb a rosszindulatú ember ebben a világban, mint amennyitől rettegünk. Nyilván vannak, de nagyon kevesen. Elvben nem elképzelhetetlen, hogy egy kapitány a tengerbe dob, megerőszakol vagy elad, de az utam során még csak ki sem kezdett velem senki. Sokan kifejezetten női matrózt keresnek, mert velünk könnyebben kijönnek, ha viszont egy fiatal srácot vesznek fel a fedélzetre, akkor sokszor kialakul egyfajta rivalizálás. Ha valaki párt keresni megy matróznak, akkor persze lehet valami, de a nagyon nagy többség utazni akar, ezért szegődik matróznak. Nincs ebből féltreértés, de jobb a dolog előre tisztázni. Ahogy másoktól is tudom, és a saját tapasztalatom is az, hogy a kapitányok tiszteletben tartják a dologot. Nem is a kapitányok, hanem a kikötők miatt, mert nem mindig tudod, hol fogsz kikötni, azért nem árt, ha meg tudod védeni magad. Én is foglalkoztam két évet önvédelmi sporttal, de eddig nem volt rá szükségem.

– Alapvetően erős vagyok, nyilván azért mert hajón nőttem fel, és rengeteget voltam a vízben, napokat ját-

szottunk ott a hűgommal. Azóta is jó a kondícióm, nem nagyon van olyan, amit ne tudnék egy hajón megcsinálni. A legnehezebb a horgonyfelhúzás, mert ezeken a túrahajókon nem ritka a mázsás vagy azt közelítő darab, de ezekre általában elektromos (de legalább egy normál mechanikus) csörlőt rendszeresítenek. Egy modern, megfelelően felszerelt hajón elegendő az átlagos fizikum.

– A nagy viharokat elkerültem, nem találkoztam negyvenötven csomós szélnél erősebbel, az utóbbival legfeljebb egy-két alkalommal. Én matróz vagyok egy hajón, a kapitány dolga és felelőssége a meteorológia, ő dönt, én pedig nem kérdőjelezhetem meg a döntését. Legfeljebb a parton kiszállhatok, ha mondjuk ő szívesen hajózna egy hurrikán felé. Nem ezért, de velem is előfordult, hogy idő előtt távoztam egy hajóról.

– Egy matróz dolga a hajón nem különösebben komplikált, de mindenhez értenie kell, mert ha másodmagaddal vagy egy hajón, akkor az őrsegekre sokszor egyedül maradsz. Különböző pedig a szokásos feladatok: karbantartás, főzés, takarítás stb., a kikötőkben vásárlás, javítás, algtáplálás és hasonlók, de ezeket is jó pontosan előre tisztázni.

– Nekem a társadalmi sztereotípiák nem jelentenek semmit. Nekem nem a karrier, a család, a vagyon fontos, hanem a boldogság. Semmi más nem érdekel. A szüleimtől kaptam egy olyan példát, amely nem feltétlenül a társadalmi elvárásoknak történő megfelelésről szól, hanem a szabadságról, a boldogságról, a lelki békéről. Jó alap ez ahhoz, hogy az ember világosan lássa és megfogalmazza, mit is akar az élettől. Évek óta van egy párom, aki elfogad így. Most, hogy itthon vagyok már nyilván nem, de ameddig a tengeren voltam távkapcsolatban éltünk. Ezen változtatni szándékozunk. Most egy kitérőt teszek az Antarktiszra, de ha visszajövök vele képzelem el a utazást is.

– A Déli-sarkvidéken tervezek egy túrát. Ez a gyerekkori álmom. A szüleim hajóján egy könyvben találtam egy képet az Antarktiszról, ami nagyon megfogott. Sokat jártam az északi sarkkörön túl, és élveztem. Beleszerettem ebbe a hideg tájba. Ez nem is pénzkérdés, néhány ezer forintért repülhetsz, lehet vinni sátrat, kaját... Az Antarktisz – de Grönland is – más, nagyon más, mint bármi a Földön. El lehet menni a Déli-sarkvidékre luxus hajóval, kitesznek egy forró teával, és pár órát ott tölthetsz a jégen, csinálsz néhány fotót, majd elmesélheted, hogy ott is jártál. Na, ez az, ami nem érdekel. Ha csak így lehetne, nem is mennék. De nem csak így lehet. Amit én tervezek, az egy nehéz túra, erre komoly felkészülés után vállalkozhat az ember. Egy nemzetközi szervezet koordinálja az egész projektet. Az első csoportos felkészítő túrán túl vagyok, Norvégiában elméleti és egyhetes gyakorlati tréning volt, a trénerem szerint jól ment. A következőre már egyedül megyek, az sokkal nehezebb lesz, mint a korábbi. Egy szánt húz az ember maga mögött, ami a cuccal együtt hatvan kiló. Az Antarktisz-expedíció két hónap, és magamra leszek utalva. A Herkules ponttól indulok, ez közel van Tűzföldhöz, innen sítalpon megyek a sarkpontig. Évente összesen öt-tíz egyéni és csoportos expedíció indul, többnyire sikeresek. A szükséges anyagiak harmada-fele a rendelkezésemre áll, de keresem a további szponzorokat. A támogatók különféle ajándékot kapnak. Például beleírom a nevüket vagy az üzenetüket a hóba.

Veronika a Hitchikingthe7seas című Facebook oldalán, illetve a www.hajostop.com címen elérhető blogján számol be kalandjairól.



Időnként az árbocon is akad teendő



Veronikának az utazás jelenti szabadságot, a boldogságot, a lelki békét



Az Antarktiszra készül – fotó: NASA

Fekészítő túra Norvégiában





Fotó: Szekeres László

László Tibor

HUNGEXPO RENDEZI A FÜREDI KIÁLLÍTÁST IS BOAT SHOW SZÁRAZON ÉS VÍZEN



A Hungexpo kimerészkedik a jól bevált kőbányai területéről, és első alkalommal Balatonfüreden, a Hajógyári kikötőben rendez hajókiállítást.

BOAT SHOW – BUDAPEST

Ismét nagyobb lett a kiállítási terület, amely az érdeklődés fokozódását jelenti. Nőtt a látogatók száma is, de az első, szakmai napon azért nem tolongtak az emberek. Kérdés, hogy valóban szükség van-e erre, lehet, hogy az első napon a szélesebb közönséget is fogadni kellene.

A Boat Show idén első alkalommal a Budapest Motor Fesztivállal egy időben került megrendezésre, a két kiállítást összesen csaknem harmincezer látogató tekintette meg a HUNGEXPO Budapesti Vásárközpontban.

Sikeresek voltak a szabadidős hajózás témája köré szerveződő programok, köztük az árbócmászás, a csomókötöző és -dobó verseny, a hajós ügyességi feladatok. Sokan kipróbálták a hajószimulátort, a kajak- és evezős ergométereket. Kevesen érdeklődtek viszont a színpadi programok iránt.

Az februári számunkban előzetesen már szó volt a kiállítás Újdonság Pályázatáról. Természetesen alaposan szemügyre vettük a díjazottakat, és meg kellett állapítsuk, hogy erős mezőny gyűlt össze.

A hajó kategóriában a Trentasette 37 lábás versenyhajó végzett az élen. Erről már többször is írtunk, nem ismételni magunkat.

A második helyezett Flaar 5.3 motoros azonban megérdemli a bemutatást. Ezzel a motorossal a hazai és külföldi vitorlaskluboknak kínál a cég költségkímélőbb alternatívát kisebb hajók kíséréséhez, táborok lebonyolításához. Tervezéskor a nagy méretek és extrák helyett a kiváló ár/érték arányra helyezték a hangsúlyt. Elérhető edzőmotorost kínálnak olyan kis tavak edzői számára is, akiknek a szerényebb teljesítmény is elegendő, de fontos számukra, hogy professzionális munkaeszközük legyen. Ez a hajó Európa nagyobb tavain is használható, ahol a motorteljesítményt gyakran 40 LE-ben korlátozzák. A hajó tömege üresen: 450 kg, maximális terhelhetősége: 575 kg, befogadóképessége: hét fő. Ajánlott motor teljesítmény: 40 LE, maximális motorteljesítmény: 60 LE.

Harmadik helyezett a LUKA 30 OD. A hajó egy szenvedélyes ember megszállottságának eredménye. Rodion Luka több, mint harminc éve a vitorlázásnak szenteli az életét, olimpiai ezüstérmes, világ- és Európa-bajnok, Volvo Ocean Race vitorlászversenyző. Eltökélt szándéka, hogy a víz szeretetét és a vitorlázást egy szélesebb közönséggel ismertesse meg. Olyan hajót épített, ami ötvözi a vitorlás sporteszközt a jachttal, a családi kikapcsolódás eszközével. A legmodernebb felszereléssel ellátott hajó hihetetlenül gyors, relatív olcsón fenntartható, egyszerűen szállítható, de tágas kabinnal és fürdővel rendelkezik.

A kiegészítő kategória első helyezettje az Elvstrøm EPEX vitorla. Ez egy teljesen delaminálódás-mentes anyag. Az EPEX technológia forradalmasította a modern vitorlagyártás technológiáját, a membrán rögzítésére vákuum-rendszert használnak. Az Elvstrøm EPEX vitorlák esetében delaminálódásra 2+1 év garanciát ad a gyártó.

Második helyezett a Yacht Charter Guru mobilalkalmazás. Ez az első magyar mobilalkalmazás online hajóberléshez, amely real-time, online hajóberlési lehetőséget biztosít bárhol, bármikor, akár utazás közben is.

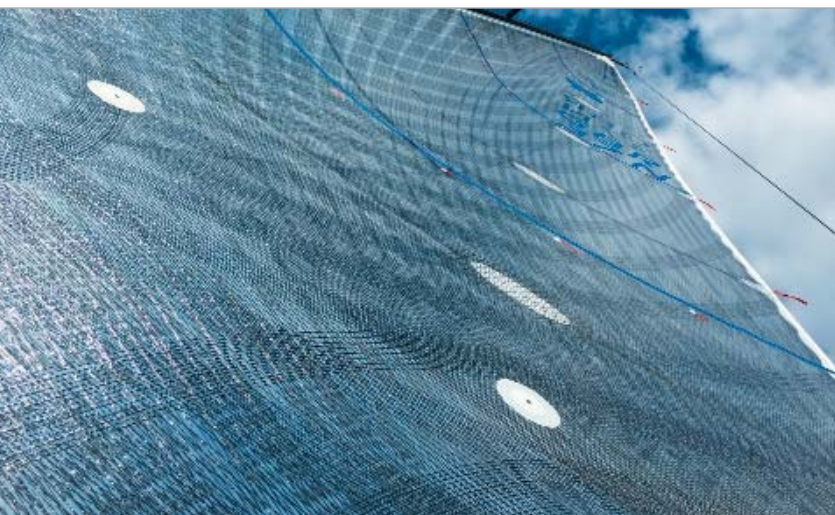
Harmadik helyezett a Seajet hajófesték, a Shogun 033 önfényező algalgátló. A Seajet termékek fő fejlesztési iránya a teljesítmény javítása mellett, a környezetbarát jelleg erősítése. A Sougun 033 algalvédő festék kifejezetten alkalmas melegebb vizű tavakra is, így a Balatonra is.



Vízen is kipróbálhattunk a 2. helyezett Flaar 5.3-as motorost



3. a Luca 30 OD



A kiegészítő kategória első helyezett: Elvstrøm EPEX vitorla

3. Seajet Shogun 033 önfényező algalgátló



BOAT SHOW – BALATONFÜRED

2017-ben vízre kerül a Budapest Boat Show! Egy új – de nem előzmény nélküli – hajókiállítást rendez a HUNG-EXPO a Balatonfüreden!

Úgy gondolom, senkinek nem kell bemutatni a Budapest Boat Show-t, amely az elmúlt 26 évben az ország legnagyobb hajókiállításává nőtte ki magát. Ebben nagy szerepet játszott az elmúlt néhány év jelentős fejlődése. A folyamatos erősödésnek köszönhetően a szervezők úgy döntöttek, hogy a kiállítás kiléphet megszokott kereteiből, és meghirdették a Balatonfüred Boat Show-t, mely 2017. május 12. és 14. között a pár éve gyönyörűen felújított, és bővített Balatonfüredi Hajógyári Kikötőben várja az érdeklődőket.

A Balaton legújabb szezonindító eseménye igyekszik eltávolodni a hagyományos kiállítási hangulattól, és átfo-gó élményt nyújtani a látogatóknak azáltal, hogy a kikötőben bemutatott járművek és vízi sporteszközök nagy része kipróbálható lesz a helyszínen. A látogatók vízre szállhatnak tanuló és versenyhajókon is, legyen szó egytestű, vagy katamarán vitorlásról, és minthogy a kiállítás nem csak a hajókról szól, számos vízisport is képviselteti magát a kikötő vizén.

Többek között kajakok és kenek is várják az érdeklődőket, illetve a napi többszöri bemutató mellett kipróbálható lesz a stand up paddling joga is. A mozgalmas programokon kívül több érdekesség és látványosság is helyet kap a Balatonfüred Boat Show-n, amelyek közül csak az egyik a tervezett flyboard bemutató.

A kiállítással egyidőben rendezik a Balatoni Nagyha-jós Évadnyitó versenyt, így a verseny előtt és után megtekinthetők lesznek a tó leggyorsabb katamaránjai, és két különlegesség, két óceáni evezős – Kele és Sámson – is helyet kap a kiállításon.

A kiállítás hagyományos oldalát az eddig már több mint húsz bejelentkezett kiállító nyújtja, akik az eddig regisztrált mintegy 25 hajó mellett, számos hajózáshoz kapcsolódó felszerelést, ruhát és szolgáltatást mutatnak be. A vízre kerülő kiállítás erőssége, hogy a bemutatott hajók természetes közegükben lesznek megtekinthetők, így a fedélzetre lépést követően nem csak a hajó belsejével ismerkedhetnek meg az érdeklődők, több kiállító pró-baútra is viszi őket, így élesben tapasztalhatják meg a hajók viselkedését a vízen.

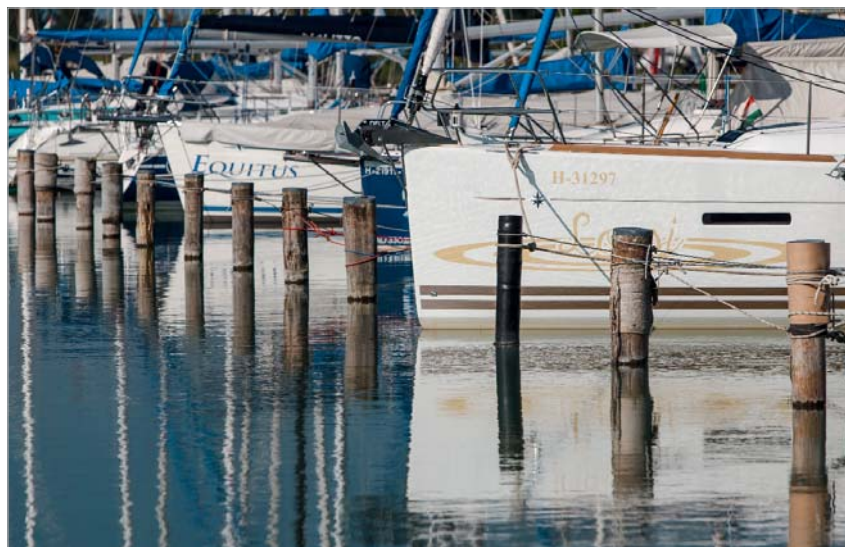
Csak zárójelben jegyezném meg, hogy mi is kiállítjuk Balatonfüreden az új 37 lábás versenyhajónkat, a Trenta-settét, amelynek sikeres a bemutatkozása épp a februári Budapest Boat Show-n volt.

A Balatonfüred Boat Show tehát egy háromnapos mozgalmas és látványos rendezvény lesz, melyre minden-képp érdemes ellátogatni nemcsak a hajózás és vízi sportok iránt érdeklődőknek, hanem mindenkinek, aki szíve-sen tölt el egy tartalmas napot szép környezetben, a Balaton parton.

A belépés ráadásul – előzetes regisztráció esetén – in-gyenes lesz, így ajánlott a weboldalon megadni az adata-inkat.

A Balatonfüred Boat Show stratégiai partnere a Ma-gyar Vitorlás Szövetség, a Balatoni Hajózási Zrt., és a Ba-latonfüredi Hajógyári Kikötő.

További információk a www.boatshow.hu weboldalon található.





A címvédő Oracle – 2013.
Fotó: Ricardo Pinto

Sallai Gábor

EGY HÓNAP A LOUIS VUITTON KUPÁIG BERMUDÁRA KÖLTÖZTEK A CSAPATOK

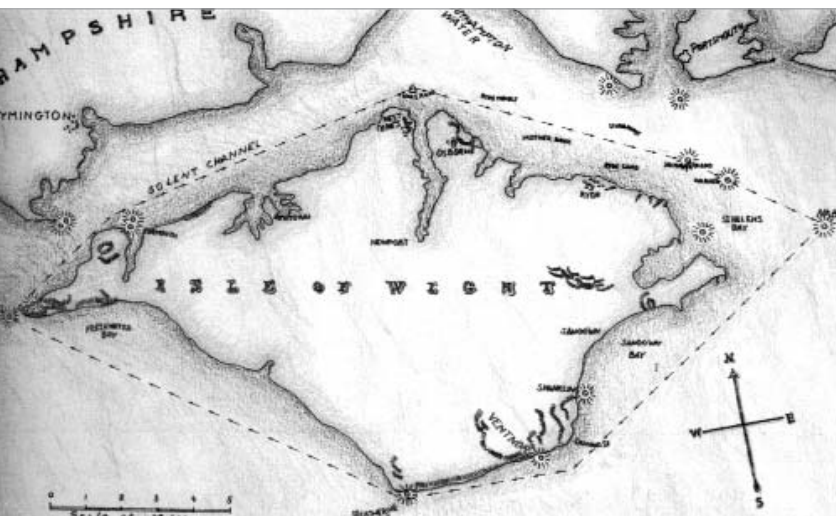


A szerző a Balatoni Yacht Club versenyzője, sokszoros magyar bajnok, nemzetközi szinten is jegyzett vitorlázó. Gyerekkora óta figyelemmel kíséri az America's Cupot.

1851. Világkiállítás és vitorlásverseny

A Hundred Guinea Cup-ot – amely egy díszes, sterling ezüstkanna – Robert Garrard (Garrard & Co. – London) királyi ékszerész 1848-ban készítette. Marquess Anglesey és Henry William Paget vásárolták meg, akik két évvel később a Royal Yacht Squadronnak adományozzák, azzal a kikötéssel, hogy az 1851. évi Round the Island Race – a Wightszigetet megkerülő verseny – győztese kapja meg. Ezt a kupát nyerte el az America nevű hajó. A győztesek a trófeát a New York Yacht Clubnak adományozták, a kupa nevét America's Cup-ra változtatták. Azóta ezért a serlegért vetélkednek szerte a világon. A fotó 1900-ban készült.

Hundred Guinea Cup



Round the Island Race versenypálya térképe 1851-ből

Egy klasszikus amerikai klipper





America a sólyán

America nevű schooner

76

OLEASON'S PICTORIAL DRAWING ROOM COMPANION.

THE YACHT AMERICA.

Our artist has given us a scene here, representing the launch of the yacht America, designed to compete with the English yachts, on a sailing match off the English coast. She is owned by a party of gentlemen, whose names are not known to us, and was built by William H. Brown. The America will go to England, and race with the yacht club there. If she beats them, she is to be paid for by the club; if she is beaten, she is then to be given up to them as a forfeit.

The yacht's length is 95 feet; breadth, 23 feet 6 inches; depth, 9 feet 3 inches. Her frame is composed of hackmatack, chestnut, locust, oak and cedar, secured by diagonal iron brace, 3 feet apart, 3/4 inch by 1/2 inch, bolted through each frame. Her cabin is 21 feet long, and has two state-rooms, one on each side, 8 feet long.

Yachting has, for a long time, been a favorite diversion of noblemen and gentlemen on the continent of Europe, and some excellent specimens of nautical skill have been produced in foreign countries. We predict the day is not very remote, when this species of maritime craft, constructed by Yankee energy and talent, shall fully rival those of any other nation in the world, and even, as in other exhibitions of naval architecture, surpass them.

1851. VERSENY A WIGHT-SZIGET KÖRÜL

1851-ben az Egyesült Államok még nem a világ vezető hatalma, se politikai, se gazdasági értelemben. Európában az emberek nem sok figyelmet szentelnek a hatalmas országnak, a britek egyenesen lenézik őket. Pedig Amerika rohamosan erősödik, ipari teljesítménye felveszi a versenyt Európával.

Akad azonban Angliában valaki, aki tudja, hogy milyen változások mennek végbe az Újvilágban. Albert herceg – Viktória királynő férje – egy kiállítással egybekötött vásárt szervez. A lehetőség megmozgatja az amerikai vállalkozók fantáziáját, és a New York-i vitorlázókat is. A tengeren a britek uralkodnak. Az amerikaiak jól látják: a legnagyobb figyelmet azzal vonhatják magukra, ha a tengeren győzik le az angolokat, ezért egy vitorlás hajót is be akarnak mutatni, hogy a világ lássa az észak-amerikai hajóépítés fejlettségét is. A hajó neve America. Tulajdonosai az 1844-ben alapított New York Yacht Club tagjai, gazdag amerikaiak, akik számára egy sportesemény alkalmával köthető fogadás nagyobb jelentőséggel bír, mint az amerikai ipar fejlettségének bemutatása. A New York Yacht Club hat prominens tagja – John Cox Stevens commodore vezetésével – George Steerst bízta meg, egy, az angol jachtokat legyőzni képes schooner tervezésével és megépítésével. Steers az Amerikában használatos rendkívül gyors és fordulékony, ugyanakkor tengerálló pilothajók vonalaiból kiindulva tervezi meg az Americát, de még kecsesebbre, könnyebbre formálja. A schooner William Brown műhelyében készül, és azonnal híre megy. Sir Henry Bulwer brit nagykövét látta, és Angliába visszatérve beszámol róla barátjának, Earl of Wiltonnak – a vezető brit vitorlásklub –, a Royal Yacht Squadron commodore-jának. Ennek eredményeként meghívást küldenek New Yorkba, amire Stevens commodore válaszában kifejezi készségét, hogy megmérkőzzön a legjobb brit hajókkal.

Az America már a sólyán is szép. Éles, keskeny orra, a hajóközéptől hátrébb eső legszelesebb metszetétől egyenletesen vékonyodó vonalai sejtetni engedik majdani sebességét. A hajótest 31 méter hosszú, 7 méter széles és 3,5 métert merül. Az America két árbócán összesen 5263 négyzetláb, azaz 489 négyzetméternyi vitorlát visel. A vitorlázata egy nagy, az orrsudárra húzott elővitorlából, egy orrvitorlából, és egy-egy gaffos nagyvitorlából áll. Szembeszökő, hogy árbócai markánsan, 14 fokot dőlnek hátra.

Az America 1851. június 21-én indult Franciaország felé, majd Cowes-ba vitorlázik. Megérkezése után a Royal Yacht Squadron néhány tagja látogatást tesz fedélzetén. A Royal Yacht Squadron – ma is az angol vitorlásélet központja – 1815-ben alakult, királyi jelzőjének megfelelően tagjait a legelőkelőbbek közül válogatja. A látogatók között van a Wight-sziget kormányzója, Marquis of Anglesy, akinek John Cox Stevens, a New York Yacht Club első kapitánya, az America egyik tulajdonosa és egyben kapitánya átadja a kihívást, amely egy futamra szól valamennyi angol schoonernek. Az angolok – látva a hajót – minden kihívás elől elzárkóznak. Ekkor Stevens azzal sokkolja a briteket, hogy tízezer fontot ajánl bármely angol jachtnak, ha legyőzi az Americát. Az angolok a kihívást figyelemre sem méltatják. Stevens egy pénzdíjas versenyt ír ki, a britek ettől még inkább elzárkóznak, de Stevens eléri, hogy a brit sajtó a saját vitorlázóit gyávasággal vádolja.

A nagy mérkőzés így persze nem maradhat el. A Royal Yacht Squadron tagjai nem állják a szégyent, és meghívják az amerikaiakat a Round the Island Race nyílt, nemzetközi versenyre, amelynek díja – a száz guinea mellett – egy kb. 0,6 m magas, 134 uncia tömegű ezüstserleg. A kupa neve: Royal Yacht Squadron 100 Guinea Cup.

Délelőtt tíz órakor dördül el a rajtot jelző ágyúlövés. Az America nagyon rosszul rajtol. A hajók ugyanis horgonyról indulnak, és a jeniknek komoly gondjaik akadnak a felszedéssel. Egy órányi versenyzés után ötödikként kerülnek az első pályajelel. Rövidesen cirkálni kell, és az America megeszi ellenfeleit. Utoljára a kor egyik legjobb brit jachtját, a Michael Ratsey tervezte Aurora kuttert gyalogolják le. A sziget nyugati csücskénél, amikor az utolsó szakaszra fordulnak, már hatalmas előnnyel vezetnek.



A pályajelet kerülve az America elvitorlázik a királyi jacht mellett. Ezen a hajón szemléli Victoria királynő a versenyt.

A királynő felteszi a kérdést: „Ki az első?” Jelentik a királynőnek, hogy valószínűleg az America vezet. „Ki a második?” – hangzik el a következő kérdés, mire a válasz: „Nincs második, felség.” Ez a történelmi kijelentés azóta szállóigévé vált. Ez a mondat – amely végigkíséri a versenysorozatot – ma is érvényes.

Az Americának a futam közben hétmérföldes előnye is volt, ám a cél közelében az egyre gyengülő szélben a legkisebb hajó, a 47 tonnás Aurora felzárkózott. Az America 20 óra 37 perckor fut a célba, az Aurora

egy források alapján nyolc, mások szerint huszonnégy perccel később érkezik.

Az angolok igazi úriemberekhez méltó módon, nagy pompával ünneplik a győzteseket. Tűzijátékot rendeznek tiszteletükre, a Royal Yacht Squadron teljes tagsága és hétezer néző köszönti az America hajósait. Augusztus 25-én pedig maga a királynő tesz látogatást a fedélzeten.

A kupára felvésik az Americát, mint győztest. Utána, a nagy mondásnak megfelelően nem is szerepel második.

John Cox Stevens és a szindikátus nem lett a világraszóló győzelemtől érzélgős. A hajót tíz nappal a diadal után, ott helyben eladják az ír Lord John de Blaquiere-nek. John Cox Stevens örökségéből, egy ajándékozó okirattal – Deed of Gift – együtt, 1857-ben kerül a Kupa a New York Yacht Club birtokába. Az okirat valószínűleg még 1852-ben, az America-szindikátus tagjainak akaratából született. Ma már történelmi jelentőségű, mert ez tartalmazza – több kiegészítéssel – az America's Cup mindmáig érvényes versenykiírásának alapját.

A New York Yacht Club még ugyanebben az évben levelet küld 18 angol, egy-egy kanadai, belga, holland és orosz jachtklubnak. Ebben tudomásukra hozza az America's Cup – vagyis az America Kupája – rövid versenykiírását. Az America nevű hajó így lett névadója az egyik legjelentősebb versenysorozatnak. Így indult útjára a világ legrégebbi trófeája, amely az elmúlt bő másfél évszázad alatt nem veszített jelentőségéből. Ma is jelképe a nemzeti presztízsnak, és a legnagyobb sportteljesítmények alapértékeinek: a tehetségnek, az erőnek, az akaratnak, a bátorságnak, az intelligenciának, a sportot kiszolgáló legfejlettebb technológiának és a tudománynak.

Azonban hiába készül el a versenykiírás, Amerikát 1865-ig polgárháború tartja távol a vitorlásversenyzéstől.

Az America kezdetben versenyhajó marad. Lord Blaquiere egy Földközi-tengeri túrán is részt vesz vele, majd 1852-ben újra megnyeri a szigetkerülő versenyt.

A polgárháború után, New Yorkban ismét rendbe hozzák, és a Tengerészeti Akadémia iskolahajójaként szolgál. 1870-ben David Porter admirális, a Tengerészeti Akadémia korábbi szuperintendánsa, a kormány költségén felújíttatja.





Magic, az első kupavédő hajó



A Ranger nevű J-yacht 1937-ben védte meg a kupát



Az első nem amerikai győztes egy 12 R-yacht, az Australia II.
Az első – és egyben utolsó – európai győztes egy IACC-hajó, az Alinghi



AZ ELSŐ AMERICA'S CUP REGATTA

1870. augusztus 8-án a róla elnevezett versenyen áll újra rajthoz. Ez még nem párosverseny volt, az America's Cup elhódítására törő első kihívó, az angol Cambria ellen 14 amerikai hajó áll ki.

A versenyt a Magic nevű schooner nyeri, a sokat látott America a negyedik helyen fut célba. Mivel a kihívó Cambria csak nyolcadikként végez, állíthatjuk, hogy az America tizenkilenc évesen is képes lett volna megvédeni a róla elnevezett kupát.

AZ AMERICA'S CUP HAJÓI

1871-ben került sor első alkalommal párosversenyre a Deed of Gift (Ajándékozási Okirat) csatolt kiírásában megfogalmazott »Schooner match« előírások szerint épült hajók részére.

A továbbiakban 65 ft sloop (1871, 1876), NYYC 85 ft (1985–1987, SCYC 85 ft (1893), SCYC 90 ft (1895–1993) – meglehetősen laza – előírásoknak megfelelő hajókkal folytatódott a küzdelmek.

1920-ban az Universal 75 ft szabályai a mérvadóak, majd 1930-tól a módosított Universal J-Class Rule szerint felmért 75 lábás yachtok állnak rajthoz. Sokak számára minden idők legszebb versenyvitorlásai ezek a J-yachtok. Ráadásul sokkal sportosabbak, mint a korábbi AC hajók. A Kupa történetében három alkalommal, 1930-ban, 1934-ben és 1937-ben ilyenek vívják az America's Cup küzdelmeit. (Érdekes, hogy az idején ezeknek a hajóknak is rendeznek egy oldtimer regattát.) 2010-ben összesen kilenc versenyképes J-yachtot tart számon az osztályszövetség. Annak ellenére, hogy a második világháborút mindössze három angol hajó élte túl. A többi új építésű, de korhű darab vagy másolat. Ezek közül hét hajó résztvevője volt az America's Cup versenyeknek. Létüket – mint, ahogy a kimaradásukat az America's Cup küzdelmeiből – anyagi megfontolásoknak köszönhetik: sokkal olcsóbbak, mint a korábbi hajók, de lényegesen drágábbak, mint a következő generáció.

Az ötvenes évek végén amerikaiak újfent módosítják az America's Cup kiírását, amely szerint ismét egy új, a 12 R képlet alapján épülő hajók jelentik az America's Cup versenyek hajóit. Ezek – legalábbis – eleinte összehasonlíthatatlanul olcsóbbak, ezért nem jelent meglepetést, hogy egyre több kihívó jelentkezik a New York Yacht Clubnál. Olimpiai versenyek kiemelkedő szereplői mint kormányosok jutnak szóhoz a kupaküzdelmeken. A leghosszabb időszakot uraló 12 R korszak, három évtized után 1988-ban zárul.

Egy zsákutcát jelentő kitérő (1988, 120 lábás egyestű vs. katamarán) után, 1992-ben megjelenő, a korábbinál szigorúbb, IACC képlet szerint épülő hajókat a 12 R-yacht folytatásának tekinthetjük.

2010-ben kezdődött a többtestű hajók vetélkedése az America's Cupért. Első alkalommal egy katamarán és egy trimarán összecsapását láthattuk, ami szintén nem a Kupa szellemében, hanem hosszas pereskedést követően került lebonyolításra.

2013-ban az AC72 szabályok szerint épített katamaránok vetélkedtek, idén pedig AC50-esek állhatnak rajthoz. De a katamarán korszakban már szerepeltek az előversenyek során 35, 40 és 45 lábás hajók is.

AMERICA'S CUP – 2017

Az idei versenyeknek – nem kis meglepetésre – Bermuda ad otthont. Bermuda egy szigetcsoport az Atlanti-óceánban, aránylag közel fekszik az Egyesült Államok délkeleti partjaihoz. Fővárosa: Hamilton, területe: 58,8 km², alig nagyobb, mint Budapest XVII. kerülete. Jogilag Nagy-Britannia tengerentúli területe. Százötven szigetből és mintegy kétszáz korallzátonyból áll. A szigetek közül csupán húsz lakott, ezek közül tízet hidak kötnek össze. A Bermuda-sziget éghajlata kellemes szubtrópusi. Szeptemberben általában több hurrikán is végigsöpör rajta. Legmagasabb pontja a Town Hill, 79 méter.

Korábban nem volt arra példa, hogy a védő – ha rendelkezett tengerrel – másik országba vigye a kupaverse nyeket. (A tenger nélküli, svájci illetőségű Alinghi rendezett Spanyolországban America' Cupot.)

Larry Ellison és Russell Coutts valószínűleg azért választotta az amerikai partoktól mintegy ezer kilométerre fekvő szigetcsoportot a verseny helyszínéül, mert itt általában stabil a szél, és ami talán ennél is fontosabb: a tévéközvetítések időpontja elfogadható Amerika és Európa számára is.

Amikor Russell Coutts az Oracle csapathoz szerződött, úgy nyilatkozott, hogy szakítani kell azzal a gyakorlattal, mely szerint a védő szindikátus diktálhat a hajók, a szabályok és a lebonyolítás tekintetében. A versenyeknek demokratikusabbnak, és jóval olcsóbbnak kell lenniük a jövőben, hogy egy sokkal szélesebb kör számára is elérhető legyen az America's Cup, ezáltal egy sor kisebb nemzet is megengedhesse magának az indulást.

Gyönyörű gondolatok, mintha csak egy politikust halottunk volna...

Ezeknek a törekvésnek az eredményei ma már jól láthatók. Az utolsó (2007.) egytestű hajókkal vívott Louis Vuitton Kupán 11 kihívó versenyzett, idén pedig mindösszesen négy... Közben a költségek az egekbe szöktek. (Azért persze azt se felejtjük, hogy a 2007-es versenyt követően volt egy gazdasági válság a világban.) A demokratizálódást pedig jól példázza, hogy idén az a Russel Coutts irányítja a Versenyhatóságot, aki a Team Oracle főnöke! Bravó, Mr. Cutts!

Természetesen akadnak még egyéb furcsaságok, olyanok is, amelyek egyenesen pimaszságszámba mennek. Egyetlen példa erre: a védő két, a kihívók egy hajót építhetnek! Bravó, Mr. Ellison! (Segíték Larry! Ha a kihívó egyáltalán nem építhet hajót, könnyebb lesz megvédeni a Kupát. – *a szerk.*)

Sokan úgy vélekednek – nem is indokulatlanul –, hogy az America's Cup ma szintiszta üzleti vállalkozássá vált, noha a sportértéke vitathatatlan. A fő szempont, hogy a médiát kiszolgálják, és mindenki megértse, mi történik a pályán. Legyen izgalom, minél veszélyesebb egy-egy futam, annál jobb... Ja, és ne tartson túl sokáig, mert esetleg megunná a néző.

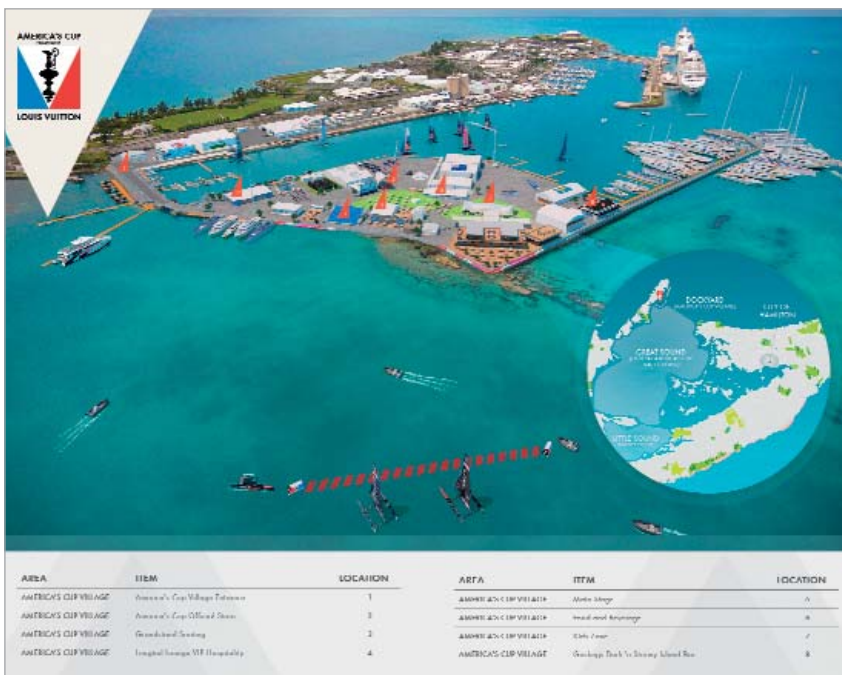
Az, hogy a vitorlázás értékeiből – elsősorban pont a fantasztikus hajók térnyerése miatt – egy sor fontos taktikai részlet elveszett, egyre kevesebbet érdekel...

Ezzel együtt is – sokmillió érdeklődővel és rajongóval együtt – izgatottan várom a versenyeket, amelyek a Louis Vuitton Kupával kevesebb, mint egy hónap múlva megkezdődnek.

Szekeres László



Bermuda-szigetek



Az America's Cup kikötő

A pálya





Legutóbb kezdetben a Team New-Zealand dominált...



... de lassan fordult a kocka, az amerikaiak egyre jobbaktak



Sokkal lehetett a kiwiknek a 8 : 1-es vezetés után az egyenlítés
A döntő futamban a TNZ vezetett, de az Oracle átvette az irányítást, és győzött



A hosszúra sikerült bevezető után következzen Sallai Gábor írása a 2017-es America's Cup előzményeiről.

HARMINC NAP ÉS KEZDŐDIK

Gyerekkorom óta rajongok az AC-ért. Valószínűleg a komplexitása és a párosversenyek izgalma miatt is. Néha ugyan bosszantó, amikor évekig bíróságra járkálnak a csapatok ügyvéd-teamjei, de aztán megoldódnak a dolgok, talál valaki egy kikaput, és újra jöhetnek a váratlan, egyben zseniális húzások a vízen.

Szerettem azt az időszakot is, amikor azt mondták, hogy a párosversenyzéshez lassú hajók kellenek, mert így kicsi marad a különbség, és egy pöff sem tudja elnyújtani az elsőt (»természetesen« a siklótestek is számúzve voltak ebből a világból). Ha valaki érti a szabályokat, akkor ez egy überkirály játszótér. Aztán csak megdőlt az egytestű-dogma, és látjuk mi megy ma: negyvensomós rohangálás méterekre egymástól. Magamtól is azt kérdezem, hogy Atyaúristen, miért nem jött ez korábban?! Persze a választ sejtjük: nehéz dolog a változtatás. Egy példa: Herreshoff katamaránja, az Amaryllis már 1875-ben megépült, és 1876-ban megnyerte az New York Yacht Club Centennial Regattát, aztán kitiltották a versenyekről, mert zavarta az elitet, hogy gyors és agyonveri őket.

LEGUTÓBB

Talán emlékeznek, hogy az utolsó America's Cupon az Oracle mesébe illő fordítását csodálhattuk, amikor az USA-17-et kreuzban is kiemelték a vízből, és ezzel új korszakot teremtettek. (Személy szerint csalódott voltam, mert az ETNZ-nek szurkoltam.)

Sokan elemezték a versenyt, hogy mit rontott el az ETNZ. Annyi bizonyos, hogy Dean Barker nem volt elég agresszív a rajtok előtt, meg se próbálta az amerikaiakat hibára készíteni, ami luxus. A vereség okáról annyit árultak el, hogy velük ellentétben az Oracle Team képes volt fejleszteni a verseny alatti időszakban is. A 34. AC-n – nem először és nyilván nem is utoljára az AC történetében – a nagyhal megint felzabálta a kishalat. Az Oracle Team büdzsében brutál módúberelte az ETNZ-t, bár sosem kerültek nyilvánosságra a valós számok.

ELŐZMÉNYEK

A Világkupa Sorozaton még a módosított AC45-ösökkel rohangáltak a csapatok, de hajókban már az új AC50-esbe való foiljaikat tesztelgethették. Ezzel meg is érkezünk az egyik, a kupát eldöntő faktorhoz, a foilokhoz. Azt gondolná az ember, hogy lement már egy katarános America's Cup, így pontosan vágják a tervezők mi a jövő/jelen, és mi az ami működik, hiszen van egy halom adat, elemzés. Eközben a két fő esélyes – Oracle, Emirates Team – különböző pakliból játszik, mást tervez, ez pedig a szabályok olvasatából, értelmezéséből, kiaknázásából, és remélt későbbi módosításából, személyre szabásából eredhet.

Scott Ferguson, az Oracle tervező-koordinátora szerint kell egy nagyobb foil a gyengébb szélre és egy kisebb az erősebbre. Aha. De a szél nem ilyen egyszerű, a 6–8 vagy a 25 csomó között is fújhat, és mindenki szeretne minden széltartományban közel optimálisan repülni. Eh-

Fotó: Abner Kingman

Fotó: Ricardo Pinto

Fotó: Frances Kuperit

Fotó: Abner Kingman

315

Gyors túrahajó | Könnyű kezelhetőség | Személyre szabott kialakítás | Innovatív dizájn



Tervező: Judel / Vrolijk
biztonságos, gyors, modern



Színek, kárpitok és faanyagok
szinte végtelen kombinációja



Sokoldalú funkcionalitás: hagyományos vagy egybenyitott szalon



Tágas kokpit: nagy élettér,
rúd- vagy dupla körkormány



THE ONE FOR ALL COLOURS OF LIFE

new 315

345

385

415

455

505

575

new 675



HISWA



WINNAAR
ZEILBOOT
VAN HET JAAR
2016

BEMUTATKOZIK A HANSE HUNGARIA KFT.:

- Hanse vitorlások hivatalos magyarországi képviselése
- Teljes körű szervíz szolgáltatás és garanciális javítások a Balatonon és a tengeren

Hanse Hungaria Kft. | info@hansehungaria.hu | hansehungaria.hu
Keszthelyi Yachtkikötő, 8360 Keszthely, belterület hrsz. 3795/17/B
Telefon: +3670 945 4538

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



Díszkíséret a győztes futam után – fotó: Frances Kuperit



A kikötőben pezsgővel... – fotó: Gilles-Martin Raget



Majd előkerül a kupa is – fotó: Gilles-Martin Raget

Russell Coutts – fotó: Abner Kingman



hez kevés a két pár svert. Ráadásul a csapatoknak már decemberben dönteniük kellett arról, hogy milyen foilokat szeretnének májusban–júniusban használni, mert csak a foilok legyártása 8–9 hét, és előtte a tervezésre és végül tesztekre is időt kell hagyni. Nem könnyű a döntés.

Az Oracle csapata nem kevesebb, mint harminc embert »kapott kölcsön« az AIRBUS-tól. A vállalat a szakterülete a hidraulikus és irányítási rendszerek, a 3D nyomtatás, a hajó aerodinamika és a mikro-elektronikai és mechanikai rendszerek (MEMS) szenzorok.

Költségkímélés címen olyan szabályokat alkottak, hogy a hajók nagy része közel azonos lesz. A foilok persze nem, aminek a fejlesztése kritikus. Ez viszont igazi pénztemető. Alex Thomson azt nyilatkozta a Vendée Globe után, hogy egy pár foil ára három–négy százezer euró. Nem vállal nagy kockázatot az, aki azt állítja, hogy itt simán lehet félmilla is egy szett. (Bennfentes informátorok szerint, a foil nem is ennyire drága multság.) Ezen felül is szabad minden fejlesztés, ami a foil-szabályozást vagy a szárnyakat belülről megtámasztó vázszerkezet kezelését érinti. Dean Barker – az ETNZ-nél kegyvesztett kiwi kormányos, aki most a japán csapatot erősíti – véleménye szerint a foil-irányítási rendszer legalább olyan sorsdöntő lesz, mint maga a foil.

2016 novemberében a kihívók és a címvédő ismét módosítottak pár szabályt. A Protokoll két pár foilt engedélyez. Ezért, ha két azonos, allround foil-párt készít egy csapat, törés esetén van azonos teljesítményű cseredarabja. Na, most ez is változott, négy pár foilt szavaztak meg a csapatok. Az új szabály révén azok kerültek előnybe, akik kockáztattak, és könnyű, illetve erősszeles foilokat is terveztek. Ok, de ma már nyolc párról beszélnek. Hogy lesz a négyből végül nyolc? Hát valahogy úgy, hogy az AC45S-ben használt utolsó foilokat is lehet AC50 kompatibilisen használni. Az öt résztvevő közül négy aláírta a foilok számát érintő változtatást. És ki volt a fekete bárány? Hát persze, hogy az ETNZ. Miért? Egyrészt mert nyerni szeretnének, és ők nem a későbbi szabálymódosításokra játszottak, hanem arra, ami a Protokollban feketén-fehéren szerepel. Emiatt négy ugyanolyan foilt fejlesztettek, a beszámolók szerint nem is rosszat, és feltehetően előrébb járhattak a többi csapatnál, akik különböző szélérőkre terveztek. Most viszont mehet a sülyesztőbe az allround foil, és gondolkozhatnak, hogyan csináljanak nyerő terveket ilyen rövid idő alatt (nincs is vízen a hajójuk). És akkor most lehet naivnak lenni, hogy a többi csapat nem játszott jó előre erre a szabálymódosításra, aminek fényében többféle designt is tervezgethettek nagyobb kockázat nélkül. Mindenestre úgy fest, hogy szabályértelmezésből és alkalmazkodásból a kiwiknek jár csillagos ötös, viszont az Oracle képes átverni az akaratát újfent, ha valami nem tetszik neki. De ez is az AC része, megszoktuk.

Számos AC szakértő azt gondolja, hogy a legutóbbi módosítás szembemegy a Deed of Giftben lefektetett értékekkel. Ha valakinek gondja lesz ezzel, akkor persze ismét kopogtathat a New York-i Legfelsőbb Bíróság ajtaján, ahol az AC kérdésekben ítélni szoktak.

Ne feledjük azonban, hogy az ETNZ igen jó a szabályok értelmezésében és azok alkalmazásában. „Ha pont úgy játszunk a játékot, ahogy mindenki, akkor elvérzünk. Képtelenek vagyunk a nagyobb erőforrásokkal rendelkező csapatokat – mint az Oraclet vagy az Artemist – izomból megverni, de legyőzhetjük őket okos döntésekkel.”

Így jellemezte Kevin Shoebridge az ETNZ operatív főnöke csapata unortodox megközelítését a Kupához.

Az a szabály, amely a hajónak a csapat országában történő gyártására vonatkozik, úgy egyszerűsödött, hogy az AC50-es hajóorrának 2.7 méteres részét kell a kihívó, illetve a védő csapatok által képviselt országban laminálni. Korábban a hajó teljes héját az adott országban kellett megépíteni. Ne feledjük, hogy az Oracle Team is szeret Új-Zélandon hajót építtetni. Aki ült már ott készült hajóban, az tudja miért.

Van még érdekes dolog a Protokollban, például a 28 napos szünet. A csapatoknak január 9-től egy 28 napos egybefüggő szünetet kellett tartaniuk az AC50-es tesztelésében. És a csapatok ezt kivétel nélkül nem a vízrebocsátás után, hanem előtte tették meg, mert a szabályok ezt is lehetővé tették. Így 109 napjuk maradt volna a tesztre, de hát mint mindig, mindenki késik, és ebben valószínűleg a foil-tervezés is közrejátszott. Hogy mi járhatott a szabályalkotók fejében, azt elképzelni sem tudom...

A kémkedés ma is része az AC-nek. Ráadásul most a szabályok nem engedik, hogy takargassák a csapatok a cuccikat, pedig Scott Ferguson elmondása szerint lenne rá igény. Az új Protokollnak megfelelően most legális a »felderítés«.

A 2016-ban befejeződött Louis Vuitton America's Cup World Series során, minden csapat országában volt egy forduló, kivéve Új-Zélandon. Ennek hiányában az új-zélandi kormány jó pár millió dolláros támogatása is elúszott az Emirates Team New-Zealandnak, így alacsonyabb büdzsével indulhattak neki ennek a ciklusnak, mint a korábbiak.

HAJÓK

A World Series-en az Oracle Team által kb. öt éve tervezett hajók one-design szerű változatát használták a csapatok. Ne feledjük, ez a koncepció még a víz felett repülés előtti időkből való, ezeket a hajótesteket a tervezés idején úszásra optimalizálták és nem »repülésre«. 2015 óta ezekkel küzdöttek a csapatok – nem mellesleg mezőnyversenyeken!

2017-től az America's Cupon már AC50-es hajókkal, hat fős legénységgel versenyeznek. Lényegében három ember vitorlázik, míg a másik három igazi erőgép.

A versenyzők úgy tartják, hogy az a csapat lehet a nyerő, amelyik a vízfelszín érintése nélkül lesz képes körbeérni a pályán. Ezért a csapatok a manőverekre koncentrálnak, nehogy véletlenül is végignyalja egy hullám a hajó alját.

Az America's Cup idején meglehetősen sima vízre és 11–13 csomós, de változatos szélre számíthatunk, ami jót tesz a foilingos rohanásnak.

Mi lesz ehhez képest 2017-ben, az America's Cup évében? Egy alapjaiban eltérő koncepció, amely már nem a hagyományos úszást, hanem a repülést veszi alapul! Vagyis azzal számolnak, hogy a hajótestek már gyenge szélben sem nagyon érintik a vizet – legfeljebb induláskor és érkezéskor a kikötőben. És csak úgy mellesleg vége a mezőnyversenynek is, ettől kezdve a párosversenyé a terep. Az új-zélandiak szerint ez így, ebben a formában, egy másik világ. Glen Ashby ezt úgy jellemezte, mintha eddig egy Toyota Corollával versenyeztek volna, és most a Forma 1-es autó következik.



A World Series győztese a Land Rover BAR – fotó: Ricardo Pinto



A BAR csapat kormányosa Sir Ben Ainslie – fotó: Ricardo Pinto



2. az Oracle Team USA – fotó: Ricardo Pinto

Az Oracle Team kormányosa Jimmy Spithill





3. az Emirates Team New-Zealand – fotó: Ricardo Pinto



Az Emirates Team kormányosa Peter Burling – fotó: Gilles-Martin Raget



4. az Artemis Racing – fotó: Ricardo Pinto
Az Artemis Racing kormányosa Nathan Outteridge



Összefoglalom: Lényegében még senki sem tudja, pontosan mire is számíthatunk ezektől a rakétáktól, még a csapatok is csak sejtik. Mert az 50–52 csomó, amit várnak az új hajóktól, az ugye nem 35, és az a 15 csomó plusz, az sok, nagyon sok. Gondoljunk csak bele: esetleg 45–50 csomóval kell majd kerülni egy leebóját. És a találkozások? Érdekes adrenalinbomba lesz, még a nézőknek is.

BÜDZSÉ

Mindig mosolygok, amikor azt hallom egy interjúban, hogy na most már tényleg visszavágják a költségeket. Az ETNZ már jelezte, hogy arányaiban nagyjából ugyanott tartanak, ahol az előző ciklusban. Pedig kevesebb hajót építettek, és a stáb létszáma se nagyon változott. Ha valaki látja, mi folyik a tervezőirodákban, milyen high-tech cuccokkal dolgoznak, mekkora kapacitásokat mozgatnak meg a sikerért – vagy akár a részvételért –, akkor máris látjuk szemeink előtt repkedni a dollármilliókat.

Az AC szellemisége nagyrészt a fejlesztésről szól: csinálj jobbat, gyorsabbat, mint a másik. Ezért csak korlátozottan alkalmaznak one design szabályokat. Ez nem egy sima vitorlásverseny, ahol jó esetben csak a vitorlástudás számít. Ahogy maguk a csapatok többsége is tartja, összerakhatsz bármilyen jó csapatot, a végén jellemzően úgyis a gyorsabb hajó nyer.

Másik oldalról ott az igény, hogy a tömegek számára vonzó vitorlásversenyt rendezzenek, ahol – remélhetőleg – szoros küzdelmeket láthat a halandó ember. A bevétel nagy részét jelentő tévéközvetítések miatt az a cél, hogy több versenyző ország legyen. Emiatt belefér néhány olyan szabály – amelyekben egyetértene az ellenfelek –, hogy tényleg ne szálljon el minden költség, és legyen némi összehasonlítási alap. Mégis muszáj teret engedni az egyedi fejlesztéseknek, elképzeléseknek, mert erről szól az AC. A fejlesztés most elsősorban a repülésről szól, de a szárny alakját és alátámasztását, a hajótest formáját, a szárnyat, a crossbeameket, a cockpitot és a grind-pozíciókat maximálisan kötik a szabályok.

Viszont a tervezők az aerodinamikai kiegészítők (spoilerok), svert, kormány, a szárny belső szerkezete és irányítási rendszere tekintetében szabadon varázsolhatnak. Ezzel a gondolatmenet végére is értem: az AC részvétel a jövőben is olyan vállalkozás lesz, amelyben, bárhogy is alakuljanak a szabályok nagyon könnyű lesz vagyontokat égetni.

A tesztekre a módosított »AC45X« nevű hajókat használták és használják a jövőben is, amire a szakirodalom néha mint AC45T (turbo) vagy mint AC45S (sport) hivatkozik.

A Land Rover BAR tette először vízre az AC50-es hajóját. Az Oracle Team nagy csinnadratta közepette leplezte le a hajóját, de tekintettel arra, hogy csak a testet láthatták a megjelentek, valójában semmit sem mutattak az amerikaik, ez csak médiaesemény volt. Ezzel ellentétben február 14-én nagy csendben, szinte észrevétlenül került vízre az ETNZ hajója. És az első nagy meglepetés ezzel meg is született: lábbal hajtott grindok Új-Zélandon! Tiszta Tour de France... Ráadásul oldalanként négy meghajtással, míg a többi csapatnál csak két kézi kávédaráló áll rendelkezésre, igaz, azt is négyen tekerik. A lábbal hajtott grind nagy előnye, hogy nem viszi fel úgy a pulzust, mint a karral mozgatott, ráadásul jóval nagyobb erőt képes kifejteni az ember lábbal, mint karral. Ja, és hosszabb ide-

ig. Ezzel az ETNZ csapatának összességében és elvben nagyobb energia állhat rendelkezésre, és csökkentheti az annak előállításához szükséges erőfeszítés mértékét is. Aki imád bringázni és vitorlázni, az most egy kalap alatt letudhatja. Amúgy meg nincs új a nap alatt, 1977-ben a 12 méteres osztályban a svéd kihívó próbálkozott már ezzel, igaz, ők a deck alatt. A légellenállás kétségtelenül nagyon tűnhet így elsőre, de a képek alapján annyira nem vészes, és tuti van még ötlet ott, ahonnan ez jött. Az ETNZ amúgy már le is igazolt egy olimpiai bronzérmes bringást a csapathoz, míg a korábbi ciklusokban a kajakosok és az evezősök voltak porondon! Elsőre meglehetősen butának tűnik kívülről az amúgy hatékony erőátvitel. Másodikra is. Az Emirates Team NZ AC50-esének első napja – Richard Gladwell megfigyelése alapján – lenyűgözőre sikeredett a 4–6 csomós szélben, könnyedén emelkedett ki a hajó, és tartotta is magát egy kilométeren át.

FOILOK

Ez az a terület, ahol szárnyalhat a fantázia és előtérbe kerül a tudomány. Ennek megfelelően, már a tesztek alatt látható eltérés mutatkozott a foilok kialakítása körül.

Legjobban az új-zélandi csapat lógott ki a sorból, más utat választottak a foil tervezésekor. Ők a teszteken a svert függőleges szekcióját szemből nézve alul kifele kanyarodó S formát használtak, míg a többiek az L formát preferálták. Az S forma előnye a függőleges részre épülő 90 fokos horizontális szekció – ami az emelést generálja. (Az L formánál ezt 80–85 fokra teszik). Az S forma alapjaiban teszi lehetővé a két foil közötti nagyobb feszítást (a foil könyöke a vízfelszínen távolabb esik a hajó súlyponti középpontjától), ami nagyobb stabilitást, visszaállító nyomatókat jelent, amit máshol úgy érhetnek el, hogy a foil hajótestből kilépő részét a hajótest külső oldalához közelebb tervezik.

A foilszekrények a szabályok szerint állíthatóak, így a foilok akár oldalra is dönthetőek lehetnek, egyensúlyozva az emelőerő, a stabilitás, az oldalcsúszás és a sebesség között a különböző széltartományokban. (Ezúton is köszönet Déry Attilának, a Flaar hajóépítő műhely tervezőjének a pontosításokért!)

Hogy melyik megoldás működik majd face-to-face, és ki lesz a gyorsabb, azt valószínűleg csak májusban tudhatjuk meg. Könnyen előfordulhat, hogy jelentős különbségeket láthatunk a versenyeken.

Versenyeken hat csomótól indíthatnak futamot, szóval nem kérdés, hogy aki ilyen körülmények között is ki tudja varázsolni a csónakját a vízből, akár a triplájára képes növelni a sebességét... nem folytatom.

De sajnos reális esély van rá, hogy az idei America's Cup réges régen, már a tervezőasztalon és a hajóépítő műhelyekben eldőlt.

TESZTEK

A jelenlegi Protokoll szerint a csapatok AC osztály-jachtokban nem edzhetnek egymással a Louis Vuitton Kupa kvalifikációs versenyek kezdetéig, azaz május végéig.

Ez a szabály borítja az azon csapatok korábbi stratégiáját is, amelyek Bermudán korábban együtt edzettek. Különösen a címvédő Oracle Team és a SoftBank Team Japan együttműködését, akik már jó ideje összeborulva ké-



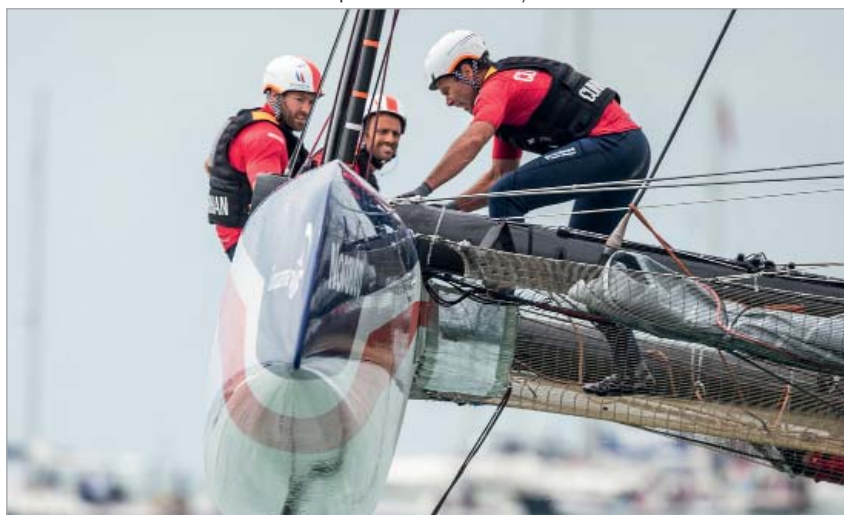
5. a SoftBank Team Japan



A SoftBank Team kormányosa Dean Barker – fotó: Ricardo Pinto



6. a Groupama Team France
a Groupama Team kormányosa Franck Cammas





Megérkezik a Kupa Bermudára – fotó: Chris Burville



Ahol rögtön bemutatják, majd kiállítják – fotó: Chris Burville



Próbaútak Bermudán: Oracle és Artemis – fotó Austin Wong
Land Rover BAR – fotó Austin Wong



szülnek, tervezési információkat megosztva egymással. Nézői szempontból ez csak jó, hiszen a rajtig fogalmunk sem lesz, hogy ki mit tud, ki milyen gyors, ki mennyire képes víz felett tartani a hajóját.

PONTOZÁS

Azért hogy legyen értelme a Louis Vuitton America's Cup World Series-nek is, azt találták ki, hogy a sorozat győztese két pontot magával vihet a Louis Vuitton Kupa kvalifikációs versenyekre. A győztes pedig a Land Rover BAR volt. A második Oracle egy pontot vihet tovább. A védő a Kupa 166 éves történetében először versenyezhet a kvalifikációs szakaszban úgy, hogy annak tétje is van! A kvalifikációban két Round Robinnal indítanak. Ha az Oracle megnyeri ezt, akkor egy pontot vihet az America's Cupba, ahol hét győzelemig tart majd a párharc. Nem kis dolog! (A védő azonban nem eshet ki.)

De ha bármelyik kihívó nyeri a Louis Vuitton Kupa kvalifikációs versenyeket, akkor ő vihet tovább egy pontot az America's Cup Matchbe, azaz a döntőbe. A csavar az, hogy ehhez előbb természetesen meg kell nyernie a Louis Vuitton Kupa döntőt is, hogy eljusson oda. Kissé bonyolultnak tűnhet elsőre, de én is megértettem, szóval azért nem követhetetlen.

ESÉLYEK

Ha a rendelkezésre álló információk alapján kéne eredményt hirdetni, akkor nálam most a következő lenne a sorrend: az Oracle kupát véd az Emirates Team New-Zealanddal szemben, harmadik az Artemis, negyedik a BAR, ötödik a japán csapat és hatodik a Groupama Team France.

Mondom ezt úgy, hogy még egy métert nem ment senki a hajójával, de bízom benne, hogy az élet rácáfol a papírformára.

Megnéztem a fogadóirodák is hasonlóan gondolkoznak, bár a BAR-t hozzák második helyen. Az ETNZ 5,5-szörös pénzt fizet, az Oracle győzelme viszont nem sokat.

ÖSSZEZÉS

„Ha a tökéletes biztonságot keresed, akkor a legjobban teszed, ha egy korláton ücsörögve figyeled a madarakat, de ha igazán tanulni szeretnél, akkor építened kell egy gépet, hogy megismerkedhess annak fortélyaival egy valós kísérlet során” – Wilbur Wright, 1901.

Az utolsó America's Cup óta sok minden változott, de, ha egy laikus szemével nézzük, akkor nagyjából semmi. Anyit láthatunk, hogy ismét jó nagy szárnyas kataránokkal csapnak össze a nemzetek, vagyis inkább a csapatok.

Az viszont mindenképpen hatalmas különbség, hogy amíg az előző America's Cup alatt sikerült odáig fejleszteni a repülés technológiáját, hogy többnyire szél felé vitorlázva is teljesen kiemelkedtek a hajók a vízből, addig az elmúlt évek alatt odáig jutottak a csapatok, hogy tényleg elég ritkán érintik a hajótestek a vízfelszínt. Pár hét múlva egy-egy futamgyőzelemhez valószínűleg már elengedhetetlen lesz, hogy elkerüljék a csapatok azokat a kellemetlen pillanatokat, amikor bármelyik hajótest érintkezne a vízfelszínnel.

A szabályok és a Protokoll – ahogy arról korábban is szó volt – többször is változott a pár évvel ezelőttihez képest, ami nem kis hullámokat keltett Új-Zélandon. A Protokollban eddig négy nagy változtatás volt. Az első az AC62-ről az AC50-re történő áttérés, a második három hónapra rá következett, amely a képviselt csapat országában történő gyártásra vonatkozik: az AC50-es hajóorrának 2,7 méteres részét kell csak az adott csapat által képviselt országban laminálni. A következő változtatás, hogy négy foil (svert) helyett már nyolcat lehet használni. És tavasszal a negyedik változtatás is napvilágot látott, amely lehetővé tette, hogy 23 napon keresztül egymás ellen is készülhessenek a csapatok. Ez az egész nem nagyon tetszett az új-zélandi csapatnak, mivel ők egyedül készültek az eredeti szabályoknak megfelelően, miközben a többi csapat már Bermudán avatta fel új hajóját. Valószínűleg így egyszerűbb volt egyeztetniük is.

Nem vagyok híve a szabályváltoztatásoknak, persze vannak olyan helyzetek, amikor muszáj. De itt sokkal inkább az érdekek vezérelték a változtatásokat, mint a kényyszer vagy az észszerűség. Az utolsó változtatás tűnhet akár logikus húzásnak is, védhető ez az álláspont, de azért mégiscsak egy kisebb érvágás az Emirates Team New Zealand csapatának. Amíg ők április elején a hajójukat reptették Aucklandból Bermudára, addig a többi csapat már vígan edzett egymással, és ezzel komoly versenyelőnybe kerültek a kiwikhez képest.

A pálya ezen a Kupán is up&down lesz, és a rendezők gondoskodtak róla, hogy már az entrée kellőképpen oda-segezze a képernyők elé a nézőket. Ugyanis nagyjából a klasszikus párosverseny belépővel érkeznek a hajók a rajtterületre, ami egy halandó ember számára nem kis riadalmat okozhat, hiszen ekkor már nagyjából harminccsomós sebességgel száguldanak egymás felé, hogy az utolsó pillanatban igyekezzenek elkerülni az ütközést a csapatok. Ezek a találkozások most is sokszor a klasszikus párosverseny manőverrel, dial-upban végződnek, szóval lesz izgalom bőven.

Eddig három nagy edzéslehetőséget biztosítottak a rendezők a csapatoknak, ahol versenykörülmények között mérhették fel, ki hol tart a felkészülésben. A legutóbbi nagyobb publicitást kapott, mint az első kettő, és már a csapatok is összeszedettebb képet adtak magukról.

Látványos a fejlődés. Mindenképpen nagy meglepetést okozott az Artemis csapata, ugyanis az összes futamot megnyerték, szám szerint kilencet, és ebből négy alkalommal a címvédőt kalapálták el, de nagyon.

Russell Coutts ezen az AC-n nem csak az Oracle Team vezéréként vesz részt, hanem ő irányítja az AC Versenyhatóságot (Events Authority) is. Ami ezek szerint nem összeférhetetlen?

Coutts természetesen kielemezte az edzések tanulságait, és közkinccsé is tette véleményét a csapok teljesítményéről, hogy hol is tartanak a felkészülésben. Ő is úgy látja, hogy a svéd Artemis több mint egy lépéssel jár a többiek előtt a manőverek kivitelezésében, a taktikában, amihez az is hozzá tartozik, hogy nem is lassúak. Nathan Outteridge rajtjai többségét meg is nyerte, még a címvédő ellenében is. Coutts az elemzésében finoman ekézi a többi csapatot, de ne feledjük, hogy még nagyon az elején járunk az egész cirkusznak, hiszen még csak pár hete vannak vízen a hajók, és az utolsó Kupa óta tudjuk, hogy pár nap alatt fordulhat a kocka.



Groupama Team France – fotó Austin Wong



Artemis Racing – fotó Austin Wong



Oracle Team USA – fotó Austin Wong

Softbank Japan – fotó Austin Wong





Oracle Team USA és Artemis Racing



Oracle és SoftBank Japan – fotó Austin Wong



Groupama Team france – fotó: Eloi Stichelbaut

Land Rover BAR – fotó Harry KH



Szerencsére most is van egy-két megszállott America's Cup rajongó, aki Bermudán a partról rendszeresen rögzíti az edzéseket. Nekik köszönhetően valamelyest mi is képet alkothatunk, melyik csapat miben jó, és miben kevésbé. Persze amatőr felvételekről van szó, így a távolból néha még azt is nehéz kikövetkeztetni, hogy melyik hajó éppen merre tart – a partról sokszor azt se látni, hogy épp hátszelezik vagy cirkál egy hajó, hiszen pont ugyanazt látjuk: őrült tempójú repülést a víz felett, középre trimmelt szárnyal.

A hajók amúgy félelmetes sebességre képesek. Ennek az ára, hogy sérülékenyek. Több svért tört el a felkészülés során, az Artemis szárnya ki is dőlt már egyszer, az Oracle pedig felborult.

Meglehetősen magas a manőverek során a centrifugális erő következtében a hajóról lerepülő emberek száma.

A technológia viszont odáig jutott, hogy ezek a hajók elképesztően gyenge (6–12 csomós) szélben is képesek akár harminccsomóval hasítani! És nehogy azt higgyük, hogy a sebesség az élesség rovására megy, a Groupama tette közzé, hogy 45–50 fokra képes cirkálni. A technológia megállíthatatlanul fejlődik és olyan dimenziókat nyitnak meg előttünk, amire nem is nagyon gondoltunk még öt-tíz éve.

Május 26-án kezdődik a Louis Vuitton Kupa, ahol az Oracle a Groupama ellen kezd.

Az America's Cup június 17-én veszi kezdetét, ahol hét győzelemig tart majd a küzdelem.

Addig még rengeteg edzés vár a csapatokra, és végre azt is láthatjuk majd, hogy az új-zélandiak által fejlesztett – tandem kerékpáros grinde-okkal szerelt – katamarán miként teljesíti a hagyományosak ellenében a Nagy-Tengerszorosnak nevezett vízterületen, Bermudán.

LOUIS VUITTON KUPA

Louis Vuitton Kupa kvalifikáció

2017. május 26. – június 3.

Dupla Round Robin.

A legkevesebb pontot elérő csapat kiesik a Louis Vuitton Kupa további küzdelmeiből. Az Oracle Team a továbbiakban nem folytatja a Louis Vuitton Kupán, külön készül a címvédésre.

Louis Vuitton Kupa elődöntő

2017. június 6–8.

A kvalifikáció győztese kiválaszthatja ellenfelét.

2 x 5 győzelemig tartó párosverseny.

A két vesztes csapat kiesik a Louis Vuitton Kupa további küzdelmeiből.

Louis Vuitton Kupa döntő

2017. június 10–12.

Öt győzelemig tartó küzdelem.

A vesztes csapat kiesik, a győztes versenyez a védő Oracle Team ellenfeleként az America's Cupon.

AMERICA'S CUP

2017. június 17–18. és 24–27.

Hét győzelemig tartó párosverseny.

A győztes hazaviszi az America's Cupot!