

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNAK MAGAZIN

HAJÓ

25. ÉVFOLYAM, 2017. MÁJUS–JÚNIUS

244. SZÁM 850 FT



Berecz Zsombor Európa-bajnoki ezüst
Litkey Farkas 13. Kékszalag-győzelme
Új-Zélandi siker az America's Cupon
Trentasette az
„Év Hajója Európában” díj jelöltje

Fotó: Tóth Bogee



TAVI VERSENYHAJÓ



BUDAPEST
BOATSHOW



ÚJDONSÁGPÁLYÁZAT
GYŐZTESE

„ÉV HAJÓJA
EURÓPÁBAN”
díj jelöltje



A HAJÓ PARAMÉTEREI

A hajó építője:	Média & Marketing kft.
A hajó anyaga:	karbon-epoxi
Szerkezet, technológia:	szendvics, vákuuminfúzió
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 bőszeiben (m ²):	256
Tömeg/DSS-el (kg):	2280
Ebből ballaszt tömeg/DSS-el (kg):	1200
Vízballaszt tartály egy oldalon (l):	460





Berecz Zsombor
Fotó: Tóth Bogee

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.

Az élet sokszor hihetetlen dolgokat produkál. Építettünk egy hajót, igazán mostoha körülmények között, egy bérelt, az ötvenes években épült és azóta sem korszerűsített műhelyben, amely egykoron egy mezőgazdasági termelő szövetkezet karbantartó üzemeként szolgált. Fűteni ugyan lehetett, de mivel az épület nem volt hőszigetelve, az ajtó szimpla vaslemezből készült, körbe centis résekkel, az ablakok mellett fűtült a szél, így a temperálás pokoli drága lett volna. Ezért hidegebb napokon jó ha tíz fok volt a műhelyben. Az infúziók során persze muszáj volt húsz fokot csinálni, ekkor egyetlen téli napon 30–40 ezer forint volt a gázszámla.

A hajó elkészült, sokaknak tetszett, és gondoltunk egy mérészet, és beneveztük a Budapest Boat Show-ra. Meg is kaptuk az újdonság pályázat első díját. Jó, azért hazánkban kevés a valódi innováció, és ha nincs jobb... Különösebb jelentőséget nem tulajdonítottunk a dolognak.

Tavasszal vízre került a Trentasette nevű 37 lábás hajó, és megfelelt az előzetes várakozásainknak, gyors és jól vezethető, minden működik rajta. Élmény vele vitorlázni.

A budapesti hajókiállításon a látogatók körében is sikert aratott, később Balatonfüreden is sokan megcsodálták. Több külföldi is érdeklődött iránta. Egyikük, a német Yacht magazin szakújságírója pedig bejelentkezett egy tesztre.

Megjelent egy cikk a Yacht on-line felületén, de más nem történt egészen június közepéig. Ekkor egy hivatalos levél érkezett... (Bővebben a 4. oldalon írok erről.)

És bekerült a hajó, a hajótervező és az építő az „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” (European Yacht of the Year) díjra hivatalosan jelöltek (Nominated) közé. Ezt azért nagy tiszteségnek gondoltam, de nem hittem, hogy ekkora.

Lássuk akkor a részleteket. A kategóriában, a speciális hajók (Special Yacht) – ami gyakorlatilag a versenyhajókat jelenti –, három a jelöltek száma. Megnéztem a folyóirat oldalán a jelölteket... Lehet, hogy nem kellett volna, ugyanis ott szerepel a minden idők legnagyobb példányszámában gyártott versenyhajójának a Figaro és Figaro 2 jelentősen fejlesztett utóda, a Figaro 3, amelyet a Beneteau gyárt. A tervezője pedig az a VPLP-Verdier Design, akik sikeres hajók sorát rajzolták az elmúlt évtizedek alatt. Csak pár példa a munkásságura: Primagaz, Groupama, Gitania 11 60' trimaránok, Lagoon katamarán sorozatok, Safran és Safran 2, Banque Populaire V. és VIII., Virbac Paprec 3, Imoca 60-as, PRB, Macif és Macif 2, Sobedo, Hugo Boss, St Michel Virbac Imoca 60-asok, Comanche 100' offshore versenyhajó, Oracle America's Cup hajók stb. A fentiek csak az egyedi produktumaik közül a legismertebbek, de néhány egyedi tervezésű hajó olyan sikeres lett, hogy azokat sorozatban gyártják. Ilyen például a Figaró sorozat. A másik jelölt, a TF 10 foileres trimarán tervezőjét és építőjét nem ismerem, persze ennek nincs jelentősége.

Te jó ég... szóval ide került a kedves kis hajónk, a Trentasette, a tervezői (Déry Attila és Mezey Zoltán) és az építő, aki én vagyok. Ebből mi lesz? Tulajdonképpen semmi különös, a teszt lehetséges helyszínei közül a Barcelonait – október közepe – választottuk, kivisszük a hajót, és kíváncsian várjuk a reakciókat.

Olyan ez a Nominated státusz, mint az „Oscar jelölt” titulus, életük végéig büszkék rá azok, akik viselhetik. Mi is azok leszünk, ezt már nem vehetik el tőlünk. Várjuk tehát a folytatás októberben.

Szekeres László

TARTALOM



Az „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” díj jelöltje
TRENTASETTE

4



Hyeres és Santander
VILÁGKUPA

8



Finn Európa-bajnokság – Marseille
MAJD NEM SIKERÜLT..

18



Tókerülő túra a Mormota fedélzetén
EGYKEZES '17

24



Litkey 13. győzelme
KÉKSZALAG – ERSTE WORLD NAGYDÍJ 28



KÉKPÁNTLIKA 32



KÉKSZALAG 34



AUDI SPEED CHALLENGE 45



America's Cup
ÚJ-ZÉLANDI SIKER 48



NOMINATED 2018



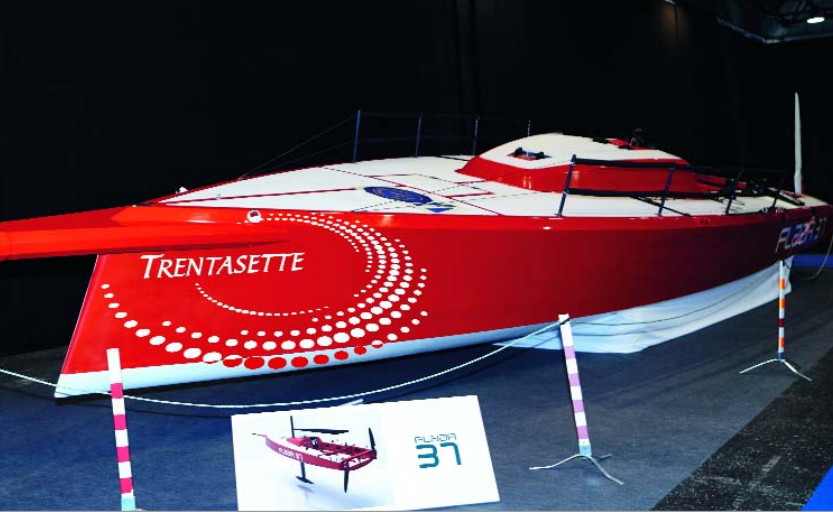
Trentasette a Kékszalagon
Fotó: Cserta Gábor

Szekeres László, fotó: Cserta Gábor

AZ „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” DÍJ JELÖLTJE TRENTA SETTE



Soha korábban nem fordult elő, hogy magyar hajót jelöltek volna az „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” díjra. Sőt, a volt szovjet blokk országaiából sem. A Flaar M 37-est a legnagyobb európai hajós magazin, a német Yacht ajánlotta a díjra.



Trentasette a Budapest Boat Show-n



Budapest Boat Show Újdonság pályázat 1. díj



Trentasette az első versenyén, a Pünkösdi Regattán



Nekünk – a tervezőknek és az építőknek – előzetesen nem volt tudomásunk arról, hogy mire készülnek a német újságnál. Ugyan korábban már írtak a hajóról, akkor nagyobb terjedelemben, számunkra igen kedvező hangnemben számoltak be róla, mint újdonságról. A cikk ma is megtalálható a Yacht on-line (yach.de) felületén, Hauptsache schnell: neues Raketenboot vom Plattensee (Fontos, hogy gyors: Új rakétahajó a Balatonról) címmel.

Azt azonban egy pillanatig sem gondoltuk volna, hogy a dolognak lesz folytatása. Nemrég azonban a hajó egyik tervezője, Mezey Zoli azzal hívott fel, hogy most kapott egy e-mailt a Yacht magazintól, amelyben az áll: amennyiben elfogadjuk, akkor ők jelölik a Flaar M 37-est (építő: Média & Marketing kft.) a 2018-as „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” díjra a Special Yacht kategóriában.

– Vajon ki hülyéskedik ilyenekkel? – kérdeztem...

A levelet amúgy Jochen Rieker, EYOTY (European Yacht of the Year) koordinátor írta. Akkor lehet, hogy mégsem tréfa?

Zoli nem volt rest, felvette a kapcsolatot a német szerkesztősséggel, ahol kérdésére megerősítették a hírt, és közölték, hogy nemsokára ismét jelentkeznek.

Két hét elteltével ezt meg is tették, és egyúttal azt is elmondták, hogy a Trentasette kategóriájában a három jelölt között van, és július 10-ét követően az »European Yacht of the Year Nominated 2018« címet, illetve a mellékelt a logót is használhatjuk.

Mit mondjak? Hát... akkor használjuk!

Az emlékeimben egy düsseldorfi, illetve egy tullni hajókiállítás él, ahol az összes olyan hajón ott virított az „ÉV HAJÓJA EURÓPÁBAN” logo, amelyik elnyerte a kitüntető címet, de a jelöltek is büszkén viselték a nominated logót. Ezek mindegyik olyan hajón láthatók voltak, amelyek néhány éven belül az élen végeztek, vagy jelölt státuszt érdemeltek ki...

A díj – amerikai mintára – 2001 óta létezik, az első győzteseket 2002-ben hirdették ki. A díjazottak között szerepel többek között: Bénéteau, Dehler, Dragonfly, Dufour, Elan, Finot-Conq, Grand Soleil, Hanse, Hallberg-Rassy, Jeanneau, Lagoon, Oyster, Pogo, Salona, Seascope, Shipman, X-Yachts. De a jelöltek is mind ismert és híres tervezőirodák, illetve hajógyártók vagy hajóépítő műhelyek alkotásai voltak.

2017-ben a Family Cruiser kategória győztese a Marc Lombard konstrukciója, az RM 970-es volt; a Performance Cruiser kategóriában a Finot-Conq tervezőiroda Pogo 36-osa végzett az élen; a Luxus Cruiser kategóriában a Bénéteau Yacht Oceanis 62-es volt az első; a többtestűek között az Aoutremer 4X katamarán szerepelt a legjobban; míg a Special Yachtok között a Seascope 24 vitte el a pálmát.

Amúgy a díjakat (hasonlóan az Év Autója díjhoz) az európai országok (nemzetenként egy) legjelentősebb szakfolyóiratainak – Yacht (Németország), Badnyt (Dánia), Batnytt (Svédország), Fare Vela (Olaszország), Seilas (Norvégia), Swissboat Yachting (Svájc), Voile Magazine (Franciaország), Waterkampioen (Hollandia), Yacht Revue (Ausztria), Yachting World (Anglia) and Yate (Spanyolország), Vene (Finnország) – szerkesztősségei szavazzák meg.

A kategóriánként három jelölt – az építők választása szerint – La Rochelle-ben vagy Barcellónában mutatkozik be, ahol újságírók, profi vitorlázókkal és a tervező vagy a hajóépítő képviselővel közösen ki is próbálják a hajókat.



A hajó anyaga:	karbon-epoxi
Szerkezet, technológia:	szendvics, vákuuminfúzió
Hajóhossz (m):	11,28
Vízvonalhossz (m):	11,28
Teljes hajóhossz orrsudárral (m):	14,20
Legnagyobb szélesség (m):	3,32
Merülés (m):	2,20
Merülés felhúzott keellel (m):	1,60
Árbócmagasság a decktől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m ²):	158
Maximális vitorlafelület bősézlben (m ²):	286
Tömeg (kg):	2200
Ebből ballaszt tömege (kg):	1200
Ballaszttömeg aránya (%):	58
Vízballaszt tartály (l):	2 x 460
Kivitelező:	Média & Marketing
Tervezők:	Déry Attila és Mezey Zoltán – Flaar
Építésvezető:	Szekeres László – Média & Marketing
Supervisor:	Antal Gábor – Pata Boats
Kivitelező művezető:	Lovas Péter – Regatta Service
Tanácsadó:	Simon Tamás – Farix
Sablonépítés, festés:	Klaszik Építő
Szállítás:	Ford Petrányi, Nelson Flottalízing, TransAgent
Állványozás:	Hercsel Építőipari Kft.
Sablon vázszerkezet:	Ertl Faipari Kft.
Karbon:	Zoltek Europe, Toray Group, Nyergesújfalu
Gyanta:	Farix, Araldite epoxi; Alvin-Plast, Axon epoxi
Egyéb anyagok:	Alvin-Plast
Vakárból:	Hodács Composites
Orrsudár, árbóc, baum:	Pauger Carbon
Vitorlák:	Hunsails
Veretek:	Harken, Antall, TyeTec
Műszerek:	Windwisher
Kötelek:	Marlow
Közreműködők:	T-Jolle munkatársai Tönkő Gábor, Nautic Boat Kft. munkatársai Soponyai Géza vezetésével.



Trentasette a Kékszalagon





Fotó: Tóth Bogee

Szekeres László

HYERES ÉS SANTANDER VILÁGKUPA



Megszokhattuk, hogy magyar versenyzők is szerepelnek a világkupa versenyeken. És nem a futottak még kategóriában. Néhányukkal pedig az élmezőnynek is számolniuk kell



Érdi Mári félidőben vezetett! – fotó: Pedro Martinez



Berecz Zsombor és a török Alican Kaynar – fotó: Tóth Bogee



Vadnai Jonatán – fotó: Pedro Martinez

Virág Flóra és Bagyó Áron – fotó: Pedro Martinez



A hyeres-i Világkupa versenyen tíz olimpiai osztályban 52 nemzet 534 versenyzője vett részt.

Érdi Mári ragyogóan kezdett, és öt futam után vezetett a versenyen! Ő volt az egyetlen, aki mindannyiszor az első tízben (5., 9., 2., 6., 5.) ért célba! Pedig ez a lehető legerősebb Laser Radial mezőny, az olimpiai osztály legjobbjai vannak a pályán. A hatodik futam után – annak ellenére, hogy a hatodikból feketezászlós rajtnál kizárták – egy pont előnnyel a belga Evi Van Ecker és a finn Tuula Tenkanen előtt továbbra is az élen állt. A verseny színvonalára jellemző, hogy az 54 hajós mezőnyben az első tizenhét helyen tizenhét nemzet versenyzői osztoznak! Érdi Mári a hetedik futamban is kinn volt a feketezászlós rajtnál, így a két 56 pontos eredménnyel a tarsolyában az összetett lista éléről a 9. helyre került. A hírben mégis az a szép, hogy már itt tart a nemzetközi élmezőnyben! Tavaly többször bekerült a legerősebb versenyeken is a legjobb tízbe. Most pedig már úgy is ott van, hogy két futamon is a lehető legtöbb pontot kapta! Még így is, a verseny előtt maga elé tűzött célon belül, a legjobb tíz versenyző között van, mivel az összes érvényes futamán ott végzett. A Laser Radial mezőnyben egyedül ő volt erre képes. Az élen álló Evi Van Eckernek is már három tizen kívüli eredménye volt. A most mögötte, a tizedik helyen álló japán lánynak viszont egyáltalán nincs tizen belüli hely... A kilencedik futamra összeszedte magát, és a 7. helyen végzett. Érdi Márinak jól indult az utolsó nap is, 5. lett a kilencedik futamban, de a következőn a 31. Így hiába vitorlázott az idei második világkupa versenyen rendre egyenletesen az élmezőnyben, hét tizen belüli eredménye mellé két feketezászlós korai rajtos kizárás is becsúszott, így ez az egyetlen gyengébb futameredménye a 11. helyet jelentette. Ekképp éppen csak lemaradt a Medal Race részvételtől. Eredménye így is nagyszerű.

Finn osztályban Berecz Zsombor számára a tőle megszokottnál gyengébben (15., 3., 12., 11., 14., 19.) indult a verseny, hat futam után a 11. volt a 35 hajós mezőnyben. Sőt, nyolc futam után is maradt 11., de a nyolcadik futamon egy korábbi harmadik helye mellé most egy biztató negyediket is elért. Jól hajrázott viszont az utolsó kvalifikációs napon, a 12–17 csomós szelekben elért hetedik és második helyeivel beküzdötte magát az első tízbe, és a kilencedik helyről kezdhetett az Éremfutamban! Itt kitűnő vitorlázással a második helyen ért célba. A finnek versenyét végül a török Alican Kaynar nyerte a holland Nicholas Heiner és a Medal Race-en győztes Jonathan Lobert előtt. Berecz Zsombor végül a kilencedik helyen végzett.

Laser Standardben hatvan versenyző indult. Vadnai Jonatán 34., bátyja Benjamin pedig 40. helyen állt a félidőben. A továbbiak során a testvérek helyet cseréltek, miután Benjamin összehozott egy remek 8. helyet. Ezzel a 37., öccse pedig 43. volt a listán. A végén ismét fordult a kocka, a Vadnai testvérek közül a fiatalabb, Jonatán versenyzett jobban, és végül a 41. helyen végzett az összetettben, míg Benjamin 44. lett.

Nacra 17 katamaránban Virág Flóra versenyzőtársa ezúttal Bagyó Áron VOLT. Az ő osztályukban 29 vegyespáros versenyzett, közülük Flórának a 27. helyen fejezték be a versenyt. A legjobb futamuk az utolsó volt, ekkor a 19. pozícióban értek célba.

SANTANDER

Úgy néz ki nem csak én nem értek egyet a világcupa új lebonyolítási rendszerével, hogy egy szűk elitre korlátozzák a részvételt. Ráadásul a Nemzetközi Vitorlás Szövetségnél úgy képzelik mindezt, hogy a döntőnek nevezett santanderi versenyre a korábbi helyszíneken elért helyezések alapján számolt sorrendnek megfelelően hívják meg a versenyzőket...

Így persze a Miami-ban rendezett versenyen nem szerepelt Érdi Mári sem kapott meghívást, ezért lemaradt az eseményről, ami az eredményei és a világranglistán elért helyezése alapján azért legalábbis bosszantó. Berecz Zsombor szintén nem szerepelt Miami-ban, de a visszalépések miatt viszont befért a 16 meghívott közé.

Egyes hajóosztályokban tehát működnek a World Sailing korifeusainak elképzelései, amelyek alapján a Világcupát elitversennyé igyekeznek tenni, más osztályokban azonban nincsenek elragadtatva ettől a rendszertől, ezért sokan nem fogadták el a meghívást a »döntőre«. Például a finnes mezőnyt elnézve is lehet hiányérzetünk, a világranglista elejébe tartozó versenyzők közül sajnos jó néhányan szintén nem utaztak Miami-ba, így őket nem hívták, vagy ha mégis, akkor távol maradtak. De ettől függetlenül még erős a mezőny.

A lemondások eredményeként meghívást kaptak Nacra 17 osztályban Virág Flórának is, ám ők szponzor híján kényszerültek távol maradni.

Ezzel a szisztémával a remélt cél ellenkezőjét érték el, nem a szűk elit játéktere lett a döntő, hanem a mezőny tulajdonképpen gyengült...

Már csak egy kérdést kellene tisztázni, mitől döntő a világcupa sorozat santanderi állomása, amikor a végeredménybe az összes verseny egyformán számít?

Első nap

Finn hajóosztályban Berecz Zsombor háromszoros olimpikon, a Balatoni Yacht Club versenyzője képviselte hazánkat az elit mezőnyben. Berecz az első futamban harmadik, a másodikon pedig hatodik helyen ért célba, így két brit versenyző mögött, egy pont hátránnyal a harmadik helyen várja a folytatást.

A Laser osztályban szereplő Vadnai Jonatán a Balatonfüredi Yacht Club vitorlázója ott volt mindkét világcupa eseményen, és az eredményeivel részvételi jogot érdemelt ki. Igaz ez a bátyjára Benjaminra is, ám ő az egyetemi vizsgái miatt nem vállalta az indulást. A 18 éves Vadnai Jonatán 18. és 22. helyeivel összetettben a huszonkettedik.

Második nap

A világcupa verseny második napján újabb két futamot rendeztek. Friss, 18–20 csomós szelet ígért a meteorológia, ami menetrendszerűen meg is érkezett. Viszont nem múlt el nyomtalanul a tegnapi hullámvész, aminek a hatása még ma is érezhető volt, ez pedig kihatott a versenyzők hajóvezetésére.

Berecz Zsombornak ma sem sikerült túl jól az első rajtja, kicsit be is ragadt középen, ezért csak 11. helyen ért fel a cirkáló bójához. Hátszélzakaszon javított, feljött a 9., a következő kruzban pedig már a 7. helyre. Az utolsó hátszélben még egy hajót sikerült maga mögé utasítania, és a hatodik helyen ért célba.

A második futamban kitűnően rajtolt. A rendezőhajónál jó ütemben indított, szinte azonnal kifordult és ment jobbra, ahonnan a szél frissülések várhatóak voltak. Azok



Kiváló eredményei ellenére Érdi Mári nem kapott meghívást – fotó: Jesus Renedo



Berecz Zsombor jól kezdett – fotó: Tóth Bogee



Másnap pedig még jobban folytatta – fotó: Tóth Bogee
Vadnai Jonatán csoportjában egy 18. hellyel kezdett – fotó: Jesus Renedo





Negyedik futamban Berez Zsombor ért elsőnek célba! – fotó: Tóth bogee



Vadnai: jobb folytatás – fotó: Tóth bogee



Jó rajt, másdik hely a hetedik futamban – fotó: Tóth Bogee
És egy futamgyőzelem a nyolcadikban – fotó: Tóth Bogee



jöttek is, másodikként ért fel az első pályajelhez, majd hát-szél végén már elsőnek került a bóját. A második kreuzban Ed Wright került az élre, a következő hátszélben fej-fej mellett haladtak. A vége előtt nem sokkal Wright jobbcsapásra halzott, útjogot szerezve ezzel a balcsapáson vitorlázó Zsombival szemben. Ekkor Zsombi nem ment vele, hanem okosan elhúzott mögötte, egy kicsit élesebben vitorlázva fokozta a tempót. Ez elég volt ahhoz, hogy a fél hajóhosszal előbb érjen célba, így megnyerte a futamot!

Berez Zsombor futameredményei: 3., 6., 6., 1. Ezzel összetettben a korábbi világbajnok Edward Wright mögött a 2. helyen várja a holnapi folytatást.

Jó napja volt a másik magyar résztvevőnek, a 18 éves laseres Vadnai Jonatánnak is, hiszen ő is nagyszerűen szerepelt. Mindkét futamban a 14. helyen ért célba a rangos mezőnyben, így feljött a 17. helyre. Futameredményei: 18., 22., 14., 14.

Harmadik nap

A világkupa verseny harmadik versenynapját jó lenne elfelejteni... Berez Zsombor indiszponáltan versenyzett. Talán ő sem emlékszik rá, de az is lehet, hogy sohasem fordult vele elő, hogy hosszú ideig ő vitte volna a pálya kulcsát, magyarul utolsóként vitorlázott volna. Most azonban ez történt. Zsombor végül az első futamot a 15. helyen fejezte be. Az okát nem tudjuk, találgatni felesleges, majd elmeséli, amikor hazajön. Nagyobb tragédia nem történt, ez a futam kiejthető, így a harmadik helyen állt az összesítésben.

A következő futam jobban indult számára, hatodikként ért fel a cirkáló szakasz végéhez, ahol ütközött, és a bója után egy 720-as fordulót volt kénytelen csinálni. Ez elég volt ahhoz, hogy az utolsó helyre essen vissza. Hamar összeszedte magát, mert a következő szakaszon feljött a kilencedikre, viszont a második kreuzban visszaesett, csak egy hajó fordult mögötte. A befutó szakaszon ismét ragyogóan vitorlázott, sorra került ki az ellenfeleit, végül kilencedik helyen végzett. Összetettben a negyedik, de már hat pont a hátránya a harmadik helyen álló észt Deniss Karpakkal szemben. Két brit áll az élen, Edward Wright vezet, második Ben Cornish.

Vadnai Jonatán sem villogott a mai napon, a 21. és 19. helye elmarad a tegnaptól, ezért az összesítésben is hátrébb csúszott, jelenleg huszadik a tabellán. Ez a helyezése az ő esetében nem mondható rossznak, hiszen ő a legfiatalabb a felnőtt mezőnyben, kevés még a rutinja a világélvonalában.

Negyedik nap

A pénteki nap tökéletesen alakult Berez Zsombor számára a santanderi világkupa versenyen. A két futamot ismét az öblön kívül, a nyílt vízen, moderált, tízcsomós szélben rendezték. A mai első futamban a Balatoni Yacht Club versenyzője az előnyösebb lee rajtot választotta, és mikor a mezőny jobbra indult, akkor ő a baloldalon legkívül lévő hajóként jó tempót diktálva tartott velük, enyhén átvitorlázva a pályatengelyen. A jobbos lengésekkel szépen operálva a harmadik helyen fordult az első bójánál. A lenti kaput az ausztrál Oliver Tweddell mögött másodikként vette, és ettől kezdve a befutóig már nem változott a sorrend. Harmadik helyen a roppant kiegyensúlyozottan vitorlázó brit Ben Cornish végzett, Edward Wright – tőle szokatlan módon nem találta a fonalat – csak nyolcadik lett. Ezzel Zsombi egy helyet javított, de pontszámában elég messze van tőle a két élen álló versenyző.



JEANNEAU 54

AZ ÉLETSTÍLUSÁHOZ TERVEZVE

Signé Jeanneau

Üdvözöljük a Jeanneau 54 fedélzetén!

Innovatív design, ötletes részletek jellemzik ezt a luxus életstílust nyújtó különleges vitorlást. Lépjen a fedélzetére és legyen részese egy felejthetetlen utazási élménynek!

J51  – J54 – J58  – J64



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

ADEX YACHTING

1136 Budapest, Tátra u. 12/a
Telefon: +36 1 270 0017
E-mail: info@jeanneau.hu
www.jeanneau.hu



A negyedik nap tökéletesen alakult – fotó: Pedro Martinez
Vadnai Jonatán harmadik(!) a 10. futamban – fotó: Pedro Martinez



A második futamban kemény csata zajlott a rajnál a lee pozícióért, amibe Zsombor – nagyon okosan – nem ment bele, és senkitől sem zavartatva, másodikként jött ki a rajtból. Most előbb indult át a mezőnyre a jobboldalra, és nem a szélen haladt. A sebessége nagyon jó volt, a lengéseket most is jól használta ki, és ennek megfelelően elsőként ért fel. A további szakaszokon elsősorban a szélre vitorlázott, de közben a mezőnyre figyelve növelte az előnyét, így az utolsó hátszél szakasz – szokatlan módon – meglehetősen nyugalomban telt számára. A szél időközben nyolc csomóra gyengült, ezért nem is szabadott pumpálni. A célba bő harminc másodperc előnnyel futott be. A további sorrend pedig csak egy kicsit alakulhatott volna számára jobban. A mai napot megelőzően a versenyben vezető Wright most sem vitorlázott jól, így ismét csak nyolcadikként ért célba. Ezzel összetettben három ponttal Zsombor mögé került, a vezetést Ben Cornish örökölte meg, de az előnye két pontra csökkent. Cornish a futam utolsó perceiben mentette meg az összetettben a vezető helyet, nem sokkal a cél előtt még a 8–9. helyen csatázott. Szombaton még két futamot tervez a rendező, majd vasárnap következik a klasszikus éremfutam, a tíz legjobb versenyző részére. A két első hajó között jelenleg fennálló két pont különbség annyit jelent, hogy a Medal Race-ben ki-ki meccset vívnak, tehát aki a másikat megveri, az végez előrébb az összesítésben. De ne szaladjunk ennyire előre, holnap még ez nagyban változhat...

A Laserben érdekelt Vadnai Jonatán, a Balatonfüredi Yacht Club versenyzője szintén jó napot zárt. A hetedik futamban az eddigi legjobb helyét érte el: 11.-ként futott célba. A következőben pedig a korábbi legjobb eredményét ismételve lett 14. Ezekkel a 19. helyen áll az összetett listán, ami legalábbis figyelemre méltó. Talán ennél is értékebb a 11. helye, hiszen ez már valóban a világ élvonala!

Ötödik nap

Vadnai Jonatán a hetedik a 9. futamban! A magyar érdekeltségek közül – kétórás halasztást követően – a Laser osztály kezdett. Vadnai Jonatán egy közepes rajtot követően kicsit beszorult a mezőnybe, de jó irányba nyitott, ezzel kitisztázta magát, majd fokról fokra lépdelt előre. A frissebb szélben vitorlázva jutott a tizedik helyre, amikor még egy várt szélforduló is segítette hogy ötödiknek vehesse a kreuzbóját.

A hátszélben tömörült a mezőny, pillanatról pillanatra változott a sorrend, legalábbis a nyomkövető alkalmazás szerint. Jonatán jó sebességgel közelítette a leebóját, tartotta magát az 5–6. hely környékén, de végül negyedikként fordult! Jól állt a cirkáló szakasz kétharmadáig, 4–5. helyen vitorlázott, de a mezőny nagyon összetömörödött körülötte, 12 hajó tíz másodpercen belül vitorlázott, amikor keresztelték egymás útját. Úgy nézett ki, hogy Jonatán ebből nem jön ki jól, visszaesett a 11–12. helyre, de amikor ismét tiszta szélbe került, visszavette a negyedik pozíciót. A továbbiakban is remekül vitorlázott, harmadikként kerülte a felső pályajelet! Sokáig tartotta ezt a pozíciót, de a leebójánál egy baloldali frissülésben, belső hellyel hárman is megelőzték. Hetedik helyen ért célba. Soha rosszabbat!

Vadnai Jonatán megfogadta a »tanácsomat«, és a soha rosszabbat betartva a tizedik futamban a HARMADIK helyen végzett! Jonatán ismét a jó oldalon indul, kreuzban most is megvan a sebessége, és negyediknek ér fel a kreuzbójához. A szél folyamatosan gyengül, a kezdeti tíz

csomónak már nyoma sincs, talán hatszós szélben hátselezik a mezőny. Jonatán a baloldalon vitorlázik, féltávnál tartja a helyét. Az első hajó (Filip Jurisic) meglépett, de a következő tíz szoros meccset vív. A szakasz vége felé azzal a Nick Thompsonnal csatázik, akit végül korai rajt miatt kizártak. Thompson persze ezt nem tudja, keményen védekezik, de kikap.

Jonatán a harmadik helyen veszi a bóját, és jobbra nyit. A szél már hat csomó alatt fújdogál, egyre gyengül. A szakasz felénél igazít középre, a második cirkáló szakasz végén is harmadik! Hátszélben az első két hajó ellépett az üldözőktől, őket hárman követve vívnak kemény meccset a dobogós helyért. Ebből Jonatán kerül ki győztesen, és harmadik helyen ér célba! Hát nem lett rosszabb, mint az előző futam! A versenyen végig nagyszerű teljesítmény nyújtott, gratulálunk! Ezzel a 15. helyen zárta a santanderi világturát!

A Finn mezőnyben Berez Zsombor vezet kilenc futam után a santanderi világtur versenyen! A tízcsomós szélben rendezett futamon Zsombor végig a két brit ellenfelére vitorlázott. Sikerral tette, a futamban elért ötödik helye elég volt ahhoz, hogy összetettben átvegye a vezetést! Egy pont az előnye Ben Cornish-sal szemben, Edward Wright már öttel van mögötte. Negyedik a szintén brit Henry Wetherell 16 pont hátrányban. A többiek egyelőre lőtávon kívül...

Zsombor fegyelmezetten tartotta magát ahhoz, hogy ne foglalkozzon másokkal a futam alatt, a szélre vitorlázva, okosan versenyzett, gyakorlatilag végig kézben tartotta az eredmény alakulását.

A Finn osztály tizedik futama további izgalmakat tartogatott. A világtur verseny kvalifikációjának végén ismét Berez Zsombor futamgyőzelmének örülhettünk! A szél az előző napokhoz képest mérsékeltebb, sokszor inkább gyenge volt, 7-9 csomó között fújt, ritkán erősödött fel tíz csomóra. Az előjelzés nem nagyon működött, sem a beígért sea breeze, sem az áramlás nem úgy jött, ahogy ígérték. Nem annyira a szélfordulók voltak a meghatározóak a taktikában, hanem a pöffök, amelyek nem egyértelműen kötődtek egy-egy oldalhoz. Erre kellett ma nagyon figyelniük a versenyzőknek.

A tizedik futamban Zsombor luvban rajtolt, és a jobb oldalt választotta. Ez ugyan nem volt tökéletes, de nyolcadiknak így is felért bójához. Az első hátszélben a mezőny jobb oldalán vitorlázva, remek hajóvezetéssel, és egy kis kiszorító taktikával feljött a harmadik helyre. Kreuzban balra nyitott, és ezt az oldalt ő vezette fel. Egészen sokáig ment balra, és csak az erősödéssel igazított jobbra, ami jó döntésnek bizonyult, hiszen a második kreuz végén már elsőként fordult. Hátszélben megtartotta pozícióját, és gyönyörűen vitorlázva, elsőként futott be, ezzel természetesen megőrizte vezető helyét az összetettben! Az előnye négy pont Ben Cornish és hat Edward Wright előtt. Holnap nincs egyéb dolga, csak a két brittel kell foglalkozzon. Azonban az sem lesz egyszerű, hiszen közülük az egyik – Wright – mégiscsak világbajnok. A sorban következő észt Deniss Karpak több mint húsz pont hátrányban van Zsomborhoz képest, azaz Zsombi dobogós helyezését már ő sem veszélyeztetheti, hiszen az éremfutamban a legjobb tíz versenyző indul, és itt minden pont duplán számít. Eddig Zsombor számára fantasztikusan alakult a verseny, a selejtezők során – egyedül a mezőnyből – három futamgyőzelmet aratott!



Ötödik nap: 7. és 3. hely! – fotó: Pedro Martinez



Jonatán talán legnagyobb sikre a 3. hely – fotó: Jesus Renedo



Tizedik futam rajtja előtt: Berez Zsombor sárga trikóban – fotó: Tóth Bogee
A kvalifikáció után is vezető helyen! – fotó: Tóth Bogee





Medal Race rajt: kint volt? Mindenesetre visszament... – fotó: Tóth Bogee



Medal Race: a hátszél végén még Zsombinak állt a verseny – fotó: Tóth Bogee



Medal Race befutóban egyetlen hellyel hátrébb a kelletnél – fotó: Tóth Bogee
Kelemen Tamás és Bercz Zsombor az Éremfutam céljában – fotó: Tóth Bogee



Gyenge-mérsékelt szélben rendezték a santanderi világtupa utolsó felvonását, a Finn Medal Race-t. A futam előtt Bercz Zsombor előnye négy pont volt Ben Cornish és hat Edward Wright előtt. Ez jól néz ki, de azért nem egyszerű ezt az előnyt aranyéremre váltani. Elég ugyanis egyetlen hajó Ben Cornish és Bercz Zsombor közé, és máris fordul a kocka, a brit a győztes. Tulajdonképpen nem megoldhatatlan feladat tartani a britet, de ugyanakkor ott van még Edward Wright, a világ jelenleg egyik legjobb finnese, aki ki fogja használni, ha a két esélyes egymással van elfoglalva. És Zsomborék a mezőny második felében vívják a csatájukat, akár még nevető harmadikként ki is kaparhatja magának a gesztenyét.

Nos, ez nem történt meg. Volt azonban más probléma, nevezetesen Zsombor vélhetően korai rajtos volt. Igaz, egyetlen másodperccel, de az épp elég ahhoz, hogy vissza kellett menjen, ami harminc másodperces hátrányt jelentett. Utolsóként indult, a bójáig egy hajót – éppen a szintén korai rajtos Edward Wrightot – előzte meg. Cornish sem kezdett jól, a hetedik volt az első szakasz végén, és a távolság is csekély volt kettejük között, mindössze három másodperc. A bő szélben rövid idő elteltével már közvetlenül a brit mögött vitorlázott, ez pedig azt jelentette, hogy ő állt a győztes pozícióban. De a szakasz végén, már ismét volt kettejük között hajó. A helyzet ettől fogva szinte percenként változott. Az utolsó bójához Zsombi érkezett előbb, azonban pár méterrel a befutó előtt a bírók Zsombort megfűtülték, így büntető fordulóra kényszerült. Ezzel ismét átrendeződött a mezőny, hárman is elé kerültek. Wrightot még megfogta a rövid félszeles befutó szakaszon, de Henry Wetherell sajnos közvetlenül Cornish mögött célba ért, így Zsombornak – pontegyenlőséggel – az ezüstérem maradt. Elsőként a holland Heiner, másodikként a spanyol Muscat, harmadik helyen pedig az észt Karpak futott be. A szabályok szerint az éremfutamban a pontok duplán számítanak az összetett eredménytáblán, és pontazonosság esetén az éremfutamban megszerzett helyezés dönt, így mivel Ben Cornish és Bercz Zsombor pontazonossággal végzett az élen a dobogó legfelső fokára a brit Ben Cornish állhatott fel. Bercz Zsombor az előkelő második helyen végzett, ami fantasztikus eredmény! A bronzérem a szintén brit Ed Wrightnak jutott. Csalódás vagy sem a előző napi vezetés után, de Zsombor ismét bizonyította, hogy a legjobbak között a helye. Annál is kevésbé van oka szomorkodni, mert – ha jól tudom – ez az első világtupa érme magyar vitorlázónak.

A Balatoni Yacht Club versenyzője végig stabil, kiegyensúlyozott formában, fantasztikus teljesítményt nyújtott. Zsombor ismét megtett mindent, és az Éremfutamban egy hajszál, úgy nyolc-tíz másodperc választotta el a legfényesebb éremtől. Szép volt, gratulálunk!

Bercz Zsombor: – A rajtnál nem voltam benne biztos, de úgy éreztem, hogy kint voltam... Ezért vissza kellett menjek. Az utolsó bójánál pumpálás miatt megfűtülték, ami nem volt jogos. Az igazat megvallva, ha ezt korábban teszik, akkor igazuk lett volna. Kérdeztem is a befutó után, hogy miért kaptam a büntetést, amire azt válaszolta a bíró, hogy már korábban is járt volna. Ez igaz, de akkor több időm maradt volna felzárkózni. Az utolsó métereken is sokat hoztam az előttem lévőkön, és csak néhány másodperc kellett volna az aranyhoz. De nem bánkodom, örülök a teljesítményemnek.



BAVARIA 34 EASY

AZONNAL ÁTVEHETŐ!

Fedezze fel a BAVARIA 34 EASY vitorlás hajó előnyeit!

Minőségi anyagok, igényes kidolgozás a cockpiban, a szalonban és a kabinokban!

Az új hajóhoz most igazán lenyűgöző alapár társul: a BAVARIA 34 EASY már nettó 59.900 EUR* - tól rendelhető.

Bemutató hajónk egyedi felszereléssel azonnal átvehető!

Kérje személyre szabott ajánlatunkat a lenti elérhetőségeinken!

* Gyári, nettó alapár! A kép illusztráció! A változtatás jogát fenntartjuk!

BAVARIA YACHTS HUNGARY

Web: www.bavaria.hu, e-mail: info@bavaria.hu,

Központi ügyfélszolgálat: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 57.

Telefon: +36 30 677 5087, fax: +36 1 352 8123



BAVARIA
SAILING



Fotó: Robert Deaves

Szekeres László, fotó: Robert Deaves

FINN EURÓPA-BAJNOKSÁG – MARSEILLE MAJD NEM SIKERÜLT...



Berecz Zsombor kitűnően versenyzett, végül egy buta – korábban sosem látott – technikai malőr fosztotta meg az aranyéremtől.



A környezet rendben



Rajt

Ed Wright, Henry Wetherell és Kaynar Alican



Ismét új lebonyolítási rend szerint versenyeznek a finnek az Európa-bajnokságon, ugyanis a Nemzetközi Finn Osztálysövetség új eredményszámítást tesztl. Ez a mallorcai szisztémánál egyszerűbb, de nem sokkal igazságosabb. Ennek lényege, hogy tíz selejtező futam után az első három versenyző egyenes ágon a döntőbe kerül, míg a 4-10. helyezett elődöntőt vív, ahonnan a legjobb kettő jut a döntőbe. A Medal Race-be tehát nem tíz, hanem összesen csak öt versenyző kerül, ahol a korábbi eredmények nem számítanak, ennek az egyetlen futamnak az eredménye jelenti egyben a végeredményt is. Tehát az Éremfutam győztese az Európa-bajnok.

Hogy ez, a most kipróbált rendszer jó-e vagy sem, arról persze hosszasan vitatkoznak majd a versenyzők, a szakértők és az illetékesek. Korábban mi is írtunk a Mallorcában kipróbált lebonyolítási rendszerről, amely nem nyerte meg a tetszésünket, ahogy Berez Zsombor sem volt kibékülve vele. Ugyanakkor a Finn osztály nagy öregének, az olimpiai érmes Luca Devotinak tetszett. A nemzetközi fórumokon pedig rengeteg pro és kontra érv látott napvilágot. A mostani kísérlet lényegében nem különbözik a mallorcaitól, csak annál egyszerűbb, ezáltal követhetőbb. Mivel a lényeg nem változott, így előre kijelenthető, hogy akik korábban ellene voltak, most sem fognak lelkesedni az újításért. Az idei Finn Európa-bajnokságnak a franciaországi Marseille ad otthont. A kontinensviadalra 62 versenyző nevezett, nemcsak Európából, hanem az egész világról, lévén ebben a hajóosztályban nyílt az Európa-bajnokság. Gyakorlatilag rajtvonalhoz állt mindenki, aki számít a nemzetközi mezőnyben, köztük Berez Zsombor is. Zsombor a tavalyi Európa-bajnokságon vitorlás történelmet írt, hiszen nagy elődje és példaképe Finácz György Európa-bajnoki harmadik helyezését múlta felül ezüstérmes helyezéssel. Most – ahogy Zsombit ismerjük – szeretné a tavalyi eredményét legalábbis megismételni.

Első versenynap

A korareggeli órákban nagyon erős szél fúj, és a meteorológia további erősödést ígért. Ez be is jött, a 11 órára kiírt rajt idején az alapszél 30–40 csomó között ingadozott. Ezért halasztással kezdődött az Eb. A mezőny délután fél négy körül szállt vízre, bár a szél alig mérséklődött, továbbra is nagyon erős, 25–30 csomós maradt. Kilenc benevezett vitorlázó ki sem ment a rajtra, egy pedig nem ért célba az első futamban. A többiek azonban végigcsinálták! Akadt olyan akinek az első futam után lett elege a dologból, és a második előtt a kikötőbe vitorlázott. Végül 49 hajó futott be a második futam végén. Nyugodtan kijelenthetjük, küzdelmes napon vannak túl azok a versenyzők, akik mind a két futamot teljesítették. Köztük van Berez Zsombor, a Balatoni Yacht Club versenyzője is, aki az első futamban második helyen futott be a brit Ed Wright mögött és a szintén brit Ben Cornish előtt, ami fantasztikus kezdés! A második futamban sajnos az egyik hátszél szakaszon fel is borult, holott ez nem szokása, nem is emlékszünk, mikor történt vele ilyen utoljára, de ezzel együtt is a tizedik helyen ért célba. A két futam után a hatodik helyen várja a folytatást. Ed Wright a második futamot is megnyerte, így ő vezeti az eredménytáblát, második helyen a hyeres-i világbajnok Éremfutamának győztese, a francia Jonathan Lobert, harmadikon a dán Anders Pedersen áll. Berez Zsombornak 12 pontja van, mindössze két pont a hátránya Pedersennel és négy Lobert-rel szemben.

Vicc!

Ha hazánkban hasonló módon adnának hírt, közölnének eredményeket, mint a francia Eb szervezői, akkor pillanatok alatt lincshangulat alakulna ki a Facebookon.

Az utolsó »livenews« az volt, hogy bevonták a haslasztás lobogót. Ez fél négy előtt, több mint négy, azaz négy órája történt. A részletes hír a következő, szó szerint idézem: „08/05/2017 15:28 Fleet launching after AP down. Still windy.”

Azóta persze lement két futam... Az eredményekre kattintva olvashatjuk a tavalyi Eb végeredményét. Az is valami. Valami neveltséges! Ok! Kelemen Tamástól tudjuk Berecz Zsombor eredményét, de az nem hivatalos. Első futam: 2., második futam: 10. hely. Többen kérdezték: hól találnak fotót? Na ne nevéttessenek! Ugyan már. Hát itt tartunk...

Kedden újabb két futamot tervez a verseny rendezője, amelyekre a meteorológiai előrejelzés szerint enyhébb szélben kerül sor. Azonban szerdától várhatóan ismét 25–30 csomós vagy erősebb szél vár a versenyzőkre. Izgalmas futamoknak nézünk tehát elébe...

Második versenynap

A harmadik futam eredménye a twitteren jelent meg: „Cornish wins Race 3 from Zsombor Berecz, Karpak and Pedersen.” Persze ez még nem hivatalos.

A hír igaznak bizonyult, Berecz Zsombor második helyen ért célba a mai futamon. Az élen a brit Ben Cornish végzett, a harmadik az észti Deniss Karpak. Marseille-ben tegnap az erős, ma pedig az éppen fújdogáló szél tette próbára a versenyzőket. Gyenge, 4–5 csomós szélben tartották a futamokat, az elsőt még sikerült befejezni, de a másodikat félbe kellett szakítani.

Az ilyen, forgolódo gyenge légmozgás sokszor megviseli az idegeket. Már a rajt sem volt egyszerű, csak fekete zászló alatt sikerült elindítani a mezőnyt. Már akinek sikerült érvényesen elrajtolnia... A két győztes futammal vezető brit Edward Wright és a svéd Max Saliminen is kint volt az egypercesben, így őket kizárták a harmadik futamból. Az összetettben Ben Cornish két ponttal Berecz Zsombor előtt átvette a vezetést, a harmadik helyen – Zsomborral azonos pontszámmal – a norvég Anders Pedersen áll. Ez azonban a kieső futamok után nyilván változni fog. Például Wrightnak elég egy jobb helyezés, és újra átveheti a vezetést. Mindenesetre a jelenleg élen állók közül Berecz Zsombor kiesője a legnagyobb. Azonban kicsit előre szaladtunk, korai még számolgatni... Berecz Zsombor két második helye azonban azért is figyelemre méltó, mert teljesen ellentétes időjárási körülmények között született. Érdekes, hogy legutóbb Hyeres-ben bombafórmában versenyző török Alican Kaynar csak a nyolcadik, és a hyeres-i világtupán második Nicholas Heiner sem jeleskedik, a 15. helyen áll.

A Haidekker család tisztességgel helytáll, Elemér a 48., még édesapja Péter az 53. az összetettben.

Harmadik versenynap

Lassan éjfél, de hiába vártuk a mai nap eseményeiről szóló információkat, a verseny honlapján egy sor sem olvasható. Amit tudunk az a Twitteren megjelenő néhány szavas információkból bogarászható ki. Ez pedig nem sok. A lényeg: Berecz Zsombor összetettben az ötödik helyen áll.

A mai napra jelzett erős, viharos szélből semmi sem lett, helyette forgolódo, időnként friss, 15–16 csomós,



Ben Cornish, Alessio Spandoni, Oskari Muhonen, Alejandro Muscat
Berecz Zsombor magabiztosan versenyzett





Igencsak szűl a helyt rajtoknál...



A francia Lobert az Európa-bajnok...

... boldogan fogadja a gratulációkat



majd leállós, 4–5 csomós fajta, idegtépő szél jellemezte az időjárást. Hogy ez milyen lehetett a versenyzőknek, azt elképzelni se lehet, de ha azt mondom, hogy a menőknek rémálom, akkor sokat nem tévedek. A rendezők mindenestre szenvedtek, és erőltették a futamokat. Az talán mond valamit a körülményekről, ha a versenyben vezető Edward Wright volt ma első és 17., pedig eddig az Eb-n az érvényes futamait rendre megnyerte... Ben Cornish, a tegnapi futamgyőztes ma 3. és 53. is volt. Milan Vujasinovic egy első hely mellé gyűjtött egy 24. is. Vagy a brit Henry Wetherell 1. és 23. A lengyel Mikolaj Lahn egy alkalommal a második helyen ért célba, de volt ma 31. is, és az Eb-n korábban nem szerepelt az első tízben. Sorolhatnám tovább az érdekes helyezéseket.

Berez Zsombor nem is teljesített rosszul, a 18., 15. és 9. helyen végzett, ezzel összetettben az ötödik helyen áll. Nem lesz könnyű dolga, ha csont nélkül szeretne a döntőbe, azaz az első háromba kerülni, mert a harmadik Jonathan Lobert-rel szemben, nem behozhatatlan, de azért tíz pont a hátránya. Ugyanakkor megnyugtató lehet számára, hogy az elődöntőre jó eséllyel pályázhat, a 11. helyen álló horvát Nenad Bugarin 19 pont távolságban van tőle. És ugye azt tudjuk, hogy teljesen mindegy hányadik helyen kerül valaki a döntőbe, csak az ott elért eredmény adja a végső sorrendet.

Negyedik versenynap

A brit Ed Wright vezet (23 pont), a norvég Anders Pedersen a második (26 pont), a francia Jonathan Lobert a harmadik (28 pont), a brit Ben Cornish a negyedik (29 pont), Berez Zsombor az ötödik (38 pont), a görög Ioannis Mitakis a hatodik (42 pont). Szóval semmi sem dőlt el. Szerdán volt minden: rövidítés, futam félbeszakítás, várakozás, egy szakaszon 5 és 16 csomó között változó szél...

Pedersen: – Elégedett vagyok, eddig jó hetem van, egyenletesen teljesítek. De az új formátum sajnos nem preferálja ezt. Mindegy, örülök az eddigi eredményemnek.

Ben Cornish: – A mai egy sunyi, frusztráló nap volt.

Nicholas Heiner: – Azt hiszem, mai egy nagyon trükkös, hosszú és fárasztó nap volt. De legalább visszaállt a menetrend.

Ötödik versenynap

Tegnap a nagyon erős, negyvensomós szél miatt nem lehetett futamot rendezni, így ma három futamra került sor. 15 csomó körüli szélben kezdett a mezőny, ami a nap folyamán fokozatosan erősödött. Az első futam többszöri sikertelen kísérlet után, fekete lobogó alatt került sorra, ezért Zsombor óvatosan kezdett, így ebben a futamban 9. helyen ért célba. A francia Lobert győzött. A második menetre erősödött a szél, Zsombi végig az élmezőnyben vitorlázott, utolsó kreuz végén az argentin Olezza Facundo vezetett előtte, ő azonban nem jelentett akadályt Zsombornak, aki rövidesen átvette a vezetést, és futamgyőzelmet szerzett! A nap utolsó futamán pedig a 15. helyen ér célba, ezzel az összetett versenyben a harmadik.

Még egy selejtező futam hátra van, és Zsombor helyzete egyáltalán nem nevezhető könnyűnek. Mögötte egyetlen ponttal az a brit Edward Wrigth áll, aki három futamot nyert. Ha sor kerül az utolsó selejtező futamra, akkor két kiesővel számolnak, és ez a britnek kedvez, a sorrend ezzel kettejük között megfordul. Zsombornak nem is elég öt simán megvernie, hanem legalább még va-

A víz nem tesz fel felesleges kérdéseket.
Nem érdekli honnan jössz, mit csinálsz, ki vagy.
Jöhetsz bármikor, ő vár rád!
Már csak egy jó hajóra van szükséged!



Mondjuk egy PATA Finnre!



- 1119 Budapest, Fehérvári út 83. ▪ telefon: +3630 488 0842 ▪ +3630 560 4088 ▪
- e-mail: info@patafinn.hu ▪ website: www.patafinn.hu ▪
- Antal Gábor, Pata: +3630 488 0842 ▪



Második a brit Edward Wright



Harmadik a brit Ben Cornish



Negyedik a norvég Anders Pedersen

Ötödik: Berez Zsombor



lakinek kettejük között kellene lennie a befutóban, hogy megőrizze a harmadik helyét. Wright pedig elég dörzsölt ahhoz, hogy ezt alaposan megnehezítse. Árnyalja a dolgot, hogy a két élen álló versenyzőt – Jonathan Lobert-ret és Anders Pedersent – lehetetlen befogniuk, viszont az őket követő Milan Vujasinovic még akár bele is szólhat kettejük küzdelmébe. A mezőny elején vitorlázva nem jelent veszélyt számukra a »párosverseny«, de amennyiben a mezőny második felébe kerülnek, mindkettejüknek figyelniük kell Vujasinovic-ra is.

A mostani lebonyolítás szerint a selejtezők eredményei alapján az első három automatikusan bejut a szombat délutáni éremfutamba, a 4–10. közötti helyezettek pedig még egy elődöntőt vív, ahonnan a legjobb két versenyző csatlakozhat a legjobb háromhoz, és állhat az éremfutam rajtvonalára.

Hatodik versenynap

A döntő napja az utolsó selejtező futammal vette kezdetét, azaz csak vette volna, mert a gyenge szél miatt ismét parti halasztással indult a nap. Már úgy tűnt, nem is kerül sor rá, de 13 óra előtt pár perccel csak elrajtoltak a hajók.

Zsombor egy izgalmas futam után a harmadik helyen futott célba, így megőrizve az összetettben a harmadik helyét, és egyenes ágon az éremfutamba került a francia Lobert és a norvég Pedersen társaságában.

Ők pihenhettek, ugyanakkor a 4–10. helyen álló versenyzők az elődöntőben még egyet mérkőztek a maradék két döntős pozíció megszerzéséért. Innen a két brit, Ed Wright és Ben Cornish csatlakozott az Éremfutam résztvevőikhez.

A döntő futamra 10–15 csomószra erősödött a szél, így szabad volt a pumpálás. Zsombor jól rajtolt, a francia Lobert vezetett, de nem sokkal a rajt után lekeresztelte a franciát, és egyre magabiztosabban vezetett, amikor a vitorla felhúzójának rögzítője eltörött. Zsombor hosszas szerelés után becsületből folytatta a futamot, de a hátrányt már nem tudta ledolgozni.

Ilyen technikai hiba nem nagyon fordul elő, ezért felkészülni sem lehet rá. A versenyzők egy-egy futam előtt egy sor dolgot ellenőriznek, de ez az alkatrész egyszerűen nem szerepel a listájukon. A 53 éves cseh Michal Maier, aki lassan három évtizede(!) a világ élvonalához tartozik, hat olimpián(!) szerepelt Finnben, azt mondta, hogy ilyen hibával még életében nem találkozott, sőt, nem is hallott hasonlóról.

Az Európa-bajnokságot végül a francia Jonathan Lobert nyerte két brit versenyző, Ed Wright és Ben Cornish előtt. Negyedik a norvég Anders Pedersen.

Zsombor vezető pozícióban vitorlázott, amikor kiesett, és a futam hátralévő részében nem történtek nagy dolgok látványos helycserék, így minden bizonnyal megőrizhette volna vezető helyét, és Európa-bajnokként térhetett volna haza.

Persze tudjuk: a sportban semmi jelentősége a feltételes módnak. Ezzel együtt is ismét igazolódott Zsombor állítása: ott van a legjobbak között.

A futam utáni nyilatkozatában nem keresett kifogást, nem panaszkodott, hanem gratulált a többieknek, elégedett volt az egész heti teljesítményével, és ígérte: levonja a tanulságot a történetekből, addig folytatja a munkát, amíg el nem éri a célját!

Nagyon sokan drukkolunk neki!



Bercz Zsombor – fotó: pedro Martinez



Fotó: Szamódy Zsolt Olaf

Szamódy Zsolt Olaf

TÓKERÜLŐ TÚRA A MORMOTA FEDÉLZETÉN EGYKEZES '17

Egy Folkboatot úgy képelnék, hogy sok mindenre alkalmas, de legkevésbé versenyzésre. Persze mindig más a helyzet, ha azonos hajók indulnak egy regattán, akkor már jó a játék. Aki azt mondja, hogy egy Kékszalag nagy kihívás, az még egyszer gondolja át a dolgot... Akkor Folkboattal egyedül körbevitörlázni a tavat mit jelent?



Ezért a látványért megyünk...

Rendben, ne nevezzük ezt a tókerülést versenynek, mert akkor egy sor dologra, úgymint: engedélyek, bója, mentőmotoros(ok); valamint egy komoly stábra, rendező(k), versenybírá(k), versenyorvos stb. szükség lenne. Szóval ez egy túra volt. De ha már egyszerre indultak a hajók, akkor azért csak felírták, hogy ki mikor ért célba, és ebből kialakult egy sorrend. Direkt nem eredményt írtam. És a sorrendnek megfelelően díjazták is a résztvevőket, akik ugye nem versenyzők. És ez így nem csak szabályos, hanem helyes is. (a szerk.)



Chinquecento

A tavalyi Folkboat Egykezes '16 versenyen (pardon: túrán) még csak négyen vettünk részt. Már akkor is segítettek az osztály tagjai: díjakat ajánlottak fel, szerveztek, parti segítséget adtak.

És persze fogadkoztak: Jövőre mi is végigmegyünk! Amit akkor hittünk is, meg nem is.

Akik ígérték, megtartották a szavukat, idén a résztvevők száma tényleg jelentősen nőtt, kilenc Folkboat (Anni, Bodvica, Cinquecento, Gandalf, Karakán, Mormota, Natalie, Póstás, Srácok) vágott neki a távnak. Továbbá még két nagyobb hajó is végigvitorlázta a távot, az Aquanauta (Elan 33) és a Cloud Nine (Elan 31) színesítette a csapatot.

Egy-egy hosszabb rövidebb szakaszon kísérőket is kaptunk, Glódi Balázs az első szakaszon jött velünk a hajójával, majd az Északi Fény Révfülöpnél csatlakozott egy időre.

A THE kikötő zöld bejárati oszlopa, és az előtte lévő kardinális jel közötti egyenes jelentette a rajtot, és körbe érve ugyanezt a vonalat keresztezve futottunk be.

A magunk választotta táv kicsit rövidebb volt, mint a Kékszalag hitelesített pályája, mert a Fűzfői-öbölben található vízkivételi mű és a Keszthelyi-öbölben felállított meteorológiai oszlop jelentette a pályajeleket, ezek megkerülése volt a feladat. A Tihanyi-szoros kardinális jelzéseit is tiszteletben tartottuk.

Az útvonalat tavaly határoztuk meg, és az elkövetkező időben is ezt a távot teljesítve szeretnénk megtartani a Tókerülő Túrát, megadva magunknak az összehasonlítás lehetőségét.

A meteorológiai előrejelzés nem derítette jókedvre a társaságot, gyenge szelet ígért, ezért hosszú körre készültünk. Szerencsére nem lett igaz, reggel egy stabil, 7-8 csomós délnyugati szél fújt.

Az induláskor felkerültek a hátszélvitorlák, ezekkel majdnem Alsóörsig jutottunk, itt azonban északiasodni kezdett a szél, ami átrendezte a mezőnyt. Sajnos az indulásnál a spinnaker-húzást elrontottam, ráadásul víz közepén mentem, pedig az északi parthoz közel jobb lett volna, ezért 21 perces hátránnyal értem Fűzfőre, az első pályajelhez. Elnéztem a megjelölt bójt, sikerült az öbölben található másikat vennem, majd, amikor figyelmeztettek, visszatérnem, most már a megállapodás szerinti pályajeleket is megkerülve haladtam tovább.

Nem is reméltem, hogy a fűzfői forduló után felhúzott golyót közel hét óra múlva, jó hatvan kilométerrel odébb, csak a keszthelyi pályajelnél kell levennem. Sikerült halozás nélkül – hol hátszélben, hol élesedve, a spinnaker alsó élet időnként vizezve, de végig jó sebességgel haladva – utolérni először a Cinquecentót, majd nem sokkal később a Gandalfot. A keszthelyi fordulónál már közel voltam a vezető Natalie-hoz is.



Natalie a keszthelyi-öbölben

Gandalf Gulácsnál



Még világosban átértünk a Szigligeti-öblön, itt együtt álltunk meg a besötétedett vízen.

Kevés rosszabb van annál, mint amikor az ember éri, gyengül a szél, és meghallja az árvaszúnyogok hangját. Tudható, jön a teljes leállítás, forgolódás, és a hajót ellepik a gusztustalan zöld rovarok. Nem lehet semmihez hozzáérni, belerepül a szemünkbe, szánkba és mindenhol szétkenődik.

Badacsony–Fonyód vonalában állt le a szél, de már így is nagyon jól álltunk az előző évhez képest, megadóan túrtuk az inváziót. Akár rövidnek tekinthető, talán másfél óras »élvezet« után északkeletről ismét megjött a szél, amit szerencsémre már a Mormota kapott meg elsőnek, és megindulhattam a a tihanyi cső felé. Érzésem szerint a tó teljes szélességben egyenletesen fúj, így szép hosszú, parttól partig cirkálással tölthetem a hátralévő időt.

A tavalyi túra időpontját a holdtöltehez igazítottuk, de idén erre nem volt lehetőség, így csak egy kifli volt az égen, nem adott fényt. A partot már jól ismerem, tájékozódni könnyű a fények által, de a víz nagyon sötét volt. A mélypont valamikor éjjel egy és három óra között következett be, kezdett leesni a fejem, csukódott le a szemem. »Szerencsére« Szepezd környékén, úgy ötvenméternyire előttem felgyújtotta a lámpáját egy horgász... Na, az felbresztett, attól kezdve nem volt több gondom a koncentrációval, ment az magától!

Négy óra körül már kezdett pirkadni, amitől nagyon jó kedvem lett. A reggel szép volt, és már akkor tudtam, hogy másodszor is teljesítem a távot.

A Balaton nagyon kegyes volt velünk, szép széllel, kellemes nappalal és nyugodt éjszakával kényeztetett minket. Csak egy rövid megállással, rengeteg zöld szúnyoggal jelezte, hogy sokféle arcát mutathatná, de szereti a Folkeboat csapatot és Elanos barátainkat.

Az egyszemélyes Balaton kerülő vitorlástúrát a Mormotával 20 óra 20 perc alatt tettem meg. 164 kilométert vitorláztam, 8 km/h átlagsebességgel!

Natalie jött be mögöttem, már a YS számok alapján sejtettem, hogy túl hamar megérkezett, két perccel kellett volna nagyobb különbség a célban, hogy nyerhessek, de gondolom Kokó jóval kevesebbet hibázott, neki járt az első hely!

Az előző évben több mint 25 óra alatt értem körbe, és akkor mind a négy hajó beért egy órán belül. 2017-ben végül nyolcan teljesítettük a távot, de sokkal jobban széthúzódott a mezőny. Ebben több technikai probléma is szerepet játszott, de mindannyian azt kaptuk, amit szeretünk: vízen töltött percek, élményeket. A túrát befejezve Imre a Gandalfal és Feri a Póstással Balatonfűzfőre, míg Tamás a Bodvicával Balatonmárfiafürdőre vitorlázott haza! Gondolom ez is jelzi, a Folkboat csapat elszántságát, amit csak erősíteni tud a baráti közösség.

Sorrend:

1. Natalie – Kovács János Balázs (Folke, 1250 perc, korrigált idő: 1068), 2. Mormota – Szamódy Zsolt Olaf (Folke, 1220/1070), 3. Aquanauta – Takács Gábor (YS, 1049/1128) 4. Gandalf – Ágostházy Imre (Folke, 1333/1139) 5. Póstás – Szutor Ferenc (Folke, 1408/1203, 6. Bodvica – Bárczy Tamás (Folke, 1373/1204), 7. Cloud Nine – Paksi Péter (Ys, 1183/1207), 8. Srácok – Varga Bálint (Folke, 1632/1432), Anni – Nagy Imre (Folke/DNF), Chinquecento – Ambrózy Görgy (Folke/DNF), Karakán – Bognár János (Folke/DNF)



Póstás



A Bodvica és a Gandalf



A Mormota fedélzetéről: a látvánnyal nem lehet betelni...

Bodvica Tihanyban





Szekeres László

LITKEY 13. GYŐZELME KÉKSZALAG – ERSTE WORLD NAGYDÍJ



A Kékszalag a legismertebb verseny a Balatonon, igaz ez akkor is, ha szakmailag időről időre vannak sokkal fontosab-
bak. Idén ilyen lesz például a Finn világbajnokság. A kettő persze nem konkurens egymásnak, nem lehet és nem is
szabad összehasonlítani. Örüljük annak, hogy a tókerülő verseny ilyen népszerű.



Az első győztes katamarán: NaturAqua



Két diadal: Fifty-Fifty (2012 és 2014)



Két korábbi győztes: Festipay (2016) és Safram (2015)

Új trónkövetelők: Extreme Sailing Team



A KÉKSZALAG ESÉLYEKRŐL

Amikor ezeket a sorokat írom bő egy héttel vagyunk a Fehér Szalag és a Horváth Boldizsár emlékverseny előtt, és két hét van hátra a Kékszalagig. A Fehér Szalag után talán könnyebb lenne »jósításokba« bocsátkozni. Vagy ki tudja, esetleg a meteorológiai előrejelzések segíthetnének, ugyanis elsősorban – de nem kizárólag – az időjárás határozhatja meg az erősort. Annak idején, az ötvenes években egyszerű volt a képlet: gyenge szélben a Tramontana, erősebben a Nemere II. volt az esélyes.

Idén viszont 8–10 hajó is hasonló eséllyel indulhat. És akkor még nem is számoltunk az esetleg külföldről érkezőkkel. Az viszont bizonyos – ha csak nem lesz extrém időjárás –, hogy a többtestű hajók maguk között döntik majd el az abszolút elsőség kérdését.

Kik ők? A korábbi győztesek – 2010: NaturAqua (Roland Gäbler), 2012 és 2014: Fifty-Fifty (Józsa Márton), 2015: Safram (Christophe Pécard), 2016: Festipay (Litkey Farkas) – mellett a Balatonon nemrég megjelent Extreme 40-esek – Bogi (Büki Gábor), Extreme Sailing Team (Kaiser Kristóf, The Red (Rauschenberger Miklós – valamint a tavalyi szezon után jelentősen fejlesztett hajók – pl. RSM (Lange Péter) – jöhetnek számításba. A két SL 33-ast – Black Jack (Roland Gäbler) és Orange-Utan (Petrányi Zoltán), valamint a

Roland Gäbler

Lassan véget ér a négy éves Black Jack projektünk és tudnunk kell, mi a jövőnk, mire elég napjaink mezőnyében az SL 33 és a csapatunk tudása. Az ebben való közreműködésre az általunk ismert legjobb katamarános szakembert, Roland Gäblert kértük fel, aki lelkesen állt a kihívás elé.

Roland Gäbler neve a vitorlás világban egyet jelent az eredményes katamarán vitorlázással. Eddigi pályafutása alatt 15 alkalommal nyert Európa-bajnokságot Laser és Tornádó osztályban. Tízszer állt Tornádó világbajnokságon a dobogó tetején, és 2010-ben kormányosként ő nyerte azt a Kékszalagot, ahol először vehettek részt többtestűek a tókerülő versenyen. A Sydney olimpia játékokon bronzérmert szerzett,

Kedves, vidám, szerethető, csendes és végtelesen türelmes. Ez utóbbi mondjuk, kell is hozzánk. Nem csak vitorlázik velünk, de tanít, szemléletet formál és gondolkodásmódot ad át. Mindezt olyan alázattal és szerénységgel, ami példa értékű.

Roland a Black Jack fedélzetén egy igazán fiatal csapattal találkozott, Litkey Balmaz, Gecse Balázs és Scharf Máté segíti a munkáját. Ők mindannyia Laserben nevelkedtek. Napról napra, lépésről lépésre készültünk a Kékszalagra. Nincs elvárás, igazán arra vagyunk kíváncsiak, hol is tart a mai mezőnyben egy „light wind edition” SL 33-as egy szakértő irányítása alatt.

Nagy R. Attila

Ventilo 28-as Eurovit (Várad Szabó János) – első-sorban gyenge szélben nem lehet leírni. Egy új hajó is bemutatkozik, mégpedig az Evergreen (Paulovits Dénes).

Az esélylatolgatás során további kérdés az, hogy érkeznek-e külföldi hajók? Tömegesen biztos nem, eddig csak a 2015-ös abszolút győztes Saframról és a Cold Duckról (egytestű, 30 lábás, keretes hajó) hallottunk, de ők nem indultak a Fehér Szalagon és a Horváth Boldizsár Emlékversenyen.

Fehér Szalag

Az idei Fehér Szalag nem okozott különösebb meglepetéseket, az ismerteken kívül esélyesnek tekinthető hajókkal sem találkoztunk. Talán csak a sokszoros német katamarán világbajnok, Roland Gäbler részvétele a Balck Jacken érdemelt figyelmet.

A remek vitorlázó időben a győztes Fifty-Fifty 1 óra 55 perc és 46 másodperc alatt teljesítette a Balatonfüred–Keneses–Siófok–Tihany–Balatonfüred távot. A leggyorsabb egytestű hajó, az Avatar 3 óra 30 perc 57 másodperces idővel ért célba.

Tehát most is két külön versenyt láthattunk. Minden valószínűség szerint a két (hagyományos egy-, illetve többtestű) csoport közé kerülnek majd a Kékszalagon a keretes és/vagy trapézos egytestű hajók, elsősorban a Liberák.

A Fehér Szalagon az élénk szélben Kenesénél Roland Gäbler (Black Jack) fordult elsőnek, őket Litkey Farkas (Festipay) DC 35-öse követte, de a Kékszalag címvédő nem sokkal később fockfelhúzó szakadás miatt kiállni kényszerült. Józsa Márton a Siófok–Tihany szakaszon vette át a vezetést, és nem is engedte ki a kezéből. A további sorrend: Kaiser Kristóf (Extreme), Roland Gäbler (Black Jack), Rauschenberger Miklós (The Red), Büki Gábor (Bogi), Vándor Róbert (RSM).

Ők a befutóig gyönyörű szélben versenyeztek, ami az egytestűek közötti versenyről már nem mondható el. Az első néhány egytestű hajó még jó szélben vitorlázhatott, ami ugyan az irányát tekintve változott, gyengült is, de kitartott; míg a többiek már a forgolódó, leállóban keresgéltek a szélfoltokat. Így az ő versenyük – az elsőket kivéve – nem ad igazi támpontot a Kékszalag kimenetére nézve. Azért az valószínű, hogy a tavalyi – Lisa vs. Avatar – párosverseny megismétlődhet.

A klasszikus hajók számára kiírt Classic Round futam győztese Pomucz Tamás (Capella), ezüstérmes Cittel Lajos (Sirocco), harmadik Gál András Levente (Lillafüred).

Az összesen (Fehér Szalag plusz Classic Round) 218 nevező nem nevezhető soknak, ennek fényében a hatszáz hajós Kékszalag optimista becslésnek tűnik.

Horváth Boldizsár Emlékverseny

Másnap került sorra a Kékszalag előtti utolsó megmérettetés – a Balatonfüredi Yacht Club által rendezett –, a Horváth Boldizsár Emlékverseny. A meteorológia erős (20–25 csomós szelet ígért),



Team Quantum Hungary



Bogi



RSM

Black Jack





Horváth Boldizsár: 1. Extreme Sailing Team – fotó: Geréb Zsolt



Horváth Boldizsár: 2. Black Jack – fotó: Geréb Zsolt



Horváth Boldizsár: 3. Red – fotó: Geréb Zsolt

Rajt előtt a Kékpántlika mezőnye



ami nem jött be, a verseny alatt ugyanis legfeljebb 8–15 csomós szél fújt.

A többtestű hajók között az Extreme Sailing Team 49 perc(!) alatt, elsőként teljesítette a távot, a második és harmadik helyért pedig ádáz küzdelmet vívott a Black Jack és a The Red, amelyből végül a Black Jack került ki győztesként, tíz másodperccel... A Fifty-Fifty nem indult, viszont az Orange-után (Petrányi Zoltán) megjelent a versenyen, és a negyedik helyen végzett, de közel volt a másodikhoz is, bő két perccel maradt le.

A Kékszalagon esélyes egytestű hajók sajnos távolmaradtak, abszolútban első a Voodoo lett.

Meteorológia

Túl vagyunk az »előversenyeken«, és a verseny előtti hétfőn, az Országos Meteorológiai Szolgálat által kiadott előrejelzés szerint gyenge legfeljebb mérsékelt lesz a szél a Kékszalagon. Csütörtökön a rajtnál 1–2 csomós északi lengedez, ami előbb keletre, délután-este pedig délkeletre fordul, de csak kis mértékben frissül, 2–3 csomósra számíthatunk. A szél napnyugta környékén élénkül kissé, de legfeljebb 4–6 csomóra, az iránya pedig várhatóan északkeleti. Ezen a napon a »szellőkések« sem lesznek erősebbek 10–12 csomósnál, ráadásul ez csak az idő elenyésző százalékában fordul majd elő. Másnap, pénteken a hajnali óráktól egészen a verseny végéig – szombaton kilenc óráig – ismét gyengébb (2–4 csomós) légmozgás várható. Az iránya viszont változatosnak ígérkezik: északkelet, kelet, délkelet, dél, északkelet. Szombaton a befutónál északnyugati irányból érkezik a korábbiakhoz hasonló sebességű légáramlat. Csütörtökön többnyire száraz, majd pénteken és szombaton felhős, esős időben lesz részünk.

Keddre már változott a prognózis, szerdán kiadottak pedig nem sok köze volt a két nappal korábbihoz. Nyilván az utolsónak hihetünk. (Némi rosszindulattal: a tegnapi időjárás még akár be is jöhet...)

Csütörtökön kora reggel közzétett időjárási adatok szerint a rajt idején déli-délkeleti 5–6 csomós szél várható. Napközben ez többször változik, a délutáni órákban pedig előbb északi, majd majd északnyugati szél lesz a Balatonnál a jellemző. Éjszaka gyenge nyugati légmozgásra számíthatunk.

Ez persze a gyenge, esetleg a közepes szélben jól teljesítő hajóknak kedvez. Az érvényben lévő rekordok viszont nem kerülnek veszélybe.

KÉKPÁNTLIKA

A Kékszalagot megelőző napon rendezték a fiatalok túravversenyét. Szinte tökéletes szélcsend várta a jubileumi (tizedik) Kékpántlika résztvevőit. Tíz órakor nagyon gyenge keleti szélben egyszerre rajtolt a négy – Optimist, Laser 4.7, 420-as és 29er – hajóosztály, de a sok korai rajtos hajó miatt Kerekes Kázmér főrendező általános visszahívást rendelt el. Némi várakozás után, 10 óra 20 perckor még mindig nagyon gyenge szélben indult Tihany felé a társaság, de a nem sokkal később megérke-



RENT A BOAT



nyugatbalatonihajozas.hu

06 20 / 28 99 243

pinterzoltan@nyugatimedence.eu





Kékpántlikán első alkalommal szerepelt a 29-er hajóosztály



Kékpántlika abszolút győztese: De Jonghe Arthur és Hamrák Mihály



420-as győztes: Izsák Botond és Csébfalvi András

Laser 4.7 első: Kemény Zsombor



ző délnyugati szélben gyönyörű túraversenyen vehetett részt a 76 induló hajó.

Az első, öreg-tihanyi kikötő előtti pályajelhez a leggyorsabbak, a 29-erek érkeztek először, amelyek bliszterükkel még ebben a gyenge szélben is fűgén vitorláztak.

Néhány perccel 11 óra előtt a hajógyári-öbölben megjelent egy szélcsík, amely hamarosan leterjedt a teljes vízterületre, 7–8 csomós délnyugati szél érkezett, amelyben minden hajóosztály gyorsan teljesítette a távot, fél egyre az utolsó egység is célba ért.

A versenyt abszolútban természetesen a 29-erek nyerték: az első helyen De Jonghe Arthur és Hamrák Mihály végzett, a második Kocsis Bálint és Pavlik András, harmadik Lászlófy Ábel és Petrányi Botond. 420-asban Izsák Botond és Csébfalvi András, Optimistben Benyó Máté győzött, a legjobb serdülő OP-s Sigmund Soma. A lányok versenyében Litkey Janka, serdülő korosztályban pedig Fehér Boróka végzett az élen. Laser 4.7-ben Kemény Zsombor győzött.

KÉKSZALAG

Résztevők

Az abszolút versenyen túl, több mint harminc osztályban vetélkednek a vitorlázók. Az embereket azonban elsősorban az abszolút elsőségért folyó küzdelem érdekli, sokakat semmi más. (Igaz ez a vitorlázásra, az autóversenyre és minden egyébre is.) Sajnos a média is elsősorban vagy kizárólag ezzel foglalkozik, és fogadjunk, ez a 49. Kékszalag kapcsán sem lesz másként. Ez nem is magyar sajátosság, másutt is ez a helyzet. Ugyanakkor lehet ezt úgy is csinálni, mint a legendás Le Mans-i autóversenyen, ahol rendszeresen foglalkoznak az össze kategóriával is. Igaz, számukra egy nagyon komoly informatikai háttér is a rendelkezésre áll, ami a magyar vitorlássport részére elsősorban anyagilag elérhetetlen. Így idén se várjunk sokat, jó ha az abszolút bójásorrendet láthatjuk majd. Ellenében a korábbi ígérettel – miszerint minden hajón lesz nyomkövető –, jó ha a mezőny egyötödének jut ilyen eszköz, tehát elvben is lehetetlen a verseny on-line követése. Az osztályonkénti pillanatnyi helyzet megjelenítése pedig egy komoly – értsd: drága – szoftvert feltételezne. Igaz ezt sokáig, sok versenyen lehetne használni. A létező nevezési rendszer, a Vihar alapjaiban jó, nagyban segíti a rendezők munkáját, de egy sor részlet egyszerűen kifejejtettek belőle a program tervezői. Például nem képes kikeresni a legidősebb, illetve a legfiatalabb versenyzőt, holott a feltöltött dokumentációk tartalmazzák a születési adatokat. Ez és a nevezési lista összehasonlítása pedig nem lehet egy ördögös feladat. A kinyomtatott nevezési lapokban négyen keresgéltek, és hasonlították össze az adatbázis adataival...

Nevezés

Budapesten több mint száz hajó nevezett, a nagy roham persze Balatonfüreden volt, végül összesen

526 hajó, majdnem háromezer versenyző nevezett a szerda esti tízórás zárlatig a 49. Kékszalag – Erste World Nagydíjra. Sajnos nem mindenki él az on-line nevezés lehetőségével, holott ez nagy könnyebbség a rendezőknek és a versenyzőknek is, mert nem kell minden egyes dokumentumot át-nézniük, a Vihar rendszerben egy kattintásra látszik, hogy minden rendben van, illetve, ha valami hiányzik, akkor csak azt az iratot kell ellenőrizni. Amennyiben a nevezési díjat is átutalta a csapat, akkor kizárólag versenyzői csomagot – benne a rajtszámot – kell felvenni a helyszínen. Így egy hajó esetén legalább öt percet spórolhatunk az irodának. És ugye több mint ötszáz hajóról beszélünk...

Meteorológia

Sok a nevező vagy kevés? Az elmúlt években voltak többen és kevesebben is. A tavalyi versenyt megelőző brutális vihar, valamint a verseny alatt fújó erős szél, illetve idén a meteorológiai előrejelzések bizonytalansága miatt valószínűleg sokan inkább távol maradtak a versenytől. A verseny előtti héten az összes előrejelzés folyamatosan záporokat és zivatarokat mondott, amelynek a valószínűsége persze nagyon csekély volt, de visszatartó erőnek valószínűleg megfelelt... Legalább ilyenkor, a Kékszalag előtt egy részletesebb, pontosabb, a Balaton térségére koncentráló időjárás-jelentés jól jönne nemcsak a indulásuk tekintetében bizonytalankodóknak, hanem az összes versenyzőnek. Amúgy pedig az sem világos, hogy az időjárás-jelentések miért nem mondják meg, hogy milyen erős szél várható? Legtöbb esetben olyanokat hallunk, hogy megelémlkülő, gyenge, erős(ödő) stb. a légmozgás. Miért nem lehet ezt, minden esetben számokkal is kifejezni. Ez olyan, mintha azt mondanák, hogy melegszik, esetleg hűvösebbre fordul az idő.

Rajt

Általában hálátlan dolog versenybeszámolót írni úgy, hogy az ember gyakorlatilag semmit sem látott az első hajók versenyéből...

Különösen akkor, ha a közvetítésekből gyakorlatilag semmi érdemleges nem derül ki.

Azonban most ez most mégsem jelent különösebb problémát, mert a versenyt Berecz Zsombor, a Balatoni Yacht Club versenyzője végig követte, és az ő beszámolója alapján írhatok a történetekről. Ráadásul a verseny résztvevőjeként magam is sok mindent láttam és átéltem a 48 óra eseményeiből. Miután hajnalban befutottunk, beültem egy motorosba, és követtem a versenyt.

Közvetlenül a rajt előtt egy sajnálatos balesetre is sor került, a Lillafüred és az Anna ütközött, amiből a kisebbik cirkáló került ki vesztesen, kidőlt az árbóca. Természetesen óvtak, az óvási bizottság pedig az Annának adott igazat, a 44.1 (b) szabály alapján járt el. Ez a szabály rendelkezik arról, hogy: „ha a hajó szabálysértésével sérülést vagy súlyos kárt okozott, vagy a büntetésvállalás ellenére jelentős előnyre tett szert a futamban vagy a versenysorozatban, büntetésként ki kell állnia”. Mivel ezt a Lillafüred nem tette meg, az óvási bizottság ki-



Tíz perc a rajtig – fotó: Szántó Áron



Rajt előtt – fotó: Szántó Áron



Berecz Zsombor segítette a munkánkat – fotó: Geréb Zsolt

Kékszalag rajt után – fotó: Szántó Áron

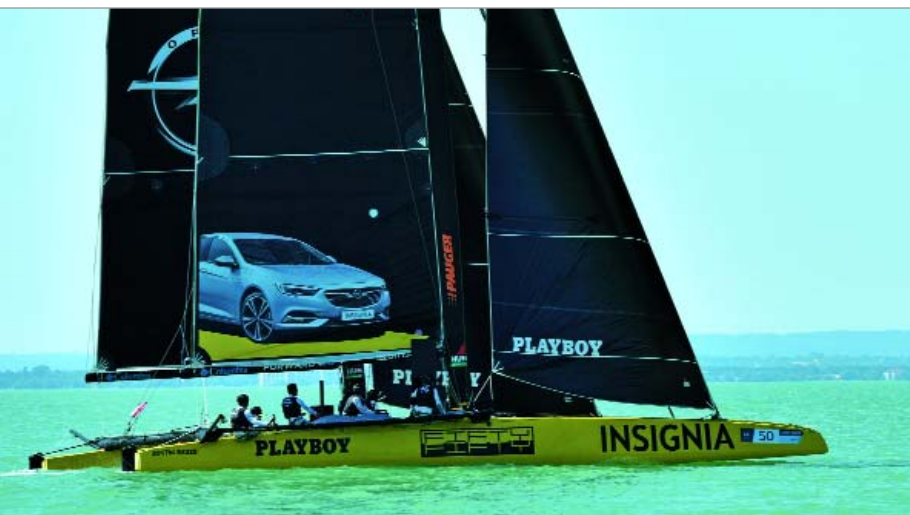




Sirocco – fotó: Szántó Áron



Anna árbóc nélkül – fotó: Cserta Gábor



Fifty-Fifty – fotó: Geréb Zsolt

A bója odébb volt – fotó: Geréb Zsolt



zárta. Sokra persze nem mentek vele az Anna, hiszen a verseny még el sem kezdődött, amikor számukra véget is ért. Az eset nagy felháborodást váltott ki, ki-ki vérmérséklete szerint kommentálta az eseményeket.

A verseny reggelén a meteorológiai előrejelzésekhez köze sem volt az időjárásnak. Már a rajtnál sem az ígért déli-délkeleti szél fújt, hanem egy gyenge délnyugati fuvallat érkezett, ami nem sokkal a rajtot követően szinte teljesen leállt, majd befordult délre-délkeletre.

A rajt olyan volt, mint a nagy létszámú versenyeken általában, jó néhány korai rajtos most is akadt, voltak akik visszamentek, viszont néhány hajót nem sikerült azonosítani, ők büntetlenül tovább vitorláztak.

A Kerekedi-öbölnél jártak a vezető hajók, amikor a szél váltott, egyre inkább megjött az északnyugati szél, ami egészen Almádiig jól fújt, így a felül, tehát az északi part közelében lévő hajókat segítette. Pedig a verseny kezdete előtt inkább a déli oldal látszott kedvezőbbnek, de semmiképpen sem tűnt túl kockázatosnak. A rajt után egy ideig a még a déli oldalon indulók is reménykedhettek, de hamarosan kiderült a másik oldal volt a jobb választás. A katamaránok közül a Bogi és az Evergreen ment széplak felé, de ezzel alaposan lemaradtak.

Aki pedig nem sokkal az indulás után Alsóörs tájékán feljebb merészkedett, az szinte behozhatatlan előnyre tett szert. Az élmezőny hajói Almádit elhagyva ismét északkeleti szélben haladtak, ami kicsit lepörgött, így cirkálniuk kellett, de azért egy fordulóval eljutottak Kenesére.

A korábbi évtizedek tapasztalatai alapján mondta Tuss Miklós, amikor sorra (1993., 1995., 1996.) győzött a tókerülő versenyeken, hogy ezt a hosszú versenyt nem a rajtnál kell megnyerni, hanem Keszthelytől visszafelé. Az azóta szállóigévé vált mondás idén nem volt igaz. Ugyanis – szokatlan módon – most a verseny folyamán az élboly számára több újraosztásra már nem is nagyon került sor, így a rajtnál, vagy a verseny elején hibázóknak – vagy a balszerencséseknek – később már nem volt lehetőségük érdemben javítani. Idén a 160–180 kilométeres verseny már az első néhány száz méteren, de legfeljebb az első néhány kilométeren eldőlt. Kivételek persze most is akadtak, mint azt a későbbiekben látjuk majd. Például a Capella a Kenese–Keszthely távon 34 helyet javított, de az Orpheus is javított 11-et.

A túlsó oldalon előbb a Black Jack, a Festipay és a Red, majd az Insignia Fifty-Fifty és a Festipay csatázott a kenesei elsőségért.

Kenese

Végül az előbbi, a kétárbócos katamarán került elsőnek a pályajelet. A Festipay mindössze öt másodperccel érkezett később, másodikként, de a Litkey vezette hajó felakadt a bója kötelére. Nem tartott túl sokáig az intermezzo, felhúzták a svretet, leszabadították a kötelet a hajóról, az egész pár másodperc alatt lezajlott. Így, ha a bóját – azaz

magát a jelet nem érintették – a Festipay-nek nem kellett büntetőfordulót végrehajtania, ugyanis a jelnek nem része a rögzítésre szolgáló kötél. (A vitorlázás versenyszabályai 2017–2020. Meghatározások – a szerk.) A törtétek miatt a Fifty-Fifty óvott, mert úgy látták, hogy ellenfelük a bójához is hozzáért. Az óvást később, bizonyítottság hiányában az óvási bizottság elutasította.

Ezután került a Fifty-Fifty csapat birtokába egy drónfelvétel, amelyen tisztán látszik, hogy sem a hajó, sem a versenyzők nem értek hozzá a bójához. Józsa Márton, a Fifty-Fifty kormányosa ezt telefonon jelezte a versenytársának, elnézést kért az óvás miatt, és a következőket tette közzé a csapat a facebook oldalukon: – Ma, az óvás után megnézhattünk egy videót, amin egyértelműen látszik, hogy az Artemis nem ért hozzá a kenesei bójához, annak ellenére, hogy elakadt a kötélében, és hosszan elhúzta a helyéről. Gratulálunk Litkey Farkasnak és csapatának az újabb Kékszalag elnyeréséhez, fantasztikus és szoros mérkőzéseink voltak, nagyszerűen vitorláztak!

A harmadik Red és a negyedik Safram szinte együtt, mintegy nyolcperces hátránnyal fordult, az ötödik Black Jack, és a hatodik Eurovit majdnem egyidőben, további hét perc lemaradással érkezett.

A Lisa fordult először a hagyományos egyszű hajók közül, és szépen meglépett ellenfeleitől, abszolútban a 12. helyen fordult, majdnem tíz perccel járt a Trentasette előtt, majd az Avatar fordult, a hátránya két és fél perc volt a másodikhoz képest. Őt egy Nau370-es, a Surprise követte, további nyolc perc hátránnyal. Az Essentia-Team közvetlenül, 15 másodperccel mögötte fordult.

A Liberák közül a Principessa nyolc perccel vezetett ekkor.

Kenese–Siófok

Ez a szakasz – kivéve az első 8–10 hajót – gyakorlatilag eldöntötte a verseny kimenetelét. Ezen a rövid, cca. 14 kilométeres távon az élboly mögött alaposan szétszóródott a mezőny, de itt sikerült néhány hajónak jelentős hátrányból felzárkózni, illetve előznie is. Az abszolút 12. és 30. helyezett között az itt beállt sorrend a verseny végéig alig változott.

Ezen a szakaszon a Festipay átvette a vezetést, kevesebb, mint két óra vitorlázás után, 10 óra 58 perc 5 másodpercet mutatott az óra, amikor vette a siófoki bóját. Három perc volt a lemaradása a második Fifty-Fiftynek, őket öt perccel később, szinte egyidőben a Red és a Safram követte.

Siófok felé helyenként teljesen leállt a szél, aki kifogott egy ilyen lavórt, annak nem volt menekvés. Csíkokban ugyan fújdogált valami szellőféle, de nagyon össze-vissza. A leginkább talán mi, a Trentasettével jártunk pórul. Eleinte egy háromszáz méter széles, a bója irányába mutató csík közepén egész jól haladtunk, amikor egy sávban megállt a szél, és tehetetlenül szemléltük, hogy alattunk-felettünk kerülnek ki sorra a hajók. Kihalzoltunk, de nem értük el a szelet. Heten mentek itt el, de talán ennél is fájóbb volt, hogy a



Kenesei bója délben – fotó: Szántó Áron



A Shadowfax és a Sirocco – fotó: Geréb Zsolt



Mormota – fotó: Cserta Gábor

Red – fotó: Geréb Zsolt





Délután Siófok felé – fotó: Szántó Áron



A nyugati medencében Földvár előtt – fotó: Geréb Zsolt



Tihanyi-szorosban – fotó: Geréb Zsolt

A mezőny jórésze a Tihanyi-szorosban – fotó: Geréb Zsolt



távolság alaposan megnőtt a vezető hajókhoz képest. Őket később, a verseny végéig sem sikerült utolérnünk. A vezető Lisa pedig már nagyon messze járt.

Siófok–Tihany

A szél keleti, hosszú jobbcsapásos menetek után egy-egy rövid igazítással értek a katamaránok a Tihanyi-szorosba. Azt hitték a lemaradt hajók, hogy sikerülhet még a cső előtt utolérni az előttük lévőket, de legalábbis felzárkózni rájuk, mert a szél hátulról frissült. Legalábbis egy ideig, de ez nem tartott soká.

A nyugati medencéhez közelítve látszott, hogy az elől lévő néhány katamarán még viszonylag jó tempóban átjut a szoroson, de a többiek már csak lassan közelítettek – már akik közelítettek egyáltalán – a tihanyi hajózási útvonalhoz. A mezőny több csoportra szakadt, a nyolcvan százalék még nem vette a kenesei bóját, sokan Alsóörsnél jártak, mások Siófok környékén álldogáltak, de az első és a huszadik között is kialakult egy bő tíz kilométeres távolság.

A Tihanyi-szorosban nem kellett a kardinális jelek között hajózni, de ajánlatos volt, mert a meder itt tartogatott vaskos meglepetéseket. Akadt hajó, amelyik 1,20 méteres merüléssel fennakadt egy homokpadon, közben tőle néhány méterrel odébb vidáman vitorláztak egy 1,80 méteres mélyjáratú hajóval. A helyismeret itt nem sokat ér, hiszen a folyás időről-időre, gyakorlatilag minden nagyobb vihar alkalmával átrendezi a terepet. Régen, amikor a széljárás sokkal kiszámíthatóbb volt a tavon, a jelentős viharok északról érkeztek, a hullámzás ennek megfelelően alakította a vízfeneket, a homokdűnék kialakulása is kiszámítható volt. Manapság nem ritkák a déli és a nyugati viharok, ennek megfelelő hullámzással, amelyek alaposan átrendezik a medret. Sőt, egyre gyakoribb a keletről érkező jelentős szél és hullámzás. Szóval ésszerű kell lenni, keskenyebb a biztonsággal hajózható sáv, ami azt is jelenti, hogy rövidebb takkon kell itt cirkálni, illetve raumolgatni. Különösen fontos ez a modern, gyors és egyben nagyobb merülésű hajók esetében.

Tihany–Keszthely

Aki a tihanyi csövön átjutva a tizedik és a harmincadik helyezett között haladt nyugatra, és azt gondolta, hogy túl van a nehezén, az hatalmasat tévedett. A top tízhez képest kisebb, eleinte a parttal gyakorlatilag párhuzamosan hátulról érkező, majd keletre forduló gyenge szélben egyre inkább lemaradt. Badacsonyig kitartott a keleti, azért néha leállt, és a déli parton nem nagyon fújt.

Igaz, a mezőny kilencven százaléka Kenese előtt vagy a Kenese–Siófok szakaszon még rosszabbul járt. Ők szél híján legfeljebb a sorsuk jobbra fordulásában bizakodhattak.

Földvár után a széltaktika nem segítette az »ülőzőbolyt«, ők ezt a részt akár egy ruletasztáznál is lejátszhatták volna. A szerencse segíthetett volna, de az is csak ritkán.

ENGINEERING

your happiness



BAVARIA E40 FLY

A BAVARIA E40 FLY hajónk esetében a hangsúly a környezetvédelmen van.

A forradalmian új hibrid meghajtás – a hajótest kialakításával karöltve – jóval alacsonyabb üzemanyag fogyasztást eredményez.

Figyelhet a környezetre átvitt értelemben is, hiszen a tágas flybridge panorámás kilátást biztosít. Várjuk a fedélzeten!

További részletekért keresse irodánkat!

BAVARIA YACHTS HUNGARY

Web: www.bavaria.hu, e-mail: info@bavaria.hu,

Központi ügyfélszolgálat: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 57.

Telefon: +36 30 677 5087, fax: +36 1 352 8123



BAVARIA
YACHTS



Festipay – fotó: Szántó Áron



Spirit of Pleasure Badacsony előtt – fotó: Geréb Zsolt



Safam – fotó: Szántó Áron

A Red visszafelé tart – fotó: Geréb Zsolt



Leginkább csak a gyors katamaránok, azaz az első tíz esetében lehetett szó küzdelemről, a többiek legfeljebb túrték a megpróbáltatásokat, és megpróbálták kihozni a körülményekből a lehetséges maximumot. Ezen a szakaszon a Fifty-Fifty visszaelőzte a Festipay-t azzal, hogy egy negatív takkon, szinte visszafelé ment az északi part felé, a frissebb szélért.

Nem sokkal később azonban Litkey ugyanezzel a taktikával, tehát az északi partot favorizálva, ismét eléjük került. Segítette a taktikai elképzeléseinek magvalósításában, hogy mélyebbre, az északi partot tartva tudott vitorlázni.

Badacsony tájékán egy újabb szélváltóba érkeztek a vezető hajók, a szél északra fordult. Ezt a Festipay-en jól használták ki, és megléptek az üldözőiktől. A Szigligeti-öbölben a szél hirtelen 5-ről 12 csomóra erősödött, a Safam itt szaggatta el a code zéróját, ezzel ki is esett a győzelemért harcolók közül. A győroki csücsök előtt azonban a szél ismét döglődött, és hátszelesedett, már igazítani kellett.

A győroki kiszögélesztől sem volt egyszerű Keszthelyre eljutni, mert az igazi meglepetést szokás szerint a Keszthelyi-öböl tartogatta: a szél átment délkeletibe, ami majdnem hátulról fúj, de azért kellett halzogatni a bója felé. Ahogy beljebb értek a hajók, annál frissebb szélbe érkeztek. A bójánál már egész jó szél fúj, de kifelé menet ismét a gyengébb szélbe kerültek a hajók. A két Libera és a Lisa meteotaktikai szempontból még az élvezőnyhöz tartozott, de a később érkezők ugyan az elsőkhöz hasonló szélirányok között, de lényegesen gyengébb szélben haladtak, és nekik természetesen jóval később érkeztek a szélváltók. Ez a társaság gyakorlatilag a Tihanynál elfoglalt pozíciójuk szerint ért a nyugati pályajelhez, legfeljebb egy-egy helycsere történt mindössze a csoporton belül. Kivételek azért voltak, összesen talán négy esetben fordult elő jelenetős sorrendváltás.

Keszthelyi bója

A Tihany–Keszthely távon szétszóródott az élvezőny is, a bójához érve már jelentős különbségek alakultak ki, de egy-egy párosverseny még idáig is kitarlott. Az első és a hatodik katamarán között 51 perc volt a különbség, a tizedik pedig már másfél órát kapott a vezető hajótól.

A két Libera jó tíz percre egymástól, két és fél órával a Festipay után ért Keszthelyre. A 13. Lisa pedig további bő fél órával később vette a bóját. A 23. Pannónia pedig közel három órával a Lisa után fordult.

Amikor a vezető hajó elhagyta Keszthelyt még voltak Kenesén hajók. A mezőny jó része még Tihany környékén járt.

A sorrend az alábbiak szerint alakult (zárójelben a kenesei helyezésükhöz képest előre - vagy hátra + léptek a listán): 1. Festipay (-1), 2. Fifty-Fifty (+1), 3. Black Jack (-2), 4. Safam (0), 5. Eurovit (-1), 6. Extreme (-1), 7. The Red (+4), 8. Bogi (-2), 9. RSM (0), 10. Evergreen (+1), 11.

Raffica (-4), 12. Principessa (-1), 13. Lisa (+1), 14. Cold Duck (-10), 15. Nautic Boat (-1), 16. Spirit of Pleasure (-10), 17. No1 (-5), 18. Orpheus (-11), 19. Capella (-34), 20. Trentasette (+7).

A fentiekből kiderül, hogy igazán jelentős előrelépést a hosszabb vízvonalból adódó sebességfőlény okozott a két hetvenes cirkáló – Capella, Orpheus – esetében, a Cold Duck pedig a genfi-tavi gyenge szelekre optimalizált ultra könnyű harminclábás versenyhajó, így nekik a leálló szél kedvezett. Persze ilyen előretöréshez kiválóan kellett vitorlázni is. Mint ahogy a Spirit of Pleasure esetében is.

Úgy a harmincadik, negyvenedik hajótól hátrafelé már nem voltak annyira kiszolgáltatottak a csapatok, de azért közel sem mondhatnánk ideálisnak a helyzetüket. Nekik időnként azért vitorlásversenyből is jutott. Számukra kevésbé kellett »vakon repülni«, előttük bőven voltak hajók, amelyek jól mutatták a szélviszonyokat.

Keszthely–Tihany

A hazafelé út is okozott meglepetéseket. A vezető hajók a délkeleti friss szélben, jobbcsapáson majdnem Földvárig jutottak. A következő húsz viszont a Keszthelyi-öbölben még a szélre várt, és csak lassan kecmeregtek ki Győrök vonalába.

Még az öbölben, napnyugtakor ért minket a frissülés, a szél fokozatosan erősödött, és az öblöt elhagyva fokozatosan fordult. Egy óra elteltével már kelet-délkelet irányból, a tó hosszában fúj. Éjszaka cirkálhattunk. (Vajon ki emlékszik friss, időnként 10–12 csomós, egész éjszaka, sőt, még másnap is kitartó keleti-délkeleti szélre?) Ettől kezdve a tó teljes szélességében vidáman lehetett közlekedni. Érdekes volt azonban, hogy mihelyt közelebb kerültünk a parthoz – és mindegy volt melyikhez – lepörgött a szél, fordulni kellett. Csak a tó középső harmadában lehetett igazán jó szögön vitorlázni.

Fonyódot még teljes vitorlával közelítettük, de ahogy a szél erősödött, először Boglárnál a nagyvitorlát reffeltük, majd Szemes tájékán a génuát cseréltük focokra. Ez ideális összeállításnak bizonyult, a csere után lassultunk ugyan 0,4–0,5 csomót, de jóval, legalább öt fokkal élesebben tudtunk cirkálni. Ez pedig lényegesen jobb teljesítményt jelent.

Visszafelé egy kategóriában voltunk a legjobb egytestű hajókkal is. Ennek azonban nincs jelentősége, Tihanyba ugyanúgy huszadikként értük, mint a ahogy Keszthelyen fordultunk.

Az első húsz hajó között nem volt jelentős helycsere, legfeljebb egy-egy helyet léptek előre és hátra a csapatok.

Tihanyi-szoros

A katararánok még találkoztak néhány szemből érkező, Keszthelyre tartó hajóval, de nem okozott gondot. Éjjel szembejövő hajóval nem kellett számolni, a szorosban a kardinális jelek szabályosan villogtak, így nem jelentett navigációs problémát, simán lehetett átkelni.



Földvár után – fotó: Geréb Zsolt



I am free – fotó: Geréb Zsolt



Nelson – fotó: Geréb Zsolt

Avatar – fotó: Geréb Zsolt





Black Jack – fotó: Szántó Áron



Safram és az Etre – fotó: Szántó Áron



Raffica – fotó: Szántó Áron

Principessa – fotó: Szántó Áron



Tihany–Balatonfüred

A szél kitartott, így gyorsan beért az élmezőny a célba. A bóják sötétben is jól láthatók voltak. Az első hajó a Festipay Litkey Farkas kormányzásával 10 óra 5 perc 17 másodpercet töltött a tókerüléssel, amely idő – a nagyrészt gyenge szél ellenére is – jobb, mint a Nemere II. korábbi, négy évtizeden át fennálló rekord ideje. Még két hajó, a 2. Fifty-Fifty (10:23:26) és a 3. Black Jack (10:25:39) is rövidebb idő alatt teljesítette a távot.

Józsa Márton csapata nagyszerűen küzdött, de a győzelműkhöz egy kicsit erősebb szélre lett volna szükség.

Harmadikként futott be SL 33-as katamarán, a Black Jack, amelyet a német Roland Gäbler kormányzott, egy fiatal magyar csapatot vezényelve. A sokszoros katamarán világbajnok 2012-es győzelme után először tért vissza a Kékszalagra, és ezúttal is zseniálisan vitorlázott a előtte végzeteknél kisebb sebességpotenciállal rendelkező hajóval.

A még kisebb, mindössze 28 lábás Ventiló katamaránnal az Eurovittal versenyző négyfős csapat Váradi Szabó Gábor vezetésével negyedik helyen ért célba.

Ötödik lett a 2015-ös Kékszalag-győztes svájci Safram, Rodolphe Gautier hajója, akiknek a verseny első harmadában elszakadt a nagy Code 0 vitorlájuk, amelynek hiánya nagyban megnehezítette jó szereplésüket.

Éjfél tíz hajó érkezett a balatonfüredi célba, mindegyik katamarán.

A leggyorsabb egytestű hajó, a Raffica éjfél után hat perccel, 11-ként érkezett Király Zsolt vezetésével.

Nagy küzdelem végén két perccel és 45 másodperccel előzték meg a Principessát, Oroszlán Péter csapatát.

Az utolsó hajó pénteken, 23 óra 59 perc 18 másodperckor ért célba, tehát 38 óra 59 perc 18 másodperc alatt kerülte meg a tavat, kevés híján négyszer annyi időt töltött versenyben, mint a győztes.

Célban

A legfontosabb: Az 526 hajóból 395 ért érvényesen célba. A verseny túlnyomórészt gyenge szélben zajlott, a célba nem érő hajók többsége azért adta fel a küzdelmet, mert nem látott reményt arra, hogy 48 órán belül befusson. Történt néhány technikai hiba, egy hajó a déli parton zátonyra futott, csak motorral tudott lejönni a homokpadról, egy hajónak – a rajtnál történt ütközés nyomán kitért az árbóca, két hajót kizártak a versenyből.

Szombaton reggel kilenc órakor hivatalosan is véget ért a 49. Kékszalag Erste World Nagydíj, Európa leghosszabb távú tókerülő versenye.

És utána

A verseny idén mondhatni sima ügy volt, nem kellett menteni embereket, hajókat. Az időjárás kíméletes volt a versenyzőkhöz. A legnagyobb szél 15 csomós (cca. 13 km/h) volt, ami a kevés tapasztalattal rendelkezőknek sem okozott problémát.

Zárszó

Litkey Farkas idén a 13. győzelmét aratta. Esetében nincs és nem is lehet miről beszélni, már korábban minden elképzelést felülmúlt. A második a sorban Németh István, aki három győzelmet tudhat magáénak. Ugyancsak három versenyen – két Kékszalag és egy teljes tókerülő Fehér Szalagon diadalmaskodott Tuss Miklós. Két győzelmet többen is a magukénak tudhatnak: Kovács Béla, Kultsár Istvánné, Lovas József és Józsa Márton.

Litkey elképesztő sorozatot tudhat magáénak: első alkalommal 2001-ben győzött, majd nyolcszor sorozatban, egytestű hajóval nem tudták megverni, majd a katamarán-korszak kezdetén, lévén nem volt megfelelő kéttestű hajója csak a páratlan években – amikor a katamaránok nem indulhattak – sikerült nyernie. Az utóbbi két évben azonban katamaránnal is a dobogó tetejére állhatott. 2001 azóta összesen négy alkalommal fordult elő, hogy másé lett a trófea.

A versenyről persze mindenkinek megvan a maga története, a küzdelem nem csak az első hajók között zajlott, hasonlóan fontos minden osztály versenye, mint az abszolút elsőség kérdése. Igazságtalan, hogy ezekről egyáltalán nem, vagy legalábbis érdemtelenül kevés szó esik, de az ötszáz hajós küzdelem teljesen átláthatatlan.

Háttér

A verseny rendezője ezúttal is Kerekes Kázmér volt. Immáron 15. alkalommal látta el ezt a feladatot, ami a maga nemében minden bizonnyal rekord.

Nyugodtan kijelenthetjük, hogy a szövetség főtítkárával a Kékszalag idején – és persze (vagy főleg) az előkészületek során – nem szívesen cserélnénk. Temérdek munka hárul rá, nélküle elképzelhetetlen a verseny.

Mint a versenyen résztvevő, minden közreműködőnek – idén mintegy nyolcvanán segítettek munkájukkal a lebonyolítást – köszönetet mondok, magam és általában a versenyzőtársaim nevében.

A vízi rendezés most is rendben volt, az adminisztráció – hangsúlyozom: nem személyi – problémáit pedig technológiai és számítástechnikai-fejlesztéssel meg kell oldani. Már esett szó róla korábban is, de ide kívánczok: például egy olyan adat kikeresése, hogy ki volt a legidősebb résztvevő nem jelenthet több embernek több órai munkát...

A kommunikáció sokat javult, ma összehasonlíthatatlanul jobban működik, mint akár néhány éve, de a visszajelzések alapján kimondhatjuk, több részletre és gyakrabban lennének kíváncsiak az érdeklődők. A populáris tájékoztatás mellett, a szakmai kommenteknek nagyobb figyelmet kellene szentelni.

Technikai háttér, nyomkövetés

A Vihar rendszer alapvetően jó, de (lásd fentebb) több támogatást várnánk tőle az adminisztráció részére. Nagy segítséget jelentene ez a helyszíni irodai munkában is.



Lisa – fotó: Szántó Áron



Alkony – fotó: Szántó Áron



Esteledik – fotó: Geréb Zsolt

Éjszaka Keszthely felé Zamárdinál... – fotó: Csreta Gábor





Klasszikus hajók a füredi mólónál



Pálinkás Csaba munkája a gyönyörűen felújított L-boot, egy 30-as binnen keeler



Litkey Farkas – fotó: Geréb Zsolt

Festipay legénysége köszönti a füredi mólón a közönséget – fotó: Geréb Zsolt



Ami a hajók nyomkövetését illeti, végig kell gondolni a technikai háttér fejlesztésének szükségességét és lehetőségét. Ez a nagyszerű verseny komolyabb infrastruktúrát követel. Korábbi álláspontommal ellentétben, ma úgy gondolom, hogy elérkezett az idő: ideje volna egy rendes szoftverrel megoldani a nyomkövetést, olyannal, amely lehetővé teszi az osztályok követését is. Van ilyenre példa, a már emlegetett Le Mans-i 24 órás autóversenyen megoldották.

Persze nekem könnyen jár a szám, egyrészt nem is értek hozzá, másrészt nem is nekem kell finanszírozni a fejlesztést. De a dolog elkerülhetetlennek látszik. Igaz, sok esetben a Kékszalagnál fontosabb, nagy nemzetközi versenyeken sincs rendszeresen megoldva ez a feladat.

Ráadásul ekkora létszámú mezőny esetén becsületos hardverre is szükség lenne, hogy nagy látogatottság mellett is működjön a rendszer.

A megoldás szoftver oldalon akkor lenne megfelelő, ha: 1. az abszolút sorrend mellett az összes osztály versenyét, külön-külön is nyomon lehetne követni, vagy akár bármelyik hajókat vagy csoportokat kiválasztva, 2. ha a hajók pillanatnyi sebessége, útiránya látható lenne, 3. a lokális széladatokat is a felhasználó rendelkezésére állnának, 4. egyes – akár a felhasználó által meghatározható – szakaszokat is ki lehessen értékelni. Ezek egyáltalán nem ördögtől való kívánalmak, szakemberek szerint simán megoldható feladatok, és nem is kerül beláthatatlan összegbe. Viszont ahhoz, hogy jövőre működjön, lassan hozzá kellene látni.

Füredi programok

A Kékszalaghoz társított programok – valamilyen okból – évről évre sajnos halványabbra sikerülnek. Voltak korábban a Kékszalag idején Caramel és Ákos koncertek, jazz előadások, múzeumi tárlatvezetések stb. Ezek most hiányoztak.

Jó ötlet volt viszont a klasszikus hajók felvonulása és bemutatása a Bahart móló előtt, és az is, hogy ott kötöttek ki. Sokan álltak meg a parton kiállított, csodálatosan felújított L-boot, egy 30-as binnen keeler mellett. Kár, hogy több ilyen gyönyörű hajó nem volt látható a Vitorlás téren.

Litkey Farkas

Megvédte címét, és idén is a leggyorsabban teljesítette a Kékszalag távját. Az ideivel együtt ez összesen 13 alkalommal sikerült neki. A Kékszalag az a verseny, ahol sok hajó indul, és Litkey Farkas győz. Így talán túlzás, de a kijelentést kevés választja el a valóságtól. 2001-től 16 versenyből 13-at megnyerni nem kis mutatvány. Csinálja valaki utána...

Litkey: – Idén elkerültek minket a viharok, a zivatarok, nem volt különösebb nehézség. Szórakoztató, remek versenyt vívtunk a Fifty-Fiftyvel.

– Visszafelé a Tihanyi révet elhagyva, láttuk, hogy Füredig már nem kerülünk szélcsendbe, így reálisan gondolhattuk, hogy elegendő lesz az előnyünk.

– Elég jól ismerem a Balatont, de mások is. A Fifty-Fifty vitorlázók közül is vannak páran, akik

nem tévednek el a tavon. Szóval nem ezen múlt az elsőség. Ahogy a szél időről időre változott, hol ők, hol mi jártunk előrébb. Egyszer ők, egyszer pedig mi voltunk gyorsabbak. A végén nekünk jött ki a lépés... Goszleth Marcell a Fifty-Fityn pedig többször is megmutatta nekünk, miként kellene vitorlázunk. A csapat – Oroszlán Gábor, Rick Gergely, Tóth Róbert, Frankó József, Török Zoltán – fantasztikus munkát végzett. Kékszalagot nyerni pedig mindig nagyszerű érzés, először és tizenharmadszor is.

Józsa Márton

Végig komoly versenyt vívtak a Litkey csapattal, és a végén, ha kevéssel is, de alulmaradtak. Hasonlóan, mint tavaly és tavalyelőtt.

Józsa Márton: – Nüanszokon múlik a győzelem. Állandóan azért a néhány másodperc lefargásáért küzdünk – úgy a fejlesztések során, mind a vízen –, ami a hátrányt jelenti. Gondoljunk bele egy bő tíz órás versenyen nem egész egy százalékkal maradtunk el az elsőtől. Akiknek még egyszer gratulálunk. Jó verseny volt.

Roland Gäbler

A mezőny kétségkívül egyik legnagyobb alakja, és talán legszínesebb egyénisége. Címeinek, nagy győzelmeinek számát talán ő maga sem tudja, nem is nagyon hinném, hogy ezért csinálja. Élvezi a vitorlázást, szereti a kihívást, a küzdelmet. Rá igaz a mondás: ez az élete.

Roland Gäbler: – Amikor korábban itt jártam, győztünk egy Ventilo 28-assal. Akkor több külföldi csapat volt itt a Kékszalagon, de idén nehezebb dolgunk volt, nem is sikerült megismételni a korábbi teljesítményünket. A magyarok igazán jól megtanulták a katamarán vitorlázást, a mostani verseny színvonala igazán nagyszerű volt, minden elismerést megérdemel. Jó társasággal vitorlázhattam, ezek a fiatal srácok kiváló versenyzők, fegyelmezettek, de talán érniük kell még egy keveset. Jó lenne, ha a vezetők együtt tudnák tartani a csapatot. A Balaton pedig – azon túl, hogy gyönyörű – azt nyújtotta amit vártam, egy nagyszerű, igazán szórakoztató versenynek adott otthont. Igen, jövők máskor is, ha tehetem.

AUDI SPEED CHALLENGE

A Fifty-Fifty nyerte az Audi Speed Challenge sebességi vitorlásversenyt, amelyet pénteken rendeztek a balatonfüredi hajóállomás mólója előtt. Egy téglalap alakú, 800 méteres pályán négy katamarán és egy Libera tett arra kísérletet, hogy a változékony szélben a maximális sebességet hozza ki vitorlásából.

Ez a legjobban a Fifty-Fitynek sikerült, 51,3 km/h sebességet ért el. Második a Black Jack, amelynek kormányánál Roland Gäbler ült, hajójával 43,2 km/h csúcsebességet ért el. További helyezettek: harmadik az RSM 42,1 km/h, negyedik az Extreme Sailing Team 37,3 km/h, ötödik a Principessa 27,8 km/h.



Józsa Márton – fotó: Geréb Zsolt



Audi Speed Challenge győztese a Fifty-Fifty



Roland Gäbler

Audi Speed Challenge második helyezett





Száguldó luxusjacht nyert díjat a Kékszalagon!

Mint a jó borokban az ízek különleges harmóniája, az Essentia-iTeam Holding csapata úgy alakította ki egy luxusjacht, és egy díjnyertes sportvitorlás különleges ötvözetét egy tipikus balatoni hajóban. Négyéves fejlesztés, elképesztő technológiai tudás és innováció, ráadásul mindenből a legjobb és legkorszerűbb. Nem véletlenül lett a neve sem az ami. Az Essentia d38 racing versenyjacht amely a Schäfer hajóműhelyben, Tamásiban készült – a Balaton egyik legkülönlegesebb ékszere. Megálmodója dr. Gulyás Kovács Gergely, aki Czégai Péterrel, Schäfer Elemérrel és Fekete Lászlóval közösen építette meg az Essentiát. Ez egy teljesen magyar tervezésű és gyártású hajó.

A 2017-es Kékszalagon pedig a legnagyobb egytestű hajók között az Essentia-iTeam Holding csapata lett a bajnok! A Yardstick I. osztály aranyérme mellé a dr. Gulyás Kovács Gergely által vezetett és irányított Czégai Péter taktikus és csapatkoordinátor által segített hajó, 526 nevező közül a második legjobban navigáló hajó lett.

Egy olyan vitorlást szerettem volna, amely a Balatonra méretezve, tökéletes élményt nyújt, ideális a kikapcsolódásra, és egy üzleti tárgyalást vagy meetinget is tarthatunk rajta, ugyanakkor egy Kékszalagon is megállja a helyét – mondta dr. Gulyás Kovács Gergely. Az eredmények őt igazolják: az idei versenyen 526 nevezett hajó közül 28. lett az Essentia. Miközben a 28 hajóból 13 katamarán!

A csúcstechnológiáról természetesen sokat nem árulhat el, de az tudható, hogy az elektronika Fekete László segítségével, és az iTeam saját fejlesztésű smart technológiájának köszönhetően, hatékonyan tudott segíteni a cél elérésében. Különösen fontos volt az új navigációs és fedélzeti rendszer.

Czégai Péter athéni olimpikon és több mint negyvenszeres magyar bajnok vitorlázó szerint még neki is felemelő érzés volt egy ilyen hajón versenyezni. Annak ellenére, hogy a hajó kialakításában és felszerelésében a kezdetektől részt vett, még számára is megdöbbentő volt a jacht könnyű irányíthatósága és gyorsasága. Úgy, hogy ez a 38,5 lábás hajó, fele akkora súlyú vitorlásokat hagyott „állva” a startnál, és ennek köszönhetően benne volt abban a harmincas mezőnyben, amely még az idei Kékszalag nagy szélcsendje előtt átért a keletiből a nyugati medencébe, így 28-ként kerülhették a keszthelyi bóját.

A szakember azonban nemcsak a navigációért felelt. Taktikusként és csapat koordinátorként is segített a sikerben. Az Essentia-iTeam Holding csapata 18 fős, ebből hatan a háttérben dolgoznak a csapat sikeréért. Az idei Kékszalagon nyolcfős legénység küzdött a fedélzeten. Czégai Péter szerint a csapat – annak ellenére, hogy nem „született” vitorlázókból áll – tökéletesen és precízen megoldott minden feladatot.

Dr. Gulyás Kovács Gergely szerint az eredeti terv is az volt, hogy olyan emberek is élvezhessék a vitorlázást és az – ezzel a hajóval – elérhető sikereket, akik egyébként az élet más területein nap mint nap bizonyítják rátermettségüket és sikerorientáltságukat. Az Essentia-iTeam Holding így azt is be tudta bizonyítani, hogy az élsport nemcsak a kiváltságosoké. Ez a hajó lehetőséget ad arra, hogy olyan – egyébként a napi tevékenységtől vagy szakmától távol álló – sportban, mint a vitorlázás is jelentős sikereket érhessenek el az eredményekért keményen megdolgozók.

Dr. Gulyás Kovács Gergely és az általa vezetett Essentia-iTeam Holding csapat ezen dolgozik tovább. Egyik fő céljuk, hogy aki az Essentia fedélzetére lép átélhesse ezt a különleges élményt. Idén több neves és szakmailag fontos balatoni futamon is indulnak, és nemsokára talán más vizeken és más hajóosztályban is bizonyíthatják az Essentia-iTeam Holding rátermettségét és tudását.

(x)

KÉKSZALAG-GYŐZELEM



SCHÄFER D38 RACING

A húszéves Schärer Yacht kft. bemutatja a Dolphin sorozat legújabb, egyben a legnagyobb és legmodernebb, 38 láb hosszú sporthajóját.

„Egy olyan manufaktúra, mint a Schärer Yacht akkor tud versenyképes maradni, ha a szériagyártóknál jobb hajót épít. A D38-as minden tekintetben állja a versenyt. A hajó követi a divatot, de si-

került eltalálnia egy olyan formát, ami évek múlva is tetszeni fog. A hagyományos vagy centrál-cockpit kivitel nagy szabadságot biztosít a belső tér elrendezésében is. A hajóban kényelmesen elfér a nagy szalon mellett két achter- és egy orrkabin is. A berendezés nagymértékben variálható, sőt, újratervezhető. A felépítmény sportos, a versenyvitórlázást jól támogatja.”

Litkey Farkas



D38 Racing technikai adatok

Hossz (m):	11,50
Szélesség (m):	3,50
Árbock magasság a víztől (m):	16,67
Merülés (m):	1,90
Nagyvitórla (m ²):	52
Génua (m ²):	42
Gennaker (m ²):	173
Tömeg (kg):	6200
Kiel tömege (kg):	2700
Vízartály (l):	100–350
Üzemanyagartály (l):	55–150
Motor (LE):	Yanmar, 32/40
CE minősítés:	B kategória

Dolphin hajók gyártása ■ Használt hajók adás-vétele ■ Yanmar dízelmotorok forgalmazása!

7090 Tamási, Szabadság u. 92. ■ (74) 471 253, +3630 947 1366

info@schaferyacht.hu ■ www.schaferyacht.hu



Fotó: Sander van der Borch

Sallai Gábor, Szekeres László

AMERICA'S CUP

ÚJ-ZÉLANDI SIKER



Az America's Cup egy 134 uncia súlyú ezüstkanna, a sporttörténet legrégebbi versenyének trófeája. Gúnynevét – Feketetlen Kanna – azon tény mellett, hogy alul nincs lezárva, azzal is kiérdemelte, hogy a versenyeken résztvevők a hajóik fejlesztésére és a versenyekre – anyagi értékét tekintve jelentéktelen kupáért – sok-sok százmillió dollárt költöttek, és költenek ma is.



BERMUDA

Talán csak Russel Coutts és Larry Ellison a megmondhatója, hogy miért pont Bermuda – ezen belül a szigetlánc nyugati végén lévő Ireland-sziget – ad otthont a 35. America's Cup versenyeknek. Mindenesetre vitorlázni jó lehet itt. Május–július időjárása változatos, de ideális, kristálytiszta a víz, és a Great Sound öböl természetes amfiteátrumot képez a versenyek számára. Az America's Cup Village-nek az öböl északi végében található Royal Naval Dockyard ad otthont.

Bermuda egy szigetcsoport az Atlanti-óceánban, jogilag Nagy-Britannia tengerentúli területe. Százötven szigetből és mintegy kétszáz korallzátonyból áll, összesen 58,8 km², amely a Balaton egytizede. Lakosainak száma 64 ezerre tehető. A szigetek közül csupán húsz lakott, ezek közül tízet hidak kötnék össze.

Bermudát az európaiak az 1500-as évek elején fedezték fel, először 1511-ben Peter Martyr a d'Angheira című művében, említi. Egy, ugyanabból az évből származó spanyol térkép is ábrázolja a szigetet. A felfedezését a történészek Juan de Bermúdez spanyol hajós nevéhez kötik. A szigeteket spanyol és portugál tengerészek használták élelmiszer és ivóvíz készletük kiegészítésére. A szellemekről és ördögökről szóló legendák, és a többnyire viharos időjárás miatt nem alapítottak állandó települést az Ördög-szigeten.

1609-ben Bermudát I. Jakab angol és skót király a Virginia Company-nek adományozta, 1615-ben a Somers Isles Company tulajdonába került (sokáig Somers Isles volt a gyarmat hivatalos neve). A letelepedés 1612-ben, a Plough nevű hajó érkezésével kezdődött. A telepések száma a következő két évszázadban folyamatosan nőtt, az amerikai forradalom előtt több mint tízezer bermudai emigrált. A folyamatos elvándorlás folytatódott a 19. század végéig. Akkoriban a tenger és a hajógyártás jelentette az egyetlen megélhetési forrást.

1616-ban és 1620-ban törvénnyel tiltották be bizonyos madarak és fiatal teknősök vadászatát. Ez volt az újvilág első természetvédelmi törvénye.

1649-ben az angol polgárháború idején I. Károly angol királyt kivégezték Londonban. Ennek hírére kitört a polgárháború Bermudán, a koronához hű bermudai többség létrehozta a helyi milíciát, elnyomva a királyra hűség esküt megtagadó puritánokat és independenseket.

A 17. században a Somers Isles Company leépítette a hajógyártást, ezzel a szigetlakókat földművelésre szorította. A mezőgazdaság azonban csak korlátozott eredményeket hozott. Bermudai cédrusból készült dobozokat használtak a dohány Angliába szállítására. Ezek a dobozok többet értek, mint a bennük levő dohány.

A Somers Isle Company feloszlása után a szigetlakók bermudai cédrust (*Juniperus bermudiana*) termesztettek, és visszatértek a hajóépítéshez. A bermudai szlup sebességéről és manőverező képességéről volt ismert. A trafalgari csata után a Pickle nevű bermudai szlup, a Brit Királyi Haditengerészet egyik leggyorsabb hajója vitte Angliába a győzelem és Nelson halálának híreit. Sikereskedelemben kezdtek, ami Bermuda bevételének nagyobb részét adta a következő évszázadban. Jelentős volt a bálnavadászat, a brit korona nevében folyó kalózkodás és a kereskedelmi hajózás.

Az amerikai függetlenségi háború (1775–1783.) után a Brit Királyi Haditengerészet kikötőt és hajógyárat épített Ireland-szigeten.



Az amerikai polgárháború (1861–1865.) idején a déliek hajói rendszeresen a szigetekről indultak, hogy brit hadianyagot szállítsanak a délieknek.

A huszadik század elején, a modern szállítási és hírközlési rendszer kialakulásával Bermuda a gazdag amerikai, kanadai és brit turisták népszerű úticélja lett. Az Egyesült Államok 1930-as vámtarifa-törvénye következtében Bermudán jelentőssé vált a turizmus.

AMERICA'S CUP KEZDETE

A verseny története 1870-ben az első kihívással kezdődött. Az 1851-es Round the Island Race (a Wight-sziget körül rendezett verseny), amelyet az America nevű schooner nyert meg, csak előzménynek tekinthető. Ezen a versenyen volt a Royal Yacht Squadron által felajánlott díj a Hundred Guinea Cup, amelyre felvették a győztes Americát. A kupát az angoloktól elnyerő szindikátus – a győztes hajójuk után – America's Cupra keresztelte, és a New York Yacht Clubnak adományozta. Ezt a szándékukat már 1852-ben írásban rögzítették, de maga a kupa csak a szindikátus vezetője, John Cox Stevens halála után, egy ajándékozó okirattal – Deed of Gift – együtt került a New York Yacht Club birtokába.

A klub még ugyanebben az évben elküldte 18 angol, egy-egy kanadai, belga, holland és orosz jachtklubnak az America's Cup – vagyis az America Kupája – versenykiírását. Az America nevű hajó így lett névadója az egyik legjelentősebb versenysorozatnak.

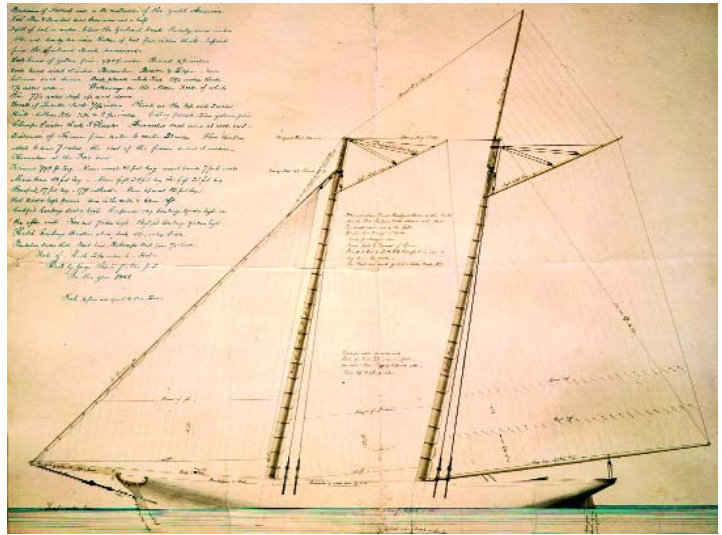
Ezzel kezdetét vette volna a világ legrégebbi trófeájának története, de az első versenyre csak 1870-ben került sor. James Ashbury, az egyszerű családból származó gazdag angol az első kihívó, aki a Cambria nevű, 108 láb hosszú jachtjával a Royal Thames Yacht Club színeiben indult.

2017.

Az idei versenyre mindössze öt kihívás érkezett. Tíz éve még 11 hajó küzdött a kupáért... Annak ellenére csökkent drasztikusan a létszám, hogy a védő Team Oracle tulajdonosa, Larry Ellison költségcsökkentést, és a verseny demokratizálását hirdette meg.

WORLD SERIES

A Bermudán rendezett versenyeket – a Louis Vuitton Kupát és az America's Cupot – megelőzően, 2015-ben és 2016-ban a védő és a kihívók társulata az úgynevezett World Series keretében körbejárta világot, a résztvevők országaiban – Új-Zélandot kivéve –, továbbá Bermudán és Ománban léptek fel egy-egy versenyen. Ezek az Oracle Team által kb. öt éve tervezett 45 lábás – tehát az érdeemi regattákon használtknál kisebb és egyszerűbb – hajók one design-szerű változatával vitorláztak a csapatok. Sokan inkább vándorcirkuszhoz hasonlították a sorozatot, mint vitorlásversenyhez. Ráadásul ennek a sorozatnak az eredménye jelentéktelen, de azért, hogy legyen valami értelme a World Series-nek is, azt találták ki, hogy a sorozat győztese, a Land Rover BAR két pontot, második Oracle pedig egy pontot vihet tovább a Louis Vuitton Kupa kvalifikációs versenyekre. A további sorrend: Groupama, SoftBank Japan, Artemis. A World Series versenyein nincs kieső.



Az America eredeti tervrajza



Az America egy korabeli fotón

Az Americas schooner replikája – fotó: Gilles Martin-Raget





Az első búcsúzó a Groupama



Lábhajtány az új-zélandi hajón – fotó: Ricardo Pinto



Artemis – fotó: Ricardo Pinto

Halasztás a vízen, felkészült a BAR csapat – fotó: Gilles Martin-Raget



LOUIS VUITTON KUPA

Május 27-én a kvalifikációval kezdődött a Louis Vuitton Kupa, körmérkőzésre – mindenki kétszer meccselt mindenkivel –, azaz dupla Round Robinra került sor. Június 3-ra alakult ki a sorozat végső sorrendje. Ekkor az utolsó csapattól, a francia Groupamától búcsúztak, de a szabályok értelmében az America's Cup védője nem eshetett volna ki. Mondjuk ez a veszély nem is fenyegette, hiszen győzött, igaz, csak a World Series-ből hozott pontjával, mert ugyanúgy nyolcszor győzött, mint a új-zélandi csapat.

Louis Vuitton Kupa kvalifikáció

A védő vagy bármelyik kihívó nyeri a Louis Vuitton Kupa kvalifikációs versenyeket, akkor egy pontot vihet tovább az America's Cup Match-be, ahol hét győzelemig tart a párharc. Ha egy kihívó győz a kvalifikáció során, ahhoz, hogy élhessen ezzel a lehetőséggel, természetesen meg kell nyernie a Louis Vuitton Kupa döntőt is. A védő – az America's Cup történetében először – együtt versenyezhet a kihívókkal, ráadásul ennek tétje is van!

Kvalifikáció eredménye a hozott pontokkal

Oracle	8 győzelem	9 pont
New Zealand	8 győzelem	8 pont
Land Rover BAR	4 győzelem	6 pont
Artemis Racing	5 győzelem	5 pont
SoftBank Japan	3 győzelem	3 pont
Groupama France	2 győzelem	2 pont

A védő Oracle Team a Louis Vuitton Kupa folytatását már karosszékéből figyelhette, és mivel a kvalifikációban ők győztek, egy pont előnnyel várhatják majd június 17-én a kihívót. Érdekes, hogy az amerikaiak kétszer is legyőzték azt az új-zélandi csapatot, amely a későbbiek során a kihívójukká vált az America's Cupon. A franciák kiestek.

Louis Vuitton Kupa elődöntők

Az elődöntőkkel folytatódtak a küzdelmek. A kvalifikáció során legtöbb győzelmet szerzett Emirates Team New Zealand választhatott ellenfelet. Meglepetésre az új-zélandiak nem a Japánokat, hanem a brit csapatot kérték ellenfélnek. Sokan kérdezték, hogy ez jó választás volt-e a részükről. Lehet, hogy tudtak valamit, mert június 5-én, az elődöntő első napján a Land Rover BAR előbb visszalépett, majd a második futamban nem is rajtolt el. A továbbiakban már kiegyenlített küzdelmeket láthattunk, két alkalommal a britek, háromszor az új-zélandiak győztek, a végeredmény így 5 : 2 lett.

Másik ágon az Artemis Racig és a SoftBank Team szoros meccset vívott. Félidőben még a japánok vezettek, innen fordított, és végül 5 : 3-ra győzött a svéd csapat.

De lássuk a részleteket.

Június 4.

Futamra ezen a napon nem került sor.

Iain Murray (versenyigazgató): – A szél nem érte el a hatszomos minimumot, holnapra viszont megfelelő időjárással biztat a meteorológiai előrejelzés.

Június 5.

A Land Rover BAR gyakorlatilag ajándékba adott két pontot a Team New-Zealandnak. Az első futam rajtjánál a kiwi hajó tisztán indult, az első szakaszon tartotta az előnyét, a második pályajelnél is hat másodperccel korábban fordulhatott. A bója után Ben Ainslie értesítette a rendezőt, hogy visszalépnek a futamtól.



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



Emirates Team New-Zealand hatalmasat bukott – fotó: Gilles Martin-Raget



A második futan rajtjánál nem jelentek meg, így az ETNZ-nek elég volt elrajtolnia, és ezzel aznap begyűjtötték a második pontjukat is.

Peter Burling (ETNZ): – Izgalmasnak ígérkezett a mai nap, de a technika közbeszólt. Nem jó ez akkor sem, ha mással történik. Örülünk a két pontnak, de szívesebben szereztük volna meg versenyben. Nincs még vége a meccsnek, szorosak a versenyek, közel vannak egymáshoz a csapatok, apróságokon múlik egy-egy futam kimenetele.

Ben Ainslie (BAR): – Már kifelé menet is szenvedtünk, majd az első futam elején hibát észleltünk a szárnyon, így tudtuk, hogy ezt a futamot elbuktuk. Partra kellett mennünk a tartalékért, reméltük, hogy a második futamra visszaérünk, de nem sikerült, elkéstünk. Holnap mindent megteszünk, hogy versenyben maradjunk.

Az Artemis–SoftBank párharc első futamában a harmadik szakaszig a svéd csapat volt elől, de ekkor kénytelen volt átadni a vezetést, mert a bójánál egy apró hibát vétettek, Barkerék manővere viszont hibátlanra sikerült. A továbbiakban magabiztos vitorlázással tartották az előnyüket, nem adták el a győzelmet.

A második párharcban Barker jobban rajtolt, majd fej-fej mellett halad a két hajó, néhányszor pozíció is cseréltek. Az ötödik szakaszt az Artemis kezdte előbb, a japánok pedig pedig elrontottak egy halzólást, ezzel a svédek jelentős előnyt szereztek, amit a célig megtartottak.

Nathan Outteridge (Artemis): – Jó, hogy legalább az egyik pontot begyűjtöttünk. Egész nap jó tempónk volt, pechesen buktuk el az első futamot. A másodikban viszont fontos győzelmet szereztünk.

Június 6.

Friss, 15–20 csomós szél várta a versenyzőket. Most a kiwiken volt a sor, hogy tartalék szárnyért rohanjanak. Az első futam rajtja előtt kiderült, hogy valami nincs rendben a hajójukon, de egy gyors szárnycsere után sikerült időben visszaérniük, sőt, hozták a futamot.

A második futamban, a rajtnál viszont ők szolgáltatták a negatív szenzációt. Hatalmasat estek! A hajó kiemelkedett, majd az orra hirtelen lezuhant, a hajó lefűrt, és ebből a helyzetből már nem volt menekvés, az orrán át ropant látványosat borult. Megsérült a hajó és a szárny is.

Peter Burling (ETNZ): – A legfontosabb, hogy mindenki épségben van, kisebb karcolásokkal megúsztuk a bukfcenet. Megkönnyebbültem, amikor mindenki felbukkant a víz alól, mert a repülés végén a becsapódás ijesztő volt. Az első futamban, a szárnycsere követően minden rendben ment, a parti csapat óriási munkát végzett, örülök, hogy győzelemmel hálálhattuk meg az erőfeszítéseiket. A második rajtnál gyorsítani kezdtünk, a hajó kiemelkedett, de nagyon gyorsan visszazuhan. Nem tudjuk, mi okozta a borulást, de rá fogunk jönni.

Ben Ainslie (BAR): – Életem legizgalmasabb versenynapja volt. Elégedett vagyok a csapat teljesítményével és az eredménnyel is, mert ilyen körülmények között nem egyszerű az élet ezeken a hajókon. Ami a balesetet illeti, szerintem Peter valamit rosszul mérhetett fel, de ebben a szélben nehéz kordában tartani az AC-hajókat.

A folyamatosan változó erejű szélben ismét izgalmas volt az Artemis–SoftBank csata. Barker rutinja döntőnek bizonyult a rajt előtti helyezkedésben. Jobban időzített, és előnnyel lépte át a rajtvonalat. Az Artemis szenvedett, a második szakaszon meg is sérült a hajó, de kitartottak, egészen az ötödik szakaszig, amikor lefűrt a hajó orra.

Barkerék távolodtak, de náluk is történt valami a hajóval, ők azonban becsorogtak a célba, a svédek viszont feladták a kilátástalan küzdelmet.

A második párharcban ismét a SoftBank rajtolt jobban, Outteridge-ék büntetést kaptak, amiért kivitorlázta a pályáról, mire újra nekivágtak, hátrányuk egy perc fölé nőtt. És hiába az összeszorított fogak, a mindent kibíró akarat, nem tudták megfordítani a meccset, sőt, még jobban lemaradtak.

Nathan Outteridge (Artemis): – Csalódottak vagyunk, de bízunk benne, hogy holnap már nekünk jönnek a lapok.

Június 7.

Ismét halasztás.

Iain Murray (versenyigazgató): – Ma nem rendeztünk futamot. A túl erős szél és a durva hullámzás miatt kénytelenek voltunk így dönteni. Holnapra viszont ideális időt ígér a meteorológia.

Június 8.

Murray-nek igaza lett, ragyogó 13–14 csomós szél fúj a Great Sound öbölben. Három BAR–ETNZ meccsre is sor került, így már meg is lett a Louis Vuitton Kupa döntő egyik résztvevője.

Az első futamban a kiwik újabb problémával küzdöttek a rajtnál, így nem csoda, hogy a britek huszonhat másodperccel vezettek az első pályajelnél. De ez sem volt elég, mert az ETNZ sokkal gyorsabb volt, egyszerűen körbevitörázta az ellenfelét.

A következő menetre Ben Ainslie összeszedte magát, a csapat a legjobb menetet produkálta, állták a rájuk nehezedő nyomást, és hozták a pontot. Ha a harmadik futamban is nyerni tudnak, versenyben maradhatnak. Burlingék azonban esélyt sem adtak nekik, már a rajtból jobban jöttek ki, és simán győztek. Ezzel bejutottak a döntőbe. A végeredmény: 5 : 2.

Ben Ainslie: – Büszke vagyok a csapat hozzáállására. Végig sebességhátrányban vitorlázunk, mindenki azon volt, hogy ezt leküzdjük, de sajnos nem sikerült. Az akaránkon nem múlt semmi.

A másik ágon, az Artemis és a SoftBank összecsapása is három futamra került sor, és bőven maradt izgalom még másnapra is, ugyanis az Artemis kilátástalan helyzetből fordítani tudott, mindhárom futamot megnyerték, ezzel 1 : 3-ról álltak fel, és ekkor 4 : 3-ra ők vezetnek.

Június 9.

Húsz–huszonkét csomós szél fúj, olyan, amilyenben korábban Barker kétszer is megverte Outteridge-et. Most is úgy indultak, hogy összejöhet a dolog. A rajtnál a SoftBank agresszíven, de a szabályok által megengedett módon szorította a rajtvonal felé az Artemist, akiknek lassítaniuk kellett, hogy ne induljanak túl korán. Barker viszont saját tempójában mehetett, így előnnyel kezdett. Az első cirkálószakaszon az Artemis a pálya szélénél fordult, a SoftBanknak helyet kellett adnia. Barker egy pillanatig hezitált, késett a fordulóval, Outteridge lecsapott: jogával élvezte ellenfelét, aki csak úgy tudott helyet adni, hogy szélbe állt. A svédek megejtették a hajót, és elporoltak, végül tizenkét másodperc előnnyel értek célba (5 : 3).

Kazuhiko Sofuku (csapatigazgató és bowman, SoftBank Team Japan): – Remélem, hogy pozitív hatással leszünk a japán vitorlázásra. Keményen dolgoztunk, és sosem adtuk fel.

Dean Barker: – Végtelenül büszke vagyok arra, amit két év alatt, a semmiből indulva elértünk.



Így néz kiamikor a SoftBank a foilokról a vízre zuhan – fotó: Ricardo Pinto



Ben Ainslie – fotó: Ricardo Pinto



SoftBank Japan – fotó: Gilles Martin-Raget

Artemis–SoftBank 5 : 3





Artemis – fotó: Ricardo Pinto



ETNZ – fotó: Ricardo Pinto



Az Artemis szoros meccseket vívott – fotó: Ricardo Pinto

A kiwik fölényben voltak



Louis Vuitton Kupa döntő

Hogy ki mérkőzhet meg az America's Cup védőjével, az egy ideje valamilyen selejtezősorozat végén derül ki. A kihívók általában kieséses rendszerben, párosversenyeken vívnak meg egymással, míg végül csak egy marad. Hogy ki lesz azaz egy, az most, a kihívók kupánának döntőjében derül ki.

Június 10.

Nyolc-tíz csomós szélben indult a küzdelem. Az első futamban az Artemis a nagyobb, míg az ETNZ a kisebb svertet választotta. A rajtnál egymástól nem zavartatva, mindkét csapat jó sebességgel indult, ami a svédeknek jött be, ötvenméteres előnnyel kezdtek. Azonban a szakasz végéig a kiwik felzárkóztak, az Artemis pedig hibázott: kivitorlázott a pályából, amiért büntetést kaptak, így Burlingék az élre álltak. A továbbiakban eredményesen védtek a pozíciójukat, és simán győztek.

Második nekifutásra is az Artemis kezdett jobban. Most ők foghatták az üldözőjüket, és végig sikerült nekik – a klasszikus párosverseny forgatókönyve szerint – tartani a vezető pozíciójukat. A távolság ugyan csökkent a két hajó között, de tizenöt másodperccel így is sikerült az Artemis csapatnak győzni. 1 : 1.

Az utolsó futamban végre bemutatottak egy igazi párosversenyes, egymást kergetős rajtot, ami után ismét az Artemis vezetett, de nagyon szoros volt a küzdelem. Az ETNZ a rajtot követően egyből a másik oldalt választotta, és közelített a svéd hajóra. A hátszél végén a svédek el is rontották a halzolás, az előnyük három másodpercre csökkent. A következő kreuz elején már legalábbis döntetlenre állt a mérkőzés, sőt, úgy nézett ki, hogy a következő találkozáskor a kiwik az élre állnak, amikor a svéd kormányos, Nathan Outteridge a fordulónál kiesett a hajóból! A kiwik hátra sem nézve győztek. Az America's Cup sajátos szabályai szerint az Artemis kormányos nélkül is teljesíthette volna a pályát, de a csapat teljesen szétessett. 2 : 1 az ETNZ javára.

Június 11.

Ismét az Artemis nyerte a rajtot, majd szigorúan tartották az új-zélandi hajót. Az utolsó kreuz elején már kétszáz méterrel vezettek, amikor elrontottak egy fordulót, az előnyükből csak egy-két hajóhossznyi maradt, azonban még az utolsó pillanatban sikerült visszanyerni a sebességüket, így nem került eléjük a új-zélandi hajó. A cirkáló szakaszon újra elléptek ellenfelüktől, végül tizenöt másodpercet vertek az kiwikre. Ezzel kiegyenlítették, ekkor 2 : 2 volt az állás.

Az Artemis az ötödik futam előtti pozícióharc során ismét nagyon jó formában volt, simán nyerte is a rajtot, de most nem sokra ment vele. A két hajó a két ellenkező oldalt választotta, és az első találkozáskor a svédek voltak kedvezőbb helyzetben, Outteridge fölé állt Burlingnek, ezzel kontroll alatt tarthatta volna... De ez nem sikerült, mert a kiwik egészen a pálya széléig húzták a takkot, csak akkor fordultak, amikor már felmeneteli joguk volt, amivel azonnal éltek is, ellenfelüket újabb fordulóra kényszerítve. Ezzel az ETNZ átvette a vezetést, amit többé már nem engedtek ki a kezükből.

A hatodik futamban a két hajó egyszerre indult, de az Artemis volt kedvezőbb helyzetben, és jól használta ki a szél alatti pozícióját, luvalta ellenfelét, ezzel némi előnyre tett szert. A hátszélben a kiwik lassan, de biztosan közelítették a vezető hajót, olyannyira, hogy szakasz végén –

minimális előnnyel – ők fordultak elsőként. A forduló után Artemis szél alatt nagyon közel volt az ENTZ-hez, ezért ki kellett fordulnia, a kiwik elléptek, majd a következő cirkáló szakaszon fokozták az előnyüket. Biztosan vezettek, amikor a befutóra halozva, a hajó leült a vízre, és szinte megállt. Mögöttük az Artemis pedig száguldott... Az utolsó pillanatban a kiwik csak megindították a hajójukat, és egy másodperccel az ellenfelük előtt érték célba. 4 : 2.

Peter Burling: – Minden lehetőséget ki kellett használnunk. Jó volt a sebességünk, ezért sikerült eredményesen befejeznünk a mai napot. Rengeteget tanultunk arról, hogyan lehet hátrányból fordítani. Most már csak azt kellene megtapasztalnunk, hogy az előnyünket miként tartjuk végig meg egy futamban...

Június 12.

Az ETNZ egyetlen pontra állt a sikerhez. A rajtot azonban ismét az Artemis nyerte. Jócskán vezettek, de a szél leállt, a futamot lelőtték.

Némi várakozás után újra rajtoltak, ekkor azonban a kiwik jöttek el jobban a rajtból. A továbbiakban pedig esélyt sem adtak ellenfelüknek, könnyörtelenül tartották a svéd hajót, és győztek. 5:2.

Az Emirates Team New-Zealand tehát kivíta a lehetőséget, hogy visszavágjon az Oracle-nek a 2013-ban elszennvedett vereségért, amikor az Oracle 1 : 8-ról felállva végül megnyerte az America's Cupot.

Glenn Ashby (ETNZ), aki 2013-ban is résztvevője volt az összecsapásnak: – Ami annak idején San Franciscóban történt, abból sokat tanultunk. A csapat alapjaiban újult meg, minden korábbinál erősebb társaság jött össze.

Peter Burling: – Úgy érezzük, jó formában vagyunk, elkaphatjuk az Oracle-t. Az Artemis Racing erős ellenfélnek bizonyult, kihozták belőlünk a legjobb formánkat. Reméljük, hogy ez elég lesz a továbbiakban is.

Nathan Outteridge: – Igen magas színvonalú, szoros csatákat vívtunk. Mindent beleadtunk, és élveztük a versengést. Büszke vagyok az egész csapatra, óriási munkát végeztek a srácok, nem csak itt, hanem az elmúlt évek alatt mindig. Boldog vagyok, hogy a döntőig vezethettem őket, ahol sikerült győznünk, de a neheze, az America's Cup még hátra van...

AMERICA'S CUP ELŐZMÉNYEK

Egy héttel a az America's Cup nyitánya előtt az Oracle – úgy tűnt – jelentős hátrányban volt. Nemcsak a laikus nézők, hanem a bennfentes szakértők is hasonlóan nyilatkoztak. A kérdés csupán a hátrány mértéke. Nos, az új-zélandi hajó jelenleg jobb, mint az amerikai. Jobbak a foil-jaik és a foil-kezelő rendszerük. Aerodinamikailag is jobbnak tűnik, a bringázás pedig ebből a szempontból (is) előnyt jelent. Az Emirates Team New-Zealand szél felé élesebb és nem lassabb, bőszejben pedig hasonló sebesség mellett tompább szögön (mélyebbre) képes vitorlázni, mint az amerikai ellenfele. Ez már magában is elegendő lehet a győzelemhez, különösen, ha azt is figyelembe vesszük, hogy az új-zélandi csapat ritkán hibázik (igaz, akkor akár nagyot is – a szerk.), és jól is vitorlázik.

Min változtathat néhány nap alatt az Oracle csapat? Ha ki is találnak valamit, sikerül-e megvalósítaniuk ilyen rövid idő alatt? Az amerikaiak jók ebben, és tőkehiányra sem panaszkodhatnak, nyilván megteszik, amit csak lehet. Képesek áttervezni a hajót, képesek lehetnek átépíteni is,



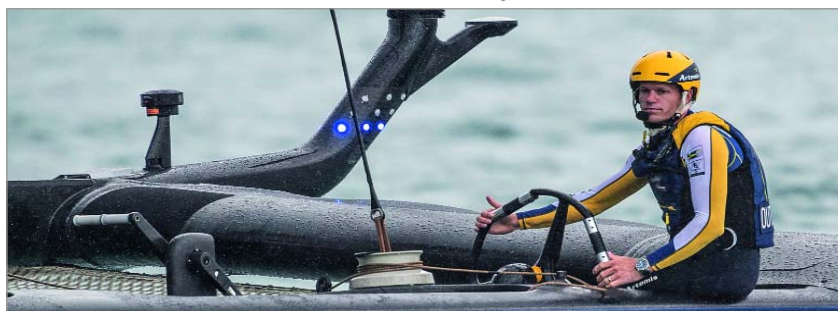
Vezet az Artemis – fotó: Gilles Martin-Raget



Szoros csaták – fotó: Gilles Martin-Raget



Boldog új-zélandiak – fotó: Gilles Martin-Raget
A csalódott Nathan Outteridge – fotó: Ricardo Pinto





Kiwi szurkolók – fotó: Sander van der Borch



Magabiztos ETNZ győzelem – fotó: Ricardo Pinto



Kettő sima – fotó: Sander van der Borch

Nem árad az önbizalom az amerikai csapatról – fotó: Sander van der Borch



de azt látni kell, hogy az idei protokoll sokkal kisebb játéktérrel enged, mint 2014-ben.

Miben bízhatnak? Lehet más, számukra talán kedvezőbb szél, alkalmazhatnak más taktikát, az agresszívebb rajt előtti helyezkedés is jót tehet az amerikaiknak. Ben Ainslie pedig megmutatta, hogy a kiwik nagyon is sebezhetők...

Mégis úgy néz ki, hogy összességében olyan a helyzet, mintha hátrakötött kézzel, betonkockával a lábán löknék vízbe az amerikai csapatot a kiwik. Ki tudja, lehet, hogy az amerikaiak életre keltik Houdinit? Ő egészen jól szabadult az ilyen szorult helyzetekből...

AMERICA'S CUP

Első versenynap, június 17.

Gyenge 7–8 csomós szélben rajtolt az America's Cup első futamán két résztvevő, az Oracle Team és az Emirates Team New-Zealand. A címvédő Oracle egy OCS-sel (megsértette a 30.1 szabályt – *a szerk.*) kezdett, ezzel fél perc előnyt adott ellenfelének az első bójánál. Az amúgy is sebességfőlényben lévő ETNZ, ha nem hibázik, akkor simán győz. De hibázott: az utolsó bója előtt leejtették a szárnyakról a hajót. De még ez is belefért, magabiztosan nyerték az első futamot Peter Burlingék.

Az eredmény az Oracle hozott pontjával 1:1. Gondoltuk mi... A korábbiakban arról volt szó, hogy a kvalifikációt versenyeken győztes egy pontot vihet az America's Cupra. Most azonban kiderült, hogy nem az Oracle kap egy pontot, hanem az új-zélandiaktól vontak le egyet. Az állás ezek szerint 0 : 0, ami különösen bután mutat egy érvényes futam után. Matematikailag így is hasonló a végeredmény, de így a kihívónak nem hét, hanem nyolc győzelemre van szüksége, ezzel több esély nyílik a védő amerikaiaknak a felzárkózásra. Ismeri még valaki azt a fogalmat az Oracle csapatnál, hogy fair play? Hát, sajnos nem úgy néz ki...

A második futam rajtja a klasszikus match race nyitány szerint zajlott, amiből az ETNZ jött ki jobban. A kiwik sebességfőlénye megmaradt, így a futam második felére már másfél perces előnyük volt. A változó, kiegyensúlyozatlan szél azonban adott feladatot a taktikusoknak: nemcsak az oldalválasztás rendezte át a taktikai lehetőségeket a futam utolsó harmadában, de a szélmentes foltok is meglepték a hajók legénységét, hirtelen estek le a vízre a hajók, ez meglepte a csapatokat. Az a hajó pedig, amelyik kiesik a repülő üzemmódból, annak akár percekbe telhet visszaszerezni a lendületet.

Az Oracle kreuzban a szelesebb oldalon vitorlázott, de hiába. Spithill ugyan remek ütemben fordult a pályajelre, de Peter Burling úgy és oda tette be a hajót a bójánál, ahogy az a párosversenyzés nagykönyvében írva van. Így egy csodás jellhely védés után a második futam is az övék lett. A döntő nyitó napjának végén 1 : 0 a kiwik javára.

Második versenynap, június 18.

Erősebb, 11 csomó körüli szél fogadta a csapatokat. Az amerikaiak a mai első futamban végre megnyertek egy rajtot. Nagy örömük mégsem lehetett benne, pedig még az első szakasz végén is vezettek.

A hátszélben a pályahatárhoz fej-fej mellett érkezett a két csapat, és az új-zélandi hajónak útjogot kellett biztosítani a halzolni kényszerülő amerikaiaknak. Az Oracle Team hajója enyhén belenyúlt a hullámokba, és ezzel jópár

méter előnyhöz juttatta a kiwi csapatot. Burling ezt azzal »hálálta« meg, hogy elkezdett masszívan mélységre törekedni, és szépen be is ért az amerikai hajó elé. Mindössze néhány méterrel, de megelőzte őket. Ettől kezdve igyekeztek sakkban tartani az amerikai csapatot, akik a másik kaput választották alul, és ezzel kissé el is ásták magukat.

A következő szakaszokban a kiwik próbálták hol lazábban, hol szorosabban tartani az amerikaiakat, de egy idő után annyira eltávolodtak az ellenfelüktől, hogy már nem is beszélhettünk igazi párosversenyről. Egy pillanatra azonban mégis azzá vált, ugyanis az amerikaiak még kreuzoltak jobbcsapáson, amikor a kiwik már hátszeleztek, és ekkor az Oracle agresszíven élesedni kezdett, hogy útjogos hajóként hibára készítse a kiwiket. Persze kitért az új-zélandi csapat, és hiába próbált óvni Spithill, az már csak egy reménytelen próbálkozás volt. Nem is kapott büntetést Új-Zéland. Innét pedig már sima út vezetett a célig. Újabb ETNZ győzelem.

Az Oracle-tól még agresszívbab rajtot vártunk a második futamban. A kiwik ugyan elszúrtak egy halzolásra a rajtot megelőző helyezkedésben, de azért nem jöttek ki rosszul a rajtból. Félszélben gyorsabbak is voltak, ahogyan hátszélben is. A halzolásaik is gyorsabban mentek. Az amerikaiak a hátszél végén ismét a másik kaput választották, és nem követték a kihívót. Nem volt választásuk, támadásra voltak kárthatva. A kreuzban ismét szoros emberfogással próbálkozott a kiwi csapat, de ilyenkor mintha lassabban fordulnának. Aztán csak begyújtotta a rakétákat az új-zélandi bringás-vitorlás válogatott, és fokozatosan elszakadtak a címvédőtől. A második kreuz végére már egy perc volt a különbség, ami 900 méter(!) jelentett! És a futam végére a földre is döngölte az amerikai csapatot az új-zélandi válogatott. 4 : 0.

A forgatókönyv kísértetiesen hasonlít a négy évvel korábbihoz, de valahogy ez az ETNZ csapat sokkal összeszedettebb képet mutat, mint anno Barker csapata.

Most öt nap szünet következik! Főként a tv-közvetítések miatt alakult úgy, hogy a hétvégét preferálták a szervezők. De az is elképzelhető, hogy pont az ilyen helyzetekre készültek, hogy legyen még esélye a vesztes félnek tuningolnia. Ez az idő elegendő kellene legyen, hogy az Oracle versenyképessé váljon.

Az a négy lebonyolított futamban kiderült, hogy az amerikaiak 7–8 csomós szélben lassabbak, 8–11 csomósban viszont egyszerűen nincsenek versenyben.

Régóta tudjuk, hogy a sebességfőlény okossá teszi a versenyzőt, és ez látszik is a kiwik döntésein. A frissebb szélben nem volt szükségük arra, hogy kockázatot vállaljanak, különösen a rajtoknál lehetnek volna óvatosak, mégis rendre ők jöttek ki jobban a rajt előtti csatározásokból, ha ez mégsem sikerült, akkor erőből simán lenyomták az ellenfelet.

Harmadik versenynap, június 24.

Vajon elég volt-e öt nap arra, hogy a címvédő magára talajon? Sikerül-e megismételni az amerikaiaknak a négy évvel korábbi mágiát, amikor vert helyzetből felálltak, és sorozatban nyolcszor győztek?

Az ötödik futamban a 10–11 csomós szél az új-zélandi csapatnak kedvezett. Az amerikai csapat korai rajtos volt, nem is kicsit, de az első kreuzban ennek ellenére kifejezetten látványos párosversenyt láthattunk. Végül azonban az amerikaiak még csak megszorítani sem tudták a kiwiket, a kihívó ezt a futamot is jelentős előnnyel húzta be.



Peter Burling általában jobban rajtol... – fotó: Ricardo Pinto



... és meglepően magabiztos – fotó: Ricardo Pinto



Az Emirates Team New-Zealand diktál – fotó: Ricardo Pinto
Spithill többnyire ezt látja az új-zélandi hajóból – fotó: Sander van der Borch





Rajt előtt – fotó: Ricardo Pinto



Vezetnek a kiwik – fotó: Sander van der Borch



Kerékpárverseny a víz alatt – fotó: Sander van der Borch

Ritka pillanat, az amerikai csapat vezet – fotó: Gilles Martin-Raget



Mégis, ez a futam a korábbiakhoz képest jelentős eltérést mutatott, az amerikai hajó kreuzban látványosan gyorsabbnak bizonyult, és úgy nézett ki, hogy partiban van az ellenfelével.

Kilencsomós szélben a hatodik futammal folytatódott az America's Cup. A rajt előtt agresszív kergetőzésbe kezdett a két hajó, és ezúttal az amerikaiak jöttek el győztesként a rajtvonalról. De az amerikai csapat az előző futamban mutatott jó kreuzos sebességéből most – a gyengébb szélben – nem látszott semmi. Peter Burling csapata hamar összekapta magát, és sebességéből ledolgozta a hátrányát, majd az első két hátszeles szakaszban kétszer is átvette a vezetést. A futam az utolsó kreuzszakasz végén dőlt el, amikor a címvédő jobbcsapáson ejtett a balcsapáson közeledő kiwi csapat arcába, akik emiatt jóval élesebben kényszerültek elhagyni a jelet, és eközben az amerikaiak annyi előnyt építettek ki, amely már kitarított a célíg. A verseny állása 4 : 1.

Negyedik versenynap, június 25.

Az első rajt előtt az amerikai csapat támadta az új-zélandiakat, akik alulról sikeresen védték meg a szél alatti rajtpozíciójukat. Az Oracle a rajt előtt még próbálkozott egy lúvolással, ami hátrányosnak bizonyult számukra, mert e nélkül korábban indulhattak volna. Ezzel az Emirates Team New-Zealand az élre is állt, és tartotta előnyét. Kreuzban klasszikus párosversenyt láthattunk, így az első két alkalommal egyszerre fordultak a hajók. A címvédő aztán egy újabb fordulóval próbált szabadulni a fogásból, és ekkor – nagyjából a kreuz felénél – az ETNZ már nem követte, inkább széltaktikára váltott, hogy aztán a kellő időben újra ráforduljon az amerikai hajóra és kontroll alatt tartsa. A kihívó a kreuzbójánál már 32 másodperccel vezetett. Hátszélben az amerikaiak időnként jobb csíkon haladtak, de nagyobb esemény már nem történt a futamban, az ETNZ végig vezetve győzött. 5 : 1.

A következő futamot már tényleg meg kellett volna nyernie a címvédőnek, hogy életbe tartsa a reményeit.

Nem sikerült... A rajt előtt úgy megálltak mint a szög, és amikor az Emirates Team New-Zealand alájuk próbált ejteni, akkor az amerikai hajó képtelen volt kiemelkedni a vízből és megindulni, így Peter Burling csapata egy »rendőrkanyarrak« kénytelen volt fedést létesíteni, majd szélbeállításig tölték fel a címvédőt. A kiwik az így kialakult helyzetben már könnyedén nyerték a rajtot. (Ezzel 7 : 1 arányban volt jobb az új-zélandi csapat a rajtoknál.) Kreuzban ismét szoros emberfogás következett. Az amerikaiak nem is voltak rosszak, de nem vitorlázták ki a pályát teljes szélességében, és taktikai fordulóba kezdtek, amivel jelentősen lassultak. Ráadásul egy esetben ki is vitorlázták a pályán kívülre, amiért büntetést kaptak. Hátszél végére pedig teljesen szétesett az amerikai csapat, és a kaput úgy vették, hogy a lee hajótest úszott a vízen. Hátrányuk így a kreuz végére már több mint fél perc volt, és veszített helyzetükből már nem szabadulhattak a célíg. Hihetetlen, de 6 : 1 az állás az Emirates Team New-Zealand javára.

Ezzel az új-zélandi csapat már csak egyetlen pontra van a győzelemtől. Pontosan úgy, ahogy négy évvel ezelőtt is... Sok Emirates Team New-Zealand szurkoló számára ez fájdalmas emlék, hiszen akkor is nagyon kevés választotta el a kiwi csapatot a sikertől. 2013-ban 8 : 1-ről (akkor kilenc győzelemig tartott a meccs – a szerk.) jött vissza Jimmy Spithill csapata, és nyerte meg az America's Cupot. Hogy ezt a csodát megismételjék, arra legfeljebb egy

párhuzamos univerzumban lehet reális esélyük. De ha felidézük a négy évvel ezelőtti forgatókönyvet, akkor akár az is elképzelhető.

Ötödik versenynap, június 26.

Győztek a kiwik!

Az ötödik versenynapra egyetlen kérdés maradt: a címvédő képes-e versenyben maradni a Kupáért, vagy a kiwiknek sikerül túllépni a négy évvel ezelőtti kudarc okozta sokkon, és behúznak még egy futamot.

A kilencedik futamban gyenge szél fogadta a címvédőt és a kihívót, hogy – talán utoljára – megmérkőzzenek.

A rajt előtti helyezkedésben az amerikai csapat nem akarta a szél alatti pozíciót, ezért felülre vitorlázott, és ezzel a döntéssel meg is nyerte a rajtot.

Így ők kezdtek az élen, de következő hátszél szakaszban egy halzolás követően az Emirates Team New Zealand pár méterrel átvette a vezetést. A manőverek sokkal jobban mentek a kiwiknek. Lent a kapunál a címvédő a másik kaput választotta, de a halzolás és az élesedés eléggé lelassította őket, ezzel további hátrányt gyűjtöttek be. A 8–9 csomós szélben az ETNZ brutálisan gyors volt, az Oracle viszont csak néha ért el hasonló sebességet. A kreuzbójához közelítve az Oracle egy pöffel némiképp még visszatért a versenybe, pár száz méteres hátrányából egy keveset lefaragott, de támadni már képtelen volt. A következő hátszélben a kihívó volt a gyorsabb, így nőtt a távolság a két hajó között. Kreuzban az ETNZ szorosabban fogta a címvédőt, ezért a távolság 150 méterre csökkent közöttük. A kreuz legvégén jobbkat húztak az amerikaiak, és száz méterre felzárkóztak, de hátszélben már nem volt esélyük. A célba elsőként így az Emirates Team New Zealand csapata futott be, és ezzel 7 : 1-re megnyerte az America's Cupot!

Így Peter Burling lett 26 évesen a legfiatalabb győztes kormányos az America's Cup történetében.

Az Emirates Team New Zealand megtanulta a leckét az előző America's Cupon elkövetett hibáiból, és egy olyan összeszedett csapat érkezett Bermudára, amelyben kódolva volt a győzelem. Nem kérdés, hogy ez alkalommal is a leggyorsabb hajó és a legjobb csapat nyert, amelynek alapkonceptiója merőben eltért a többi csapat felfogásától úgy a foilok formájában és az irányításhoz szükséges energia létrehozásában, mint a szárny kezelésében.

Hogy mennyire fontos verseny ez az új-zélandi embereknek, azt talán az mutatja a legjobban, hogy a szigeten hajnali öt órakor kezdődött az élő közvetítés, és emiatt már négy órakor kisebb dugók alakultak ki a sztrádkon, mert az emberek közösségben vagy a munkahelyükön akarták nézni a versenyt.

A futam utáni sajtótájékoztatón az Emirates Team New Zealand csapatfőnöke, Matteo De Nora már be is jelentette az új kihívót (Challenger Of Record), a Circolo Della Vela Sicilia klubot, amelynek képviselőjében a Luna Rossa vitorlázik.

A kiwik győzelmével egy korszak zárult le, a Larry Ellison és Russell Coutts által vizionált versenyzésnek ezennel vége. Mostantól ugyanis a védő ETNZ és a kihívó Luna Rossa diktálja a feltételeket.

Az új-zélandi csapat vezérigazgatója, Grant Dalton szerint pár héten belül vázolják az elképzeléseiket a következő America's Cupról, a helyszínről, a hajókról, a csapatok létszámáról és így tovább.

Ezzel el is kezdődhetnek a találgatások...



Utolsó nap – fotó: Gilles Martin-Raget



Utolsó új-zélandi győzelem – fotó: Sander van der Borch



Utolsó amerikai vereség – fotó: Sander van der Borch

Utolsó nap: búcsú Bermudától – fotó: Sander van der Borch





Ünnep az utolsó futam után – fotó: Ricardo Pinto



Fotó: Ricardo Pinto



Fotó: Sander van der Borch



Fotó: Ricardo Pinto

A VERSENY UTÁN

Találgatások helyett azonban most inkább lássuk a tanulságokat!

A kiwik alaposan változtattak a leutóbbi America's Cup óta, és egy olyan összeszedett csapattal és egy gyors hajóval érkeztek Bermudára, amelyben kódolva volt a győzelem. Nem kérdés, hogy ez alkalommal is a leggyorsabb hajó és a legjobb csapat győzött.

Az új-zélandiak alapkonceptiója merőben eltért a többiekétől, úgy a foilok formájában és az irányításhoz szükséges energia létrehozásában, mint a szárny kezelésében. Összességében jobb csomaggal érkezett az új-zélandi csapat Bermudára.

A hajójuk már csak a limitált költségvetésük miatt sem kerülhetett túl korán vízre, de az általuk kigondolt platformok lehetővé tették a folyamatos fejlődést és gyorsulást.

A szabályok adta lehetőségeket egy szabadon szárnyaló – némiképp absztrakt – gondolkodásmóddal próbálták maximálisan kihasználni, elszakadva a klasszikus dogmáktól. És ezt a megközelítést alkalmazták minden területen, a hajó működése, a foilok tervezése, a csapat összeállítása és az együttműködések terén.

Egy dologban nem létezett számukra kompromiszsum: nem paktáltak le a címvédővel, nem írtak alá semmilyen szabályváltoztatást, megegyezést, ami az ő elképzeléseiket befolyásolhatta volna.

A fejlesztés során mindent titokban tartottak, ami a siker másik kulcsa volt. Titkolták a bringás fejlesztést, a foilokat is csak akkor láthatta az ellenfél, amikor már nehéz volt újat tervezni és gyártani. A bringás olimpiai bronzérmes – és már AC győztes – Simon van Velthooven közel egy évig kamuzott mindenkinek arról, hogy hová is jár dolgozni. És ugye ez volt élete első vitorlásversenye szegényemnek. Hát... jól bekezdett.

Grant Dalton szerint két fordulópont is volt számukra a versenysorozat során. Az egyik kétségtől a borulás utáni csapatmunka. Véleménye szerint, ha másnap futam van, akkor kikapnak a britektől. A másik fordulót az jelentette, hogy az Artemis ellen az egyik napon nem a megfelelő foillal vitorláztak, amely többször is határterhelést kapott, így az szerkezeti sérüléseket szenvedett, amit minden este ultrahanggal vizsgáltak és látták, hogy folyamatosan nőtt a sérülés, és emiatt minden irányváltásnál azért imádkozott a vezetőség, hogy bírja ki...

A felkészülés során voltak ennél is keményebb helyzetben, pl. amikor a hajó vízrebocsátását követően, Aucklandban az első két pár foil eltörtött, aminek javítása komoly fejtörést okozott a vezetőségnek, hiszen limitálva volt a foilok száma és a költségvetés is. Arról nem is beszélve, hogy az ETNZ-t vezető tanácsa 2015 októberében pénzühiány miatt arra az elhatározásra jutott, hogy lehúzzák a rolót. Grant Dalton egy londoni járaton már a sajtóközleményt fogalmazta a kampány végéről, de végül – meg nem nevezett offshore pénzekkel – sikerült életben tartani a kiwi reményeket. Nos... nemhiába.

Merész, de szükséges lépés volt a csapat drasztikus átalakítása. Az Emirates Team New Zealand (korábban NZC, TNZ) ugyanis korábban az új-zélandi Vitorlás Szövetségtől teljesen függetlenül működött az elmúlt harminc évben, és hivatalosan nem is nagyon voltak kapcsolatban. Az előző Kupa kudarca után új vitorlázókat kellett toborozni, és tekintettel, hogy költségvetésük jóval alacso-

nyabb volt, mint korábban, ezért kézenfekvő volt, hogy a világklasszis hazai fiatalabb vitorlázókból válogatnak a hajóra embereket. Miután az Emirates Team New-Zealand 2014 januárjában megegyezett a új-zélandi szövetséggel, ifjú titánok kerülhettek a csapatba. Ez nagyon jó választásnak bizonyult. Az amerikaiakkal ellentétben hagyták, hogy a fiatalok mindenféle hajóosztályban, versenykörnyezetben szerezzenek rutint (anélkül, hogy veszélyeztették volna négy olimpiai érmüket, köztük egy aranyat), és ne legyenek szakbarbárok, akik csak elvéve ültek más osztályba versenyezni. Szerintem anno ilyenné vált Dean Barker és Jimmy Spithill is. E tekintetben is paradigmaváltást láthattunk a kiwinknél.

Az ETNZ-nél tudták, hogy teljesen új megközelítésre lesz szükségük a versenyek során. Olyan csapatot építettek, amely a pályán is képes választ adni a felmerülő problémákra, képes minden egyes nap tanulni a sikereiből és kudarcaiból egyaránt, és villámgyorsan alkalmazkodik a változásokhoz. Látták maguk előtt egy jövőképet, és precízen megtervezték az odavezető utat is. Csak egy példa: Peter Burling nem tartozik a legendás párosversenyzők közé, ami persze nem csoda, hiszen korábban nem nagyon foglalkozott ezzel. Azért választották ki, mert jéghideg, lehetetlen kibillenteni a nyugalmából, »laza, mint állat«, nincsenek frusztrációi a korábbi kudarok miatt és tanulékony. A csapat ezért eleinte inkább a hajóra összpontosított, ezzel kompenzálva Burling tapasztalatlanságát. Mindenki tudta, hogy ezeket a versenyeket az nyerheti, aki képes foilon körbemenni a pályán, tehát a fejlesztés az első fázisban erre koncentráltak. Ha jól emlékszem, ez a Louis Vuitton elején még senkinek sem sikerült tökéletesen, de az ETNZ már akkor is jobb volt a többiekénél, mindamelllett gyors is volt a »repülő üzemmódban«. Burling még talán a Louis Vuitton döntőjében sem volt elég ütőképes a rajtoknál, de már látszódott a fejlődés, ami Ray Davies és az Oracle-től hazagigazolt Murray Jones segítségével, tanításának (is) köszönhető. Aztán az America's Cupon már látszott, hogy a csapat egyre több időt szentelt a match race-re, mert ekkor már láthattunk olyan klasszis manővereket is Burlingtól, amelyeket korábban nem. Például szél feletti hajóként balcsapásról fordul a foilon, és egyből mélyre ejtés a másik alá, ami pedig nagyon nem egyszerű ezekkel a monstrokokkal, így bravúros húzásnak bizonyult. A párosverseny világbajnok Spithill pedig sokkot kapott a zöldfülűtől, és csak két rajtot nyert meg a kilencből.

Az új-zélandi hajó egészen egyszerűen kezelhető volt (nyilván jól is kellett vele vitorlázni). Sokkal egyszerűbb volt a hajón a szárny és a foilok kezelése, mint bármelyik másik hajón, amihez sokkal jobb feladatmegosztás is párosult. A zseniális kerékpáros energiabetáplálás rengeteg könnyedséget jelentett, hiszen a csapatnak több energiája maradt más, fontosabb területekre. A szárny trimmelését is innovatív módon valósították meg. Glen Ashby – ahelyett, hogy egy kötél húzkodásával fárasztották volna – kapott egy kontrollert, és elektronikusan irányíthatta a hidraulikáról működtetett szárnyat (shott, szárnyív és twist). Ez így, összességében egy másfajta hajóvezetési módot tett lehetővé, hiszen maradt a csapatnak mindenre embere. Ja... és ezt a csapatot a világ legjobb katamarán vitorlázója, Glenn Ashby kontrollálta. Sokkal jobban és agresszívebben állították a szárny twistjét a látszólagos szélre, mint a többiek, és kevésbé piszkálták magát shottot, fenntartva az ideális áramlást a szárny körül. Blair



Peter Burling és Glenn Ashby – fotó: Sander van der Borch



Új-Zéland ünnepelel – fotó: Ricardo Pinto



Új-Zéland csapata – fotó: Ricardo Pinto

Középen: Matteo de Nora – fotó: Ricardo Pinto





Grant Dalton és Glenn Ashby – fotó: Sander van der Borch



Grant Dalton – fotó: Sander van der Borch



Peter Burling – fotó: Ricardo Pinto

Russell Coutts gratulál – fotó: Dennis Martins



Tuke pedig úgy irányította foilokat, ahogy azt senki más nem tette, hiszen a többi csapatnál a kormányos végezte ezt a feladatot, a kiwinknél viszont egy csak erre ember összpontosíthatott. A számítógép kiszámolta az ideális szöveget, Tuke pedig odatette a foilt, ahova kellett. (Itt is elementek a falig a kiwik, mert a szabály szerint emberi közreműködésre lehet csak változtatni a foilok állásszögét, mozgását, ám így a dolog rendben van.)

Az ETNZ foiljainak formája ráadásul jobb volt – nagyobb széltartományban lehetett közel ideális feltételek között használni –, mint az amerikai ellenfélé, akiknek kb. tíz csomós szélnél foilt kellett cserélni, ami egy hatalmas koncepcionális hiba volt, hiszen jó előre lehetett tudni, hogy 7–12 csomós átlagos szél várható (ami be is következett) az AC döntőjében.

Az utolsó futam után közzétették a kilencedik futam a hidraulika akkumulátorok statisztikáját, amiből az derült ki, hogy az amerikaiak képtelenek voltak újratölteni a svterek mozgathatóságához szükséges tartályokat, a futam előtt betárolt energia szépen lassan elfogyott a futamok végére. Ennek ismeretében persze elég nehéz lehetett szabadon taktikázni (még pár forduló és kakukk...), még ha ennek nyomát és valódi hátrányát ténylegesen nem véltem felfedezni. A kiwik hidraulikatartálya kisebb és könnyebb is lehetett, mert tudták, hogy menet közben is képesek azt feltölteni, ezért sosem mentek 300 bar fölé, míg az Oracle-nél 325-re is feltölték az elején.

Örülök, hogy a technika megállíthatatlanul fejlődik és brutálisan komplex hajókat láthattunk ezen a kupán, de egyet kell, hogy értsek az új-zélandiakkal, mert milyen vitorlásverseny az, ahol bringást kell bevenned a hajóba vitorlázók helyett, hogy nyerhesetek!?

A következő America's Cup más lesz, jelenleg ennyi bizonyos. A szándék az, hogy a szabályok ne kedvezzenek senkinek, a címvédőnek se, és fair verseny szülessen. A pletyka szerint egytestű hajókat láthatunk majd! Újra előtérbe kerülhet a nemzetiségi szabály, amely korábban létezett, de aztán ment is a levesbe. A kiwik szándéka ismét az, hogy a csapatokban nagyobb arányban legyenek képviselve az adott ország vitorlázói, tervezői. Az Oracle csapatában most hét ausztrál vitorlázó volt a kilencből. Mindenesetre igyekezniük kell, hogy pontos, jól körülírt és szigorú szabályt alkossanak e téren, mert az előzőt könnyen ki lehetett játszani.

Vesztett Spithill, vesztett Coutts és vesztett Larry Ellison. Azt hiszem erre nem nagyon voltak felkészülve, ők egyszerűen nem szoktak veszteni. Mi lesz vajon velük? Újra rendezik soraikat vagy befejezik, ahogy anno az Alinghi is kilépett a cirkusból? Az ETNZ mindenesetre több csapatot és indulót vár, mint amit most láthattunk. És reméljük ezáltal több vitorlázó is szerephez jut majd Aucklandban.

A kiwik győzelmével egy korszak zárult le, a Larry Ellison és Russell Coutts által vizionált jövőképek (pl. kétévente rendezendő AC) ezennel hivatalosan is vége. Mostantól ugyanis a címvédő Emirates Team New-Zealand (de furcsa ezt leírni) és a kihívó Luna Rossa diktálja a feltételeket.

Most állhatna itt valami zárzó a 35. AC kapcsán, de inkább figyeljük a pár héten belül kiadásra kerülő 36. America's Cup alapdokumentumait. Ugyanis az új-zélandiaknak sietniük kell, hogy a csapatok ne essenek szét, és tervezhessenek a következő versenyekre.