
Ruják István, fotó: Fehér Krisztián
PROFI ESZKÖZHÖZ PROFI SZEMLÉLET
MARCI ÉS A WILD JOE



Fotó: Kurt Arrigo – Rolex

Goszleth Marcell olimpikon, válogatott és Magyar Bajnok vitorlázó. Évek óta szerepel az olimpiai osztályok élmezőnyében és a balatoni nagyhajós versenyeken. Ott leginkább különleges, nagy felkészültséget igénylő hajókon. Átkelt már az Atlanti-óceánon is. 2003-ban az ARC versenyen Láng Róbert hajóján az Extra Dry-on, amikor Fa Nándor vezetésével a válogatott magyar vitorlázókból verbuvált csapat harmadikként ért a Karib-szigeteki célba. Jelenleg az első igazi tengeri versenyhajóval, a Wild Joe hatvanlábassal futó magyar csapat egyik alapembere.



Goszleth Marci, taktikus – fotó: DDI, Vitorlázás



Fotó: Kurt Arrigo – Rolex



A Józsa Márton vezette magyar csapat idén három versenyen bukkan fel a profi vitorlázás elitkategóriájába tartozó Rolex tengeri versenyeken. A Rolex Giraglia Cup, majd a Rolex Maxi Cup után már kitűnően vitorlázva hívták fel magukra a figyelmet a Máltáról induló, Sziciliát kerülő 626 tengeri mérföldes klasszikus offshore versenyen, a Rolex Middle Sea Race-en. Ezúttal először és egyetlen külföldiként velük tartott a tapasztalt offshore versenyző, az ausztrál Brett Perry, aki elismerően nyilatkozott a verseny után a magyar legénység teljesítményéről. A Wild Joe végig az élmezőnyben vitorlázva abszolút sorrendben az ötödik helyen futott célba. Tehát a nyílt tengeri, és különösen az ilyen méretű versenyhajóval való versenyzésben meglehetősen tapasztalatlan magyar csapat gyorsan tanul.

– *Mi a szerepköröd a hajón?*

– Más amikor egynapos part menti inshore futamokon, pályaversenyeken megyünk, illetve más, ha többnapos offshore menetben vagyunk. Az inshore futamokon stratégia, vagy taktikus vagyok. Ilyenkor hárman dolgozunk össze D'Albini Andrissal és Kelemen Tamással. Ilyenkor azt kell mondanom, hogy merre menjünk, és részt veszek a vitorlák kiválasztásában. Az offshore-on pedig kormányzok.

– *A Rolex Middle Sea Race-en két- vagy háromváltásos felállásban versenyeztetek?*

– Tizenötön voltunk a hajón és kétőrséges osztásban dolgoztunk. Szabad időbeosztásban van a navigátor (D'Albini) és két csapat váltja egymást négyóránként. Ezt a váltásrendet naponta egyszer elcsúsztatjuk az egyik őrségidőt két-két órára bontva, hogy ne mindig ugyanabban az időszakban legyenek fenn a decken ugyanazok az emberek. Sokféle rendszer létezik, mi ilyet alkalmaztunk.

– *Volt veletek egy tapasztalt ausztrál offshore versenyző, Brett Perry. Ő javasolta ezt a felállást?*

– Nem, mi így mentünk korábban a Rolex Giraglia Cup offshore futamán. Ő háromőrséges rendszert javasolt. Az ilyen rövidebb offshore versenyeken ők azt alkalmazzák, nappal négy, éjjel pedig három órás osztásokban. Hosszú menetek, mint például a Volvo Ocean Race-en többnyire a kétőrséges felállítás népszerű, úgy, hogy nappal hat-, éjszaka pedig négyórának. Sokféle variáció lehetséges. Mindegyik rendszernek van előnye-hátránya. Most a többen ragaszkodtak a kettes felálláshoz, mondván bevált. A három őrség elleni fő érv, hogy a készenléti csapat fenn van, mert lógja a hajót. Így nyolc órára négy pihenő jutna. A hármas váltás hatékonyabb, de megterhelőbb.

– *Perry megy veletek máskor is?*

– Ez sok mindentől függ. Ő jönne, és nagyon hasznos lenne. Korábban, ha valamin vitakoztunk, hogy hogyan kellene csinálni, még a csapatunk tapasztaltabb tagjai sem mondhatták határozottan a kezdőböknek, hogy így vagy úgy a helyes. Brett meg közli, hogy gyerekek ez így van és pont! Ő a megkérdőjelezhetetlen offshore tapasztalatával óriási értéket jelent, mert elkerüljük a zsákutcákat, a felesleges próbálkozásokat és vitákat.

– *Nagy különbség egy hatvan- és egy negyvenlábás között?*

– Nagyon más lépték. Nagy különbség, hogy nem tíz, hanem tizenöt ember összehangolt munkája kell egy jó manőverhez. Ehhez jön még az erők nagysága. Itt már akkora tömeget mozgatsz, hogy mindent sokkal precízebben kell csinálni. Erre még rátesz a billenthető tőkesúly is.

– *Ilyen hajón a legénység egyes tagjai olykor már messze vannak egymástól. Látni néha olyat, hogy rádióon kommunikálnak...*

– Én ennek nem érzem a szükségét. Van egy jól bevált jelrendszer, akár a bowman is kommunikálhat a hátul lévőkkel. Mindenesetre nagyon lényeges, hogy a zajszint alacsony legyen. Vagyis nincs duma! Mindenki csakis akkor szól és annyit mond, amennyit kell. Ha elindul a duma, olyan zaj lesz, hogy éppen a lényegét nem hallod. Tudtuk, de Brett

most ebben is megerősített minket. Akkor kell a leginkább kussban lenni, amikor gáz van. Olyankor csakis azok beszélnek, akiknek kell! Nincs mese! Kőkemény a hierarchia és pontosan elkülönülnek a feladatok. Mindenki a saját területének specialistája, azzal foglalkozik és semmi mással. Tudomásul kell venni, hogy egy hajó akkor működik jól, ha mindenki a maga kis részfeladatára figyel. Százszázalékosan.

– *Különleges elem a billenthető kiel. Te korábban vitorlázástól már ilyesmivel?*

– Anno a kilencvenes években az első magyar próbálkozással, a Paulovits Dini-féle Hetvenesen, a Batmanen, amire billenthető kiel került. Csoda egyedi szerkezet volt, mindenféle különleges megoldással.

– *Mire kell figyelni irányváltáskor, forduláskor, halzolás-kor, ha billentitek a kiel?*

– A billentést három hidraulika-munkahenger végzi. Ezek sorban kapcsolnak be, ahogy a terhelés kívánja. Lényegében három gombbal mozgatod a tőkesúlyt. Jobbra és balra billentés, illetve van rajta egy gravitációs ejtés lehetősége. Ez az energiatakarékosság szempontjából lényeges, és gyorsabb is ezzel függőleges helyzetbe hozni a kiel. Van finomállítója is, de fordulónál a durvával engeded. Optimális, ha egy kicsit át tudod ejteni a tőkesúlyt lébe (szél alá), amikor a hajó még nem fordult túl a széltengelyen. Ilyenkor az új csapáson nem függőleges állapotból kell kiemelni a súlyt, hanem már öt-nyolc fokról fel negyvenig.

– *A jó ütemű kezelése nagyon fontos?*

– Igen. A kezelőnek nagyon kell érezni a forduló ritmusát, tudnia kell mikor ejtse a kiel. Közben a forduló ívét is figyelnie kell, mert ha például rosszkor fordulunk, és egy hullám közben megnyomja a hajót, ő pedig túl korán engedi le a súlyt, akkor túldőlünk lébe. Lehet így kantsz is, de biztosan veszünk sebességet.

– *A Wild Joe-n ki kezeli ezt a gombot?*

– Pályaversenyen Pala (Palatinus Tibor) csinálja. Offshore menetben pedig az adott őrség nagyvitorla kezelője. Halzolásnál viszont valakinek pluszban fel kell jönni a pihenőből.

– *Halzolás-kor is át tudjátok ejteni?*

– Valamennyire igen. Persze kevésbé mint fordulókor. De amikor elkezdjük az irányváltást még lébe dől a hajó, és a kiel ejteni kell, mielőtt a széltengelyben a vitorlák már felnyomnák a hajót függőlegesbe.

– *De ha a már átbillent tőkesúly miatt széltengelyben még az eredeti szél alatti oldal felé dől a hajó, az ellene dolgozik a halzolás pillanatában hasznosabb szél felé dőlésnek?*

– Igen, de összességében így jobb. Abban a pillanatban kicsit kedvezőtlen, de ha már átment a bum, és a kiel nem lenne az új luv oldalon, akkor könnyen elpercelhetsz, mert a hajó felfuthat és lefetreng. Ahogy egy dingi is! A stabil halzolás lényege: amikor a vitorla az új csapáson szelet fog, akkor a hajó már luvba billent állapotban legyen és tudjon szél alá esve megindulni! Tehát ott már segít a tőkesúly.

– *Borultatok már?*

– Egyszer, Szardínián (Rolex Maxi Cup) egy halzolás-kor rossz ütemben húztuk át a grószot. A hajó felfutott és fetrengett egyet, de pillanatok alatt felállt és mentünk is tovább.

– *2002-ben a Wild Joe volt az első billenthető tőkesúlyos IRC-versenyhajó. A tőkesúlyt mozgató rendszere kiforrott, vagy van jobb is?*

– IRC-ben az első billenthető kieles hajó volt, de a földkerülőkről volt már bőven tapasztalata a tervezőknek. Nem tudom, hogy van-e modernebb szerkezet azóta. Amennyire tudom az Esimit Európán, vagy a Leopardon is ugyanilyen van. Érdekes, hogy egyre inkább elhagyják a billenthető tőkesúlyt!

– *Azt bünteti az IRC-számítás?*

– IRC-ben kezd kimenni a divatból, mert tudnak már olyan fix tőkesúlyost tervezni, amelyik gyors, és az előny számmal még jobban is járnak. A jelenleg érvényes képlet talán aránytalanul bünteti a billenthető kiel. Ráadásul a fix tő-





kesúlyos hajó kezelése is sokkal egyszerűbb. Ettől a testformák is mások. A billenthető kielesek keskenyebbek, az újabbak laposabbak, szélesebbek. Gondolom a forma-stabilitás növelése érdekében is. Ráadásul ugyanolyan gyorsak. Például a fix kielek Alegre sokkal gyorsabb nálunk, igaz 68 lábás. De ott van a velünk megegyező hosszúságú Jethou, amelyikkel sokat küzdöttünk Szardínián. Fix kielek, mégis gyorsabb egy picivel. A képlete pedig egyértelműen jobb. Persze tisztában vagyunk azzal is, hogy még messze nem a maximumon vitorlázunk a Wild Joe-t, sokat kell tanulnunk.

– *Más is »elavult« a Joe-n? Persze csak az építése óta változott előnyszámításához viszonyítottan!*

– A képlet bünteti a motoros, hidraulikus alkalmazásokat. Amikor a Wild Joe-ba beszálltunk elektromos csörlő üzemelt rajta és a »kávédaráló« le volt szerelve. Most már a mechanikusokat használjuk. De például a forstágunk és beksztégünk is hidraulikus, ami nincs az újakon, mert már nem éri meg a képlet miatt. Nekik két topra futó beksztégük van és cirkáláskor a szél felőlít egy, az Assókon is használt állítóhoz hasonló szerkezettel előre húzzák a forstág mellé. Ez az árbocból a forstág felső bekötésnél jön ki. Odahúzzák a beksztéget és ezt hátulról csörlőzve a forstág feszességét tudják állítani. Tehát nem kell a hidraulikus alsó állítás, mint a miénken és ezt a megoldást díjazza az IRC-képlet. Mi a szabályok szerint futam közben a hidraulikus forstágot nem állíthatjuk, miközben ők azzal a szerkezettel szépen tudnak dolgozni...

– *A dingik, 49er vagy a Szamuráj Jack után milyen a Wild Joe-val vitorlázni?*

– Más benne a szépség, az élvezet is. Nagyon tetszik az offshore versenyzés. Varázsa van.

– *Hogy tetszett a sok száz mérföldes párharc a Lucky TP 52-essel?*

– Szuper volt. Nálunk ugyebár egy kicsit lassabbak, de hát óriási navigátoruk volt. Ian Moore most éppen a Louis Vuitton Cupon a BMW Oracle Teamben versenyez. Főleg neki köszönhető, hogy tudták velünk tartani a lépést. Amikor megléptünk kicsit, akkor mindig húztak valami jót. Nagy segítség volt, hogy nem egyedül bolyongtunk a vízen és nemcsak a monitoron figyeltük az ellenfeleket, hanem egymást hajtva testközelben harcoltunk. Ők is azt mondták, hogy ez rajtuk is rengeteget lendített. Végül is mögöttünk futottak be, de az előnyszámítással korrigált idejük révén ők nyerték a Rolex Middle Sea Race-t!

– *Más ellenfelet nem is láttatok?*

– Dehogynem. A második naptól többnyire láttuk a Cantenkerous-t, egy Cookson 50-est. Fel-felbukkant a Pace TP52-es és a Letitia nevű hajó. Az oroszok által bérelt Volvo 70-est is láttuk Szicília északnyugati csücskéig, de aztán ők megléptek.

– *Három verseny és egy ilyen jó szereplés után az ellenfelek kezdenek odafigyelni rátok?*

– Figyelnek, de különösen az angolszászok, akik ezt a műfajt uralják, átnézik rajtunk. De Brett azt mondta, hogy ezzel a versenyzésünkkel most »megjelentünk a képernyőn«. Pontosan tudják ők, hogy mit lehet kihozni ebből a hajóból és milyen a teljesítményünk. Arra nem számíthatunk, hogy ettől jópofizni fognak velünk. Ez itt egy profi világ, és mindenki félti a kis helyét.

– *Igaz, most felbukkant egy tizenöt embernyi új konkurencia!*

– Azért ha elmész a világba profi vitorlázónak, magyarként nem téged fognak elsősre felvenni egy új-zélandival szemben, ha offshore-ról van szó! Ahhoz azért sokkal nagyobbat kell domborítani. Mégis remélem, hogy kicsit meg tudjuk bolygatni az ő rétegüket...