

Az első igazi...



Még soha nem volt olyan magyar vitorlás csapat, amely egy komoly versenyhajó fedélzetén szervezetteren és rendszeresen rajthoz állt volna nagy nemzetközi offshore versenyeken.



RUJÁK ISTVÁN

Túlzás nélkül kijelenthető, hogy még soha nem volt neves nyílt tengeri, vagyis offshore versenyeken rendszeresen induló komoly magyar vitorlás csapat – ennek azonban, úgy tűnik, vége...

Előzmények, elődök persze voltak. Hiszen 1997-ben a Kopár István vezette csapat megnyerte a sok szakaszból álló földkerülő Hongkong Challenge-et, illetve 2003-ban Fa Nándor irányításával, neves magyar vitorlázók által alkotott legénységgel az abszolút harmadik helyen ért célba a djuice (Extra Dry) az Atlantic Rally for Cruisers versenyen. Idén megtörik a jég, mert Ausztráliából Európába, az Adriára költözik a Wild Joe nevű, az IRC kategóriában kifejezetten sikeres hatvanlábás versenyhajó. Végre olyan vitorlásokon fog magyar csapat versenyezni, amilyenről eddig csak olvashattunk a Sydney–Hobart vagy a Fastnet beszámolóiban. A Reichel–Pugh tervezésű vitorlás 2002-ben épült Bob Oatley részére, és Wild Oats IX néven kezdett versenyezni. Oatley 2004-ben eladta, új tulajdonosai ekkor keresztelték át Wild Joe-ra.

A magyar csapat vezetője és a hajó skipperje Józsa Márton lesz. Vele beszélgettem az első magyar offshore versenyhajóról és csapatáról.

– *Hogyan született meg a tengeri versenyzés, ehhez egy magyar csapat felépítésének gondolata?*

– Két alkalommal, 2008-ban és 2009-ben részt vettünk a Middle Sea Race-en a Spirit of Pleasure nevű hajóval. A Soponyai Géza által épített Nautic 12 Racer eredetileg a Balatonon versenyzett Arcadom, majd Diego néven, és ezt követően esett át egy komoly átépítésre, mellyel alkalmassá tettük a nyílt tengeri versenyzésre. Két évvel ezelőtt került a hajó az Adriára. 2008-ban elég jól szerepeltünk, pontosabban voltak nagyon biztató

részeredményeink. A számunkra öt napig tartó versenyen az első három, alapvetően gyenge hátszeles nap után az abszolút tizedik hely környékén voltunk! Ezután egy kétnapos, erősszeles kreutz következett, mely során ugyan visszaestünk az abszolút 35. helyre, de abban a mezőnyben ez is biztató eredmény volt. Tavaly októberben viszont a szokásosnál keményebb időjárásban volt részünk, és két viszontagságos nap után végül a verseny feladására kényszerültünk. Ezen a két versenyen alkalmunk volt belekóstolni az igazi nyílt tengeri versenyvitorlázásba, és úgy gondolom, hogy az egész csapatnak meghatározó élményt és tapasztalatszerzést jelentett a részvétel.

– *Hogy került képbe a Wild Joe?*

– Tulajdonképpen egy véletlen folytán. Még tavaly nyáron kaptam reklámanyagot egy bróker cégtől, amely eladásra kínálta a hajót. Ekkor fordult meg először a fejemben, hogy milyen is lenne egy valóban győzelemesélyes hajóval versenyezni a máltai és hozzá hasonló nagy tengeri regattákon. A hajót eredetileg Bob Oatleynek építették 2002-ben Wild Oats IX néven. Az ő legújabb hajója a 100 lábás Wild Oats XI, a négyszeres Sydney–Hobart-győztes maxi. Jelenleg is az ő tulajdonában van a kettő között épült 66 lábás Wild Oats X, a Wild Joe nagyobb testvére. Ezt a versenyhajót valószínűleg sokkal többet használják, mint a 100 lábás supermaxit, amellyel lényegében csak a Sydney–Hobartokon versenyeznek. Egyszer ugyan elhozták Európába, és Bob Oatley – akivel volt szerencsénk találkozni Ausztráliában – azt mondta, elképzelhető, hogy még egyszer ellátogatnak az északi féltékére a hajóval. Oatley 82 éves, de kitűnő kondícióban van, és nagyon ambiciózus. Elmondta, hogy ha el tudná adni a supermaxit, akkor építtetne egy újat! Nagyon komoly ►►



rek hatékony megvalósítása miatt. Ez persze szél-függő is. Jelentkez akadna bőven egy-egy versenyre, de nekünk olyan állandó csapatot kell építenünk, akik sok időt és energiát tudnak szánni erre a programra. Úgy gondolom, hogy csak így lehet eredményesen szerepelni ezeken a versenyeken, ahol valóban a világ vitorlázóelitje képviselheti magát. Az idei program közel száznapos elfoglaltságot jelent, persze nem a teljes csapatnak, mert ebben benne vannak a versenyhelyszínekre történő szállítások is, amikor csökkentett személyzet viszi a hajót. Egyébként ilyenkor charterdíj fejében csatlakozhatnak hozzánk vendégek is, akik szeretnék a hajót kipróbálni (részletek a wildjoe-sailing.com oldalon találhatóak).

– *Milyen lesz az első magyar tengeri csapat?*
– Vannak, akikkel tárgyalásban vagyunk és vannak, akik már biztos csapattagok. Közéjük tartozik Palatinus Tibor, azaz Pala barátom, aki Horvátországban él és komoly nyílt tengeri vitorlástapasztalatokkal rendelkezik, a legtöbbet vele vitorláztam együtt tengeren, ő mindkét Rolex versenyen részt vett. Biztos csapattag Kelemen Tamás, Keló – akit úgy gondolom, nem kell bemutatni –, ő a csapat-

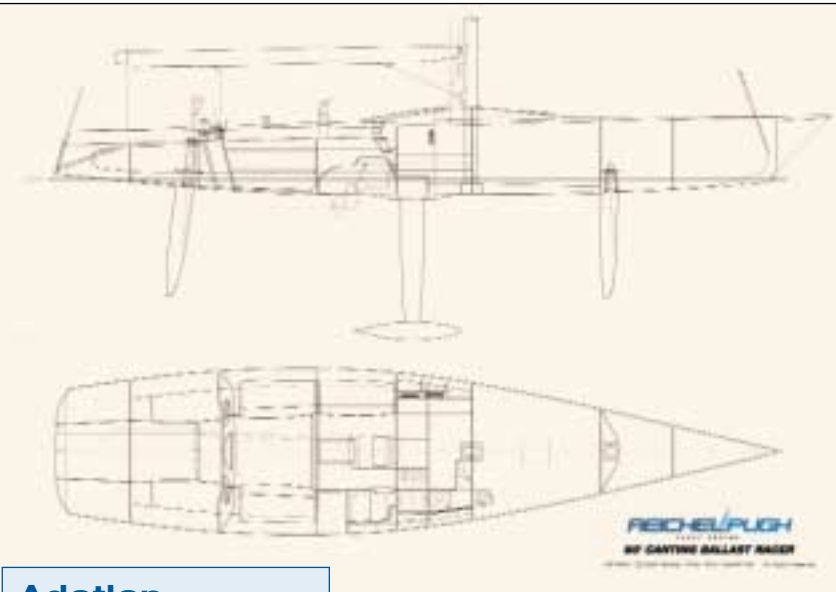
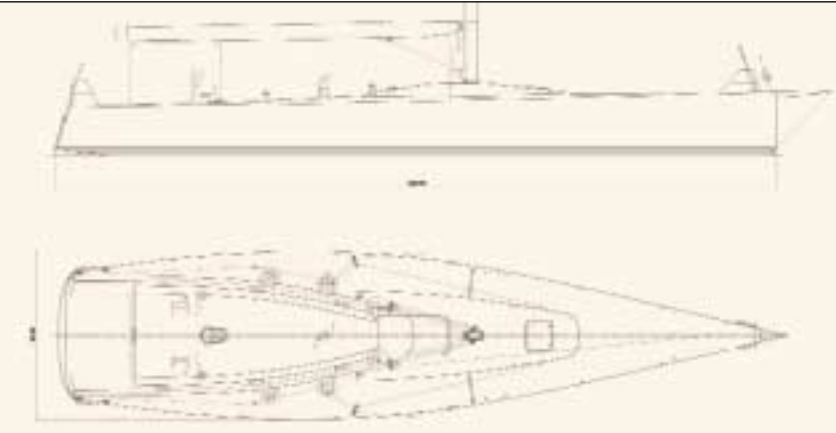
összeállításért felel, Németh Áron, aki, ha valaki nem ismerné, kiváló 470-es mancsaft volt, majd éveket töltött Ausztráliában, ahol Farr 40 osztályban versenyzett. Rajtuk kívül biztos csapattag Goszleth Marcell, D'Albini Andris, Magyar-Kossa Zsolt és Galgóczi Tamás. A csapat további része alakulóban van.

– *Az idei évre tervezett mediterrán Rolex versenysorozaton kik lehetnek a fő ellenfeleitek?*
– Hangsúlyoznám, hogy az idei természetesen tanuló év lesz, hiszen meg kell ismerni a hajót, a legénységnek össze kell szoknia, ki kell alakítani a posztokat, meg kell ismerni az ellenfelet, a mezőnyt. Elsősorban a Wild Joe saját kategóriájában, azaz IRC-ben szeretnénk helyállni. Ott vannak a hasonló koncepció szerint épített STP 65-ös hajók, (Money Penny, Rosebud, Luna Rossa) vagy az egyedi tervezésű, 65 és 80 láb közötti hajók (Ran, Alegre, Beau Geste). Az Adrián és a Földközi-tengeri versenyeken bizonyára találkozunk az ide került Volvo 60-asokkal és 70-esekkel is. Velük szemben előnyünk, hogy azokat a hajókat elsősorban az óceáni bőszeles rohanásra tervezték. Széles, lapos formájúak, míg a Wild Joe, amelyet kifejezet-

”
Az idei program közel száznapos elfoglaltságot jelent
”



ten az IRC-re tervezték, sokkal kecsesebb, keskenyebb testű. Ez cirkáláskor vagy éles menetben kedvezőbb, ugyanakkor bőszelesben siklóképes a hajótest. Elméletileg velük szemben a Wild Joe csak extrém körülmények között, erős hullámszámban lehet hátrányban. De meg kell jegyezni, hogy minden időjárásfüggő. Ha például nincs elegendő szél, nem jön ki a kisebb hajókhoz viszonyított jelentős sebességkülönbség, a számított eredmények alapján ők tudnak jobb eredménnyel végezni. Így történt ez két éve a Middle Sea Race-en, ahol egy First 40.7 nyert, vagy a tavalyi Sydney-Hobarton, ahol két First 40-es végzett elől az összetett IRC-ben. Lesznek nálunk nagyobb hajók is a mezőnyben, időnként megjelennek a 90-100 lábás maxik is, akik igen kedvezőtlen előnyszámukkal az abszolút győzelemért versenyeznek. Tavaly ugye a Leopard nyerte a Middle Sea Race-t, azelőtt egy kilencvenlábas győzött (Rambler), a hírek szerint idén találkozni fogunk a pályán az Alfa Romeóval is, mely Európába kerül, úgy hallottuk, oroszok vásárolták meg. Pillanatnyilag a Wild Joe-val egy hajón utazik, a Leopard és a Ran társaságában. Ez a teherhajó a Karib-szigetek érintésével ►►



Adatlap

Hajó hossza:	18,50 méter
Szélessége:	4,01 méter
Merülése:	4,10 méter
Víziszorítása:	9900 kg
Anyaga:	Carbon Nomex
Vitorlázat:	North Sails
Árboc hossza:	27,5 méter
Legénység:	0–16 fő
Tervező:	Reichel/Pugh
Gyártó:	Azzurra Marine
Gyártás éve:	2002

pénzeket költ a vitorlázásra. A Wild Oats IX 2004-ig volt az övé, majd ezt követően egy barátja tulajdonába került, ekkor keresztelték át, mivel Oatley ragaszkodott a névhez. Az új, harmadik tulajdonos révén pedig most lehetőség nyílik arra, hogy egy magyar csapat versenyezzen a hajón a Rolex versenysorozaton. A Wild Joe nem magyar lobogó alatt fog hajózni, de teljesen a mi döntésünkön múlik a csapat és a program összeállítása. Az Ausztráliából most áttelepülő hajó anyakikötője Horvátországban, Kremikben lesz. Két nagyobb testvérrel egyetemben a Wild Joe terveit is a Reichel-Pugh tervezőpáros készítette, nagyon hasonló koncepció alapján. Mindhárom hajó dönthető tőkésúlyos, könnyű, elsősorban versenyzésre épült, nagyon puritán, minden kényelmi szolgáltatást nélkülöző belső berendezéssel.

– *Hány vitorlázóra van szükség a fedélzeten?*

– Nyílt tengeri versenyeken 10-12 főre. Egyrészt a fekhelyek száma miatt, másrészt a súlytöbblet elkerülése végett (felszerelés, étel, ivóvíz stb.). Part közeli, rövidebb távú versenyeken a létszám akár 18 főig is felmehet, amire szükség lehet a hajó kiülése, illetve a sűrűbben végrehajtandó manőve-

jön, mert ott kell kitegyék az előbb említett két vitorlást. Ők a szállítás csúszása miatt valószínűleg lekésik az Antigua Sailing Weeket, ami számukra komoly veszteséget jelent.

– *A teherhajó indulása csúszott a tervezetthez képest?*

– Igen, minket is úgy tájékoztattak, hogy valamikor január és február közepe között lesz a szállítás. Ehhez képest a hajó csak március 15-én indult el... Áronnak emiatt is kellett több mint három hónapot kint töltenie Sydneyben. Kezdetben a hajóátvitel és az ausztrál csapattal folytatott edzések, majd a folyamatosan csúszó szállítás miatt.

– *Indultatok is egy versenyen vegyes, magyar–austrál legénységgel. Ez komoly regatta volt?*

– Nem, ez a Royal Prince Alfred Yacht Club házi-versenye volt. Szinte minden kikötőben rendeznek ilyen lokális kis regattákat. Ebben a klubban ez szerdánként szokás. Tehát minden héten szerdán kettőkor rajt van, és ilyenkor elindul a klubból, aki él és mozog. Van ehhez egy sajátos, egyedi előnyszámrendszerük, és azzal számítják a végeredményt. Itt tartja Bob Oatley a 66 lábás hajóját, és nagyon örültek, hogy ezúttal akad egy ellenfelük, hiszen ennek a két hajónak a közelébe sem érhetnek a többiek. Itt amúgy csak alapvitorlázattal, spinakker nélkül versenyeztek a hajók, ennek megfelelően mi is csökkentett személyzettel vitorláltunk. Kicsit gyengébb szélben versenyben lehetünk volna a Wild Oatsszal, de abban a 20-25 csomósban, ami fújt, ő gyorsabbnak bizonyult. Jó játék volt! A Wild Joe komoly versenyen utoljára a 2009. augusztusi Hamilton Island Race-en indult.

– *Mi az idei versenyprogramotok, és kik lesznek az ellenfelek?*

– Úgy terveztük, hogy elindulunk április végén a horvátországi Adriatic Race-en (melynek pályája egy Vis–Dubrovnik–Palagruza–Vis háromszög), de



”
...meg kell ismer-
nünk a hajót és
a jelenlegi
felszerelésével
kihozni belőle
a maximumot.”

”

Wild Joe-sikerek

A Wild Joe tartja a Pittwater Coffs Harbour Race rekordját, ahol további négy IRC-győzelmet is szerzett. Kétszer győzött a Sydney Gold Coast IRC-versenyen, kétszer a Hamilton Island Race Weeken, valamint a leggyorsabb vitorlásnak bizonyult a Sydney–Mooloobah regattán is.

ezt a szállítás csúszása miatt már biztosan lekéstük. Így az első versenyünk a Rolex Giraglia Cup lesz, melynek futamait Saint Tropez-nál rendezik, majd ezt követi egy Genovába tartó nyílt tengeri verseny. Szeptemberben a Rolex Sardinia Cup még kérdéses, mert azon valószínűleg csak akkor tudunk részt venni, ha sikerül szponzort találnunk. Szóba jöhet még a Barcolana, majd ezután következik októberben a Rolex Middle Sea Race.

– *Tudatosult már az ellenfeleknél az Adrián és a Földközi-térségben, hogy érkezik a Wild Joe?*

– Nem hiszem, eddig még nem adtunk le nevezéseket. Híre persze már mehetett, hiszen a hajó IRC számának európai honosítását Horvátországban elindítottuk, onnan esetleg szivároghatott ki információ. Szögezzük le, hogy az IRC-szám nagyon egzakt módon számított érték, tehát nem változhat meg mondjuk az elért eredmények miatt, ahogy azt például a yardstick számításban a Balatonon megszokhattuk. Vannak persze évente módosulások. Például a billenthető tőkesúly megítélésében vagy egyes technikai változtatásokban. Ilyenek még például a magas, denevéres, úgynevezett square top grószok okozta változások. Nekünk is javasoltak egy-két módosítást, amelyek a valós sebességváltozáshoz képest kisebb mértékben változtatják az IRC értéket, amivel tovább javíthatnánk az esélyeinken. De ez még a jövő zenéje. Előbb meg kell ismernünk a hajót és a jelenlegi felszerelésével kihozni belőle a maximumot.

– *Melyek azok a posztok, amelyekhez a legtöbbet kell tanulni? A hová – leg-
alábbis kezdetben – bizonyosan hútok
majd tapasztalt külföldit. Taktikus,
navigátor, stratégia, meteorológus?*

– Talán a navigatori és meteo-taktikus pozíció. A profi hajókon ezekre a posztokra gyakran sztárokat szer-

ződtetnek. Mi is megismerkedtünk még Máltán egy ausztrál versenyzővel, akit Tom Addisnek hívnak. Ő akkor a Rosebud (STP 65) csapat navigátora volt, de korábban a Telefonica Blue hajón is ő navigált a 2008–2009-es VOR versenyen. Mint később kiderült, ő az egyik legjobb meteo-taktikus, ráadásul korábban többször versenyzett a Wild Joe-val. Végzettsége szerint programozó-matematikus és meteorológiát is tanult, mindemellett persze vitorlázó. Ebből gyúrta össze azt a tudásanyagot, amire egy jó meteo-taktikus-navigátornak szüksége van. A hajó átvételekor Sydneyben is találkoztunk, részt vett az edzéseken, majd tartott nekünk egy egynapos fejtágítót a hajó szoftvereiről és az alapokról. Megbeszéltük, hogy ha lesz ideje, csatlakozik hozzánk valamelyik versenyen.

– *Jó lenne tanulni tőle... Akad olyan magyar vitorlázó, akit kiszemeltetek ilyen tanulást igénylő szerepkörre?*

– Nekünk azok közül kell választani, akiket ismerünk, akikkel hajóztunk már együtt. Erre a posztra a jelöltünk D'Albini Andris, akit nem kell bemutatni a Balatonon. 470-es kormányos, térképészetet tanul, programozásszinten is jól ért a számítógépekhez, és már meg is kezdte az ismerkedést a Wild Joe-n használatos szoftverekkel.

– *Mondj magadról is néhány szót...*

– Komolyabban hat-hét évvel ezelőtt kezdtem vitorlázni. Gyerekkoromban vitorláztam, de nem versenyszerűen. Tizenéves voltam, amikor édesapám – aki egyébként szobrászművész – segítségével házilag építettünk egy 4 méteres katamaránt. Azzal tanultam meg az alapokat, majd rövid időn belül rákaptam a szörfözésre, amit úgy huszonöt éve elég intenzíven űzök, igaz az utóbbi években elbillent a mérleg a vitorlázás javára. Tehát a vízhez és a szélhez mindig volt közöm, de versenyezni nagyhajóval kezdtem. Az első saját hajóm

”

...a vízhez és a
szélhez mindig
volt közöm, de
versenyezni nagy-
hajóval kezdtem

”

egy Nautic 330-as volt, a Magor. 2007-ben vettem meg Sopitól az Arcadom néven ismert 12 méteres Nauticot és ezt követően jöttem össze Rozsdáékkal, a Diego-csapattal, amiből egy nagyszerűen sikerült együttműködés és egy felejtetetlen szezon lett a Balatonon. Azon a télen alakítottuk át az eredeti nevét visszakapó Spirit of Pleasure-t tengeri használatra. A 2008-as szezonban liberáltam a Pricipessa csapattal és közben hajóztam a tengeren. 2009-ben eladtam a Magort, és Sopiékkal készítetttem egy sportosabb 330-ast, amely a Gyöngy nevet kapta, vele Kelóék közreműködésével sikerült megnyernünk az osztálybajnokságot. Elmondhatom, hogy mióta beleszóppentem a vitorlázásba, elég intenzíven foglalkozom vele.

»



Tervezett idej versenyek

Június 12–19.
Giraglia Rolex Cup
(St. Tropez–Genova)

Szeptember 5–12.
Maxi Yacht Rolex Cup
(Szardínia)

Október 23–30.
Rolex Middle Sea Race
(Málta)

”
Meg kell teremte-
nünk a feltételeket
egy komoly
felkészülésre, és
az sem mindegy,
hogy hány
versenyen tudunk
részt venni
”

– De nem a tengeri bajnokságokon vagy char-
terversenyeken?

– Nem, tengeri bajnokságon nem voltam soha.

Elvégeztem a Vass Tibor-féle iskolákat, a Jacht Akadémiát. Letettem a tizenkét mérföldes vizsgát, majd a kétszázast, és végigcsináltam a hajózásokat Tiborral. Mivel közben sokat hajóztam a tengeren, most már megvan a korlátlan minősítesem.

– A Wild Joe-n te vagy a skipper, a kapitány?

– Igen, ez így igaz. Én leszek a hajón a skipper, mivel nekem vannak meg az ehhez szükséges végzettségeim, és az egész projekt felelőssége is az enyém. A kormányznál persze többen állunk. A tavaly ősszel kipróbált és bevált rendet tartjuk majd. Vagyis két váltásban dolgozunk, és mindkét őrésben lesz két kormányos is.

– Gondolom, ez a rend nem saját találmány...?

– Persze, de vannak másféle őrésbeosztások is. Például hármas osztású, amikor a csapat háromfelé osztva dolgozik. Az egyik társaság viszi a hajót, a másik készenlétben van, a harmadik pihenőben, majd váltás. A 2008-as Rolex Middle Sea Race-en próbáltuk ezt is, de úgy találtuk, hogy fárasztóbb, mert a készenléti csapat nem tud megfelelően pihenni, és a három óra, ami a valóságban inkább kettő és fél, kevés az alváshoz. A 2009-es máltai versenyen, ahol két négyórás váltásban dolgoztunk, mindenki pihentebbnek érezte magát.

– Neked egyébként mi a végzettséged? A tanult szakmád kapcsolódik-e mindehhez?

– Nem igazán. Az Iparművészeti Főiskolán végeztem, formatervező vagyok, de a munkámban elkanyarodtam a kereskedelem felé. Azért az a szemlélet, amit a főiskolán tanultam, illetve a tervezéssel eltöltött évek, a kreativitás, a problémák

ötletes megoldása, úgy gondolom, a hajózásban is különösen szükséges.

– Családod van?

– Igen, a feleségem is nagyon szereti a tengert és a vitorlázást, persze nem versenykörülmények között. Van egy tízéves fiunk, aki szintén versenyszerűen vitorlázik.

– Folyik a szponzorak keresése?

– Igen, ez is egy fontos feladat most. Ebben segítség, hogy a médiumok elég erősen érdeklődnek a történetünk iránt. Így kedvező ajánlataink vannak különböző tévécsatornáktól is, ami felkelteti a szponzorok érdeklődését.

– Tehát a vízi csapat mellett vannak, akik a parton marketinggel, szervezéssel foglalkoznak?

– Ez elkerülhetetlen, másképp nem működhetne a csapat. Meg kell teremtenünk a feltételeket egy komoly felkészülésre, és az sem mindegy, hogy hány versenyen tudunk részt venni.

– A hajó neve marad Wild Joe?

– A fáma szerint nem szerencsés megváltoztatni egy hajó nevét, ráadásul a Wild Joe-nak komoly eredményei vannak, sokan ismerik. Ez persze nekünk is egy motiváció. Jól kell vele teljesítenünk, nem hozhatunk szégyent a fejére!

– Végül is magyarra fordítva, Vad Józsi már majdnem Vitéz László...

– Valóban, magyarra fordítva egy kicsit furcsán hangzik, de mondjuk a Rolling Stones neve sem hangzik túl jól magyarul. Biztos, hogy a Vitéz Lászlónak több lenne a magyar vonatkozása, ennek ellenére úgy döntöttünk, nem változtatunk a hajó nevén. Ha sikerül szponzort találnunk, az persze egy más felállást jelent, általában a szponzor neve hozzáadódik a hajónévhez, ahogy például a Leopard neve is tavaly ICAP Leopard lett.

