

Találkozás Joe-val

Ismerkedés egy hatvanlábás Mini Maxival a Földközi-tengeren.





A hidraulika-rendszer központja

A dönthető tőkesúly kikötőben más célokra is használható...

A kormányállásból vezérelhető a kiel (gombok a compass alatt), valamint a kör alakú egységen a trimmkormány



DDI

Wild Joe nevével ellentétben igen barátságos fickó. Mi több, általában véve kezes bárányként viselkedik értő kezek alatt. Már-már légiesen suhan a vízen, nem zavarják különösebben a hullámok, a legkisebb kormánymozdulatra is azonnal, ahogy mondani szokás, jolleszerűen reagál. Joe – akit Mini Maxiként is szokás említeni – 2002-ben született, szülei a nemzetközi vitorlázásban kiváló hírnévnek örvendő kaliforniai tervezőpáros, John Reichel és Jim Pugh. Előző lapszámunkban (Vitorlázás Magazin 2010/2) már beszámoltunk arról, hogy Joe nyolc év után elhagyta Ausztráliát és a déli vizeket: a jövőben az öreg kontinenset övező tengeri versenyeken keseríti más hajók életét. Joe meglehetősen hosszú utat bejárva került Európába,

A kokpit közepén, a boxon a hidraulikus vitorlaél-feszítők kezelő-gombjai (balra)

Navigációs display wireless-kapcsolattal (középen)

Navigációs pult a kokpit alatt (jobbra)

Hidraulikus vorstagfeszítő és külön vitorlaél-feszítő a hajóorrban



képes lehet elsajátítani a tudnivalókat.

A feladat és a kihívás óriási. A többi ehhez hasonló kategóriájú hajón profi nemzetközi legénység található, olyan vitorlázók, akik hivatásszerűen foglalkoznak a versenyzéssel. Nyilvánvaló, hogy egyszerűbb lenne közülük szerződteni valakit (vagy valakiket) ám ennek nincs realitása, és a csapatvezető szeretné, hogy ütőképes hazai legénység vinné a hajót.

Megkísérlem összefoglalni mindazt, amit néhány nap alatt tapasztaltam a hatvanlábas Wild Joe fedélzetén. Az első benyomás – a méreteken túl – a részletek kifinomodottsága volt. Hihetetlen, mennyi tapasztalat ötvöződik egy ilyen offshore hajóban. Azt is mondhatnám, hogy bár az ördög mindig a részletekben lakik, ám ezúttal minél alaposabban elmerültem a részletek tanulmányozásában, annál remény-▶▶



Vitorlahasználati táblázatok

Sebesség: 18,6 csomó (néha több)



Fotók: Navimedia

telenebb volt megtalálni a szarvakat... Minden megoldásnak van kiérlelt filozófiája. Apróság, de nem véletlen, hogy ezen a hajón nincsenek például seklik, nehéz acél forgószemek és ehhez hasonlók. Vannak helyettük viszont kevlárköteles rögzítések és csúszógyűrűk, melyek jóval könnyebbek, és azonnal cserélhetők vagy javíthatók.

A hajó lelke a hidraulikus rendszer. Ez mozgatja a tőkésúlyt, a trimmkormányt, a vorstag és az achterstag feszítését éppúgy, mint az albáét. Ezzel állítható az orrvitorlák első éle is. Elektromos csörlők segítik a mozgó kötélzet egy részének kezelését, ami kézi erővel verse-

nyen ekkora méreteknél igen nehéz feladat lenne és lassítaná a manővereket. Igen komoly a navigációs rendszer, wifis kapcsolat van a fedélzeten dolgozó navigátorral, aki egy hordozható akkumulátoros displayen kapja az aktuális széladatokat és irányszögeket. Külön tudomány a vitorlaválasztás. A korábbi tulajdonosok átadták azokat a táblázatokat, amelyek az ő versenytapasztalataikat tükrözik. A hajóhoz tucatnyinál is több vitorla tartozik, és az egyik legnehezebb feladat eldönteni rajt előtt, hogy milyen készletet vigyenek magukkal. A vásznak súlya ugyanis tekintélyes és itt minden kiló számít. Ennek megfelelően a belső tér is puritán, ez nem egy bebútorozott racer-cruiser. A komfort itt nem szempont, a rendező elv a célszerűség.

Egy korábbi Wild Joe-s csapat szerint a hajó-



Giraglia Rolex Cup

Első magyar hajóként vett részt a Wild Joe a Giraglia Rolex Kupán. Lapzártakor a verseny még tart, így csak az addig történelekről tudunk beszámolni.

A Rolex által támogatott nagy földközi-tengeri versenyek – a Capri Sailing Week, a Giraglia Cup, a Maxi Yacht Cup Szardínián, illetve a Middle Sea Race Máltán – egyfajta sorozatot képeznek. Máltán évek óta van magyar induló, tavaly egy másik hajóval Józsa Mártonék is indultak. A Giraglia Cupot 1952 óta rendez meg a San Remó-i és a Saint Tropez-i vitorlásklub, azaz közös olasz-francia szervezésről van szó. A verseny három részből áll, ebből kettő eredményét számítják bele az összesítésbe.

Az első etap afféle bemelegítő szakasz: San Remóból egy éjszakai futamot indítanak Saint Tropez-be. Miután ez versenyen kívüli regatta, inkább arról szól, hogy a hajók versenyszerű körülmények között jussanak el Franciaor-

Fotók: Navimedia



Kardáncsuklós rendszerrel működik a csörlő meghajtása (balra)



val már mentek harminckét csomós sebességgel is. Hatalmas a sebességpotenciálja, bár a korábbi tapasztalatok szerint a Wild Joe nem elsősorban a bőszeles szakaszokon erős. Kiválóan cirkál – hála egyebek mellett a precízen vezérelhető trimmkormányának. Főként gyengébb és közepszelekben halad gyorsan – a versenyeredmények is ezt támasztják alá. Genovából San Remo felé haladva 7/8-os ge-

Behúzópont térben elhelyezve



szágba, a magyaroknak viszont remek alkalom volt arra, hogy versenyen próbálják ki a Wild Joe-t.

Az esti 11 órás rajt gyenge szélben zajlott. Régi balatoni reflexnek engedve csapatunk inkább a part felé araszolt, remélve, hogy onnan jön meg a szél. Ezt tették más, velünk egy kategóriába sorolt hajók is – és rosszul jártunk valamennyien. A tenger felé haladók az éjszaka sötétjében szelet kaptak, és egy nagyobb csoport igen jelentős, több

mérföldes előnyt szerzett. A hajnali derengésnél eszméltünk rá, hogy bizony alaposan melléfgotunk a négyórás szélcsendben álldogálással. Aztán megkaptuk mi is a szelet, és a Wild Joe elkezdte ledolgozni hátrányát. Az utolsó előttünk haladó hajókat már Saint Tropez előtt sikerült utolérnünk. Elsőként futottunk célba, ám az IRC-számítás szerinti összetetés a mezőny végére sorolt bennünket. A tapasztalat viszont hasznos volt.

A Giraglia Cup kiírása szerint ezután há-

rom coastal race következett, azaz part közeli, maximum 30 mérföldes futamok. Ezen már a teljes mezőny vitorlázott. Összesen 225 hajó nevezett a regattára, amelyen IMA, IRC A és B, valamint ORC B kategóriákba sorolták a résztvevőket. Mi az IMA csoportba tartoztunk, itt találhatóak a Maxik, a Mini Maxik, a Wallyk, a Swanok és több egyedi építésű hajó is, a csoport 27 egységet számlált. A verseny sztárja a tavalyi Sydney-Hobart győztese, az Alfa Romeóból Esimit Europe 2-vé▶▶





Fotó: Navimedia

Ex Alfa Romeo, most Esimit Europe 2: nézzék csak a szponzort!



avanzsált Maxi volt. A hajó szlovén kormányossal, olasz Amerika Kupa-legény-séggel és a Gazprom szponzorálásával versenyez. Van mit elgondolkodni ezen, de erről majd legközelebb.

Saint Tropez elképesztő hátteret kínált a versenyhez. A Riviéra legfelkapottabb elit üdülőhelye egyébként sem csendes hely, ám most a kikötő valósággal szétrobbant a tömegtől.

Az első futam jókora halasztással indult, vízen vártuk a szelet, amely aztán meglehetősen nagy, 15-20 csomós erősséggel a délutáni órákban meg is érkezett. Az IMA-csoport tíz perccel a

többiek előtt indult, egészen elképesztő volt ennyire gyors hajókkal ilyen szélben elindulni. Sikerült jó helyről rajtolni, és tiszta szélben haladni. Rögtön látszott, hogy az Esimit, a Container, a Shockwave, az Alegre jóval gyorsabb nálunk, mi pedig fürgébbek vagyunk a többieknél. A várakozásnak megfelelően Joe az élesebb szakaszokon kifejezetten jól ment, a visszafordulás után bőszejben aztán még ketten megelőztek bennünket, köztük az egyik Imoca 60-as, amely odáig szinte csak vergődött. Lefelé viszont, mint a gyorsvonat – hiába, erre építették. Végül hetedik

lettünk, ami tisztességes helyezésnek tekinthető.

A második parti futamon egy helyet sikerült előbbre lépni, a harmadik futamot viszont a rendezőség a viharossá vált időjárásra tekintettel törölte. Ezután rajtolt a nyílt tengeri, mintegy 245 mérföldes verseny, amely Korzika érintésével San Remóban ért véget. Augusztusi lapszámunkban részletes beszámolót adunk majd a Wild Joe első földközi-tengeri versenyéről. (denes)

