



HUN  
7002

HUN  
5007

Wild Joe

26

Szöveg: Goszleth Marcell

# LENDÜLETBEN: *Wild Joe*

*Sydney–Hobart, Fastnet, Middle Sea Race. Három az offshore vitorlázás világában a legnívósabbak közé sorolt versenyek közül. Három erőpróba, amelyről a vérbeli tengeri vitorlázók úgy tartják, kihagyhatatlan. Mi teszi olyan érdekessé, vonzóvá ezeket a többnapos regattákat? Kik azok, akik hatalmas erőt fektetnek abba, hogy itt sikert érjenek el? Mire is van szükség ehhez? Hazánk vitorlázásért rajongó közönségét most megpróbáljuk beavatni mindebbe, amennyire eddigi tapasztalatunkból telik.*



*Mezőnyre a festői szépségű Málta fővárosa, Valletta falai között rajtol, ugyanis a várost körülvevő erődök robusztus ormai előtt masírozik ki a hajóhad a nyílt vízre*

**A történet csattanóval indul:** idén januárban ugyanis Józsa Márton révén magyar kézbe került az egyik – nemzetközi vizeken is jegyzett – offshore versenyhajó, a Wild Joe. Márton nemcsak mert és tudott nagyot álmodni: ami még fontosabb, elkötelezte magát amellett, hogy a tengeri vitorlázás legjobbjai között méretti meg magát, és mindezt magyar csapattal teszi. Így nyílt lehetősége idén alig több mint kéttucat hazai vitorlázónak tapasztalatot szerezni ebben a körben. A Wild Joe idei programjának utolsó állomása és egyben a szezon fő versenye a Rolex Middle Sea Race volt. Erről a versenyről úgy tartják, hogy útvonala mind közül a legcsodálatosabb díszletek között vezet. Mezőnyre a festői szépségű Málta fővárosa, Valletta

falai között rajtol, ugyanis a várost körülvevő erődök robusztus ormai előtt masírozik ki a hajóhad a nyílt vízre, hogy aztán áthaladva a Messinai-szoroson, északról megkerülje Szicíliát – beleértve Stromboli szigetét – végül két apró sziget, Pantelleria és Lampedusa érintésével, 606 tmf megtétele után visszatérjen Máltára. A versenyzés szempontjából két próbatétel nehezítheti a hajósok dolgát: egyik az ilyenkor gyakran előforduló erős északnyugati szél, a Mistral, ami komoly erőpróba elé állítja még a legjobb csapatokat is. Erre példa, hogy a 2007-es versenyen épp a Wild Joe testvérhajója, az ausztrál Loki sodródott kövekre Szicília északi partjainál, s a hajót kormánytorés miatt elhagyni kényszerülő legénységet helikopterrel kellett kimenteni. A másik a változatos domborzat jellemezte pálya, amely



Foto: Goszleth Márton

*„Józsa Márton skipper vezényletével az első magyar tengeri offshore csapat kiválóan vitorlázott a klasszikus 606 tengeri mérföldes Rolex Middle Sea Race-en. A 2002-ben Ausztráliában épült hatvanlábas Wild Joe-val idén kapcsolódtak be a profi tengeri offshore versenyzésbe, és máris ott vitorláznak az élmezőnyben.”*

roppant nehézségeket tartogat a taktikusok számára. Robert Greenhalgh, a 2009-es abszolút győztes ICAP Leopard brit taktikusa így látja mindezt: „Az időjárás-előrejelzés természetesen itt is fontos a taktika tervezésekor. Mégis, mivel a verseny több szigetet illetve szorost érint, nagyon figyelni kell az aktuális helyi viszonyokra. Sok kísértés van, hogy az ember a látszólag rövidebb utat válassza, mégis óva intek mindenkit attól, hogy ezt átgondolatlanul így tegye.” Ilyen csalafintaság a Messinai-szorosban jellemző erős tengeráramlás, vagy a Sziciliától északkeletre fekvő Stromboli szigete, amely ma is aktív tűzhányó, s az ennek köszönhető erős feláramlás alaposan megkavarja a szelet. Ezekon a pontokon döntő lehet a helyismeret, hiszen – ahogy ezt a Wild Joe legénysége tapasztalta is, – az itt esetleg összeszedett hátrány behozhatatlanra nőhet. Idén azonban nemcsak a már ismert körülmények tartogattak izgalmakat. A tavalyi abszolút győztes Leopard komoly kihívóra akadt. 2010-ben ugyanis szlovén kezekbe került a világ talán leggyorsabb maxi versenyjachtja, az ex-Alfa Romeo, új nevén Esimit Europa 2. A hajó figyelemre méltó pedigrével rendelkezik – elég csak annyit megjegyeznünk, hogy tavaly megnyerte a Sydney–Hobartot, idén pedig új csapatával is sikert sikerre halmozott immár európai vizeken. Abszolút győzelemmel debütáltak a Giraglia Rolex Cup-on, majd augusztusban simán maguk mögé utasították ellenfeleiket a Rolex Yacht Maxi Cup-on, Porto Cervóban. A mostani megmérettetés előtt már csak könnyű ujjgyakorlat volt számukra az abszolút győzelem – rekordidővel – a Barcolanán. A brit ICAP Leopard nehezebb hajó ugyan, de építési koncepciója folytán erős szélben, főként a bőszeles szakaszokon gyorsabb, mint riválisa. Az Esimitnek elsősorban a gyenge szél kedvez. Az izgalmakat csak fokozta az időjárás-előrejelzés, amely a verseny rajtja előtt vegyesen prognosztizált békésebb és keményebb időt egyaránt. A százlábás óriások csatája érdekesnek ígérkezett, éppúgy, mint az IRC-pontok alapján első és második osztályba sorolt versenygépek vetélkedése. Közülük elsőként a tavalyi összetett győztes angol Alegret érdemes kiemelni, de ide tartozik a Wild Joe is, több komoly versenygéppel együtt. Az események menetéről csupán annyit, hogy valóban rendkívül változatos, szoros

és nyílt verseny zajlott az összetett győzelemért. Október 23-án gyenge, 8-12 csomós szélben vágott neki a mezőny a távnak. A hivatalos rajteljárás szerint az IRC pontok alapján négy csoportba osztott hajók csoportonként külön rajtoltak. Elsőként a többtestű osztály indult, majd a leglassúbb egytestűek következtek, és így tovább 10 percenként a leggyorsabb hajókig. A rendkívül szűk öböl a nézők számára nagyon látványossá, a versenyzőknek pedig izgalmassá tette a rajt előtti manőverezést. A Leopard navigátora is kiemelte, hogy a rajt kockázatos pontja a versenynek, és egy itt vétett kis hibán elúszhat minden. Ők talán túl is óvatoskodták a helyezkedést, vagy talán az America's Cupon edződött Esimit csapata jobb volt ebben a páros csatában, mindenesetre a Leopard a mezőny végéről kezdte a felkapaszkodást. Az első napon jó szél segítette a hajókat Szicíliaig, s az élbolyt már a sziget keleti oldalán vitorlázva érte az éjszaka. A következő órákban gyenge, változó irányú szél volt jellemző, amely alaposan próbára tette a csapatokat. Számtalan vitorlacsere, feszült figyelem a kormányosok, a vitorlaállítók és nem utolsósorban a navigátorok részéről – mindez kimerítővé tette a menetet. Az élboly pirkadatkor már a Messinai-szorosban járt, melyen elsőként az Esimit haladt át. Őket és a következő pár hajót még éppen átsegítette az áramlás, azonban a mögöttük érkező csoportnak már a szemből érkező víztömeggel is meg kellett küzdenie. Ezek azok a kulcsmomentumok, amelyek szinte minden eldől... A következő megálló Stromboli szigete volt, ahol először gyengülő szélben, majd egy szélváltóba érve leginkább semmiben kellett valahogy továbblépni nyugat felé. Voltak hajók, melyek órákat parkoltak itt. Akik a tűzhányó fogásából kiszabadultak, délnyugati

szélben vitorláztak a második éjszakán. Zivatarok tették mozgalmassá ezt a menetet az élboly hajóinak, akik ötven-hatan is látótávolságon belül vitorláztak egymástól. Bryan Erhart, a későbbi összetett győztes Lucky amerikai tulajdonosa és skippere a verseny után így nyilatkozott erről: „Rengeteg időt töltöttünk a Wild Joe-val fej-fej mellett küzdve. Hol egyikünk, hol másikunk tört előre. Ők és a másik TP52-es, a Pace, valamint a Cookson 50-es Cantankerous végig fél szemmel egymást figyeltük. Ez rengeteg plusz erőt adott mindannyiunknak.” A Lucky csapatát erősítette az ír Volvo Ocean Race-veterán Ian Moore is, a BMW Oracle America's Cup csapatának tagja, aki navigátorként volt jelen. Fantasztikus taktikai döntéseivel oroszlánrészt vállalt a győzelemből. A harmadik reggelen a versenyben vezető Esimit már Pantelleria szigeténél járt, immár kedvező északnyugati szélben. Innentől olyan tempót diktáltak, hogy alig több mint 12 órával később már abszolút győztesként ünnepelhettek a célban. „Számunkra a Leopard legyőzése volt a nagy kihívás” – mondta Flavio Favini, a kék maxi skippere, s így folytatta: „Ellenfelünk nemcsak itt győzött tavaly, de megnyerte a Rolex Fastnet Race-t is, vagyis nem akármilyen hajóról van szó. Úgy vélem, a gyenge szelek nekünk kedveztek. Nem tudjuk, mi lett volna, ha keményebb idő van...” A két nagy maxit az Alegre követte harmadikként. Számukra a verseny második fele nyugalmasabban telt. Jó tempót diktálva folyamatosan növelni tudták előnyüket az üldözőkkel szemben, s a harmadik nap reggelén futottak be. A múlt évi korigált időben győztes hajó navigátora így foglalta össze a lényegét: „Tavalyhoz képest végrehajtottunk néhány változtatást a hajón. Idén azonban erős szél csak bőszeles irányból fúj, így nem tudtuk kamatoztatni azt az előnyt, amit az átalakítások





révén cirkáláskor megszereztünk. Az idei verseny kevésbé volt megterhelő fizikailag, annál inkább az volt mentálisan.”

Mögöttük az üldözőboly – a Pantelleria és Lampedusa közötti szakaszon – kemény zivatarokkal és kivételesen nehéz hullámmázzal küzdött. Itt a Wild Joe legerősebb hátszeles vitorlája is lufiként robbant szét a hegyes hullámokon. A harmadik helyezett Alegre mögött az Ericsson szelte át a célvonalat, melyet egy szorosan egymás ellen küzdő négyesfogat követett. Ők délután haladtak át a célvonalon, élükön a magyar Wild Joe-val.

A magyarok 5. helye óriási eredmény a 68 hajót felvonultató mezőnyben, amelyet a nemzetközi sajtó közvetlenül a befutó után így kommentált: „Józsa Márton skipper vezényletével az első magyar tengeri offshore csapat kiválóan vitorlázott a klasszikus 606 tengeri mérföldes Rolex Middle Sea Race-en. A 2002-ben Ausztráliában épült hatvanlábos Wild Joe-val idén kapcsolódtak be a profi tengeri offshore versenyzésbe, és máris ott vitorláznak az élmezőnyben.” A reflektorfényben lévő, sikeres hajók és csapatok titkát keresve érdemes egy kicsit a kulisszák mögé is bepillantnunk. Érdekes és tanulságos tényekkel szembesülhetünk.

Ami a csúcskategóriájú hajókat illeti, többnyire magánkézben, kisebb részben pedig versenycharter-társaságok tulajdonában lévő versenygépek ezek. Egy ilyen hajó működtetése létszámában vetekszik azzal, ami egy kisvállalkozás vezetéséhez szükséges. A büdzséről ne is beszéljünk... Egy 60-70 láb méretű hajón 16-20 fős legénység dolgozik. Ezek a versenyzők válogatott profik, akiket az adott feladatkörre szerződtetnek, vagy egy egész éves programra, vagy épp csak egy versenyre. Szakterületükön tapasztalt specialisták, legfontosabb



*A brit ICAP Leopard nehezebb hajó ugyan, de építési koncepciója folytán erős szélben, főként a bőszeles szakaszokon gyorsabb, mint riválisa*



*A hajók saját szervizkonténerrel utaznak, amely minden elképzelhető tartalékfelszerelést tartalmaz – és minden igényt kielégítő szerelőműhely is egyben*

ismérvük, hogy kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtanak. Mindig. Ez a személyzet csak a versenyen viszi a hajót. A mindenkori műszaki állapotért a boat captain felel. Külön csapat végzi a hajó versenyhelyszínekre történő oda- és hazaszállítását is. A hajók saját szervizkonténerrel utaznak, amely minden elképzelhető tartalékfelszerelést tartalmaz – és minden igényt kielégítő szerelőműhely is egyben. Ennek szállítása, a

csapattagok utaztatása, a szállásfoglalás, a csapat közlekedése helyben, és még ki tudja hány száz apró dolog megszervezése mind-mind külön logisztikai feladat. Nem csekély tehát az apparátus, amely egy ilyen hajó körül dolgozik. Örömteli, hogy mostanra több magyar vitorlázónak is megadatott, hogy erről ismeretet és tudást gyűjtsön, miközben a világ legjobbjaival vannak versenyben.