



Az első magyar résztvevő: Méder Áron – Felicyte II.
Fotó: Jacques Vapillon

Ruják István, fotó: Jacques Vapillon
MINI TRANSAT MAGYAR RÉSZTVEVŐVEL
AZ IDŐJÁRÁS DIKTÁL



A verseny történetében először volt magyar versenyző az indulók között. Méder Áron a Széria osztályban állt rajthoz. A verseny történetében először kellett elhalasztani a rajtot az időjárás miatt. A vége – sok-sok várakozás és próbálkozás után – a szokásos kettő helyett egyszakaszos transzatlanti menet lett.

Igyekszünk eltervezni, hogy melyik lapszámba mi kerüljön. Itt van például a Mini Transat. Mindig részletesen írunk róla, de most már magyar versenyző is van a mezőnyben, tehát betervezzük a cikket a megfelelő számba.

Október 13-án elrajtolnak Franciaországban, majd még bőven megírható időben befutnak az első szakasz végén a Kanári-szigeteken. Az első szakasz pontosan belepasszol így a novemberi számba. Utána következik a hosszabb, a transzatlanti menet a Karib-tengerig, amelynek eseményei aztán kiválóan beleillenek a december elején megjelenő Hajó Magazinba.

Aztán olyasmi történik, ami még sosem fordult elő a verseny történetében: közbeszól az időjárás. A rajtot elhalasztják, aztán megint... és újra.

Végre – a lapzártáról már persze lekésve – elindul a mezőny, ám a futamot a rendezőség megszakítja és törli, mert jobb a versenyzőket partra menekíteni.

Ezután már csak a verseny teljes első szakaszát és a Kanári-szigeteki rajtot törlik, így a kis hajók egy kényszerűen kiválasztott új helyről, egyetlen szakaszban nyomják a menetet a célig.

Ha ez megkavarja a lapkészítést, milyen zavaró lehet a versenyzőknek?

MINI TRANSAT HAJÓK ÉS KATEGÓRIÁK

A hat és félméteres Minikkel futott transzatlanti verseny nagyon kemény megmérettetés, ugyanis itt a versenyzők kifejezetten magukra hagyatottak. A Mini Transat deklarált célja, hogy a résztvevők legyenek képesek megoldani a legnehezebb helyzeteket is. A nyílt vízen bármilyen külső segítség igénybevétele a versenyből való kizárást jelenti. Pontosabban, ha a versenyző egy esetleges javítás után is folytatni szeretné a regattát, akkor a sérült hajóval is képesnek kell lennie arra, hogy elérjen egy kikötőt, tehát nem vontathatják be a kikötőbe. Ott viszont már kaphat alkatrészt, és akár segítséget is.

Mindennél még komolyabb kihívást jelent az, hogy se elektronikus navigációs eszközt vagy számítógépes segítséget nem vihetnek magukkal. De még telefont sem! Nem készíthető útvonalterv, és a rádió is maximum orvosi tanácsok fogadhatók.

Az apró hajókat úszó laboratóriumnak is nevezik, hiszen a tervezők és versenyzők számos olyan ötletet, újítást próbálnak itt ki, amelyeket – ha sikereseknek bizonyultak – később elsősorban a hatvanlábás IMOCA-versenyhajókon látnunk viszont.

Ahogy azt már megszokhattuk, két osztályban versenyeznek a minik: Proto és Széria kategóriában.

A Protók között versenyeznek a legújabb fejlesztésű darabok, amelyeken a tervezők – az osztályelőírás adta lehetőségeken belül – viszonylag kis befektetéssel próbálhatják ki legújabb és sokszor legmerészebb ötleteiket. A jónak bizonyuló fejlesztések rövidesen felbukkannak az Open 60-asokon, illetve más óceáni versenyhajókon.

A Protók természetesen prototípusok, egyedi építésűek. Náluk a szabály kevésbé korlátozza a felhasználható anyagokat is, ezért bizonyosan könnyebbek a széria, a sorozatgyártású hajóknál.

A Széria osztályt a kisebb költségvetésű versenyzők érdekében vezették be. Olcsóbb anyagokból készülő, a Protóknál csaknem háromszáz kilóval nehezebb, üvegszál poliszterből épülő hajók. Itt egyforma, régebbi tervezésű Mini Transatok versenyezhetnek. Egykor ezek is Protók lehettek, pontosan



Végre, bő két hét várakozás után a szél mérséklődött... – fotó: Fiona Brown



Rajt – fotó: Fiona Brown



A széria kategória menője: Aymeric Belloir
Egy esélyes: Benoit Marie – fotó: Francois Van Malleghem



Kis hajó – nagy kihívás
A hullámszám »moderált« – áll a meteorológiai jelentésben

ugyanazok a mérekszabályok vonatkoznak rájuk, viszont bizonyos korlátozások érvényesek, például a drága építőanyagok kilitálása. Egy új típus úgy válhat a Mini Osztály által elfogadott szériává, ha ugyanabban a műhelyben már legalább tíz darab készült belőlük, természetesen a Széria osztályra vonatkozó előírások szerinti anyagokból építve. A Széria hajók teszik lehetővé, hogy ilyen nagy létszámú mezőny gyűljön össze erre versenyre. Napjaink legsikeresebb szériahajóit Marc Lombard, Jean-Marie Finot és Pierre Rolland tervezték.

IDŐJÁRÁSI ELŐJÁTÉK

Az nem meglepő, hogy ha október végén egy-egy alacsony nyomású rendszer, egy ciklon kemény időjárást hoz az Atlanti-óceánon az európai partokhoz. Sőt! Ősszel ezek a ciklonok egymást követik. Viszont az nagyon ritka – olyannyira, hogy korábbiakban nem nagyon fordult elő –, hogy az egymást követő alacsony nyomású rendszerek pár napos »ablakot«, azaz csendesebb időszakot sem hagynak, amikor akár egy ilyen, kishajókból álló mezőny is nyugodtan nekivághat a távnak. Idén azonban ez is megtörtént.

Nem vagyok meteorológus szakember, de azt azért tudom, ha Grönland és a sarkvidék fölött egy nagyon erős magasnyomású időjárási rendszer alakul ki, és az Atlanti-óceánon is stabil az Azori-szigetektől elnevezett, rendszerint ott tanyázó magasnyomású terület (Azori High), akkor ez a két zóna a szokásosnál erősebbre hizlalja az Észak-Amerika felől Európa felé görgő alacsony nyomású rendszereket. Most októberben és november elején is, a grönlandi magasnyomású területről stabilan »táplálkozhattak« a ciklonok, amelyek mind sűrűbben és erősebben követték egymást. Ráadásul most Európában a szárazföld felett is rendkívül stabilan uralkodott a magasnyomás. Ez – igencsak póriasan fogalmazva – lezárta a ciklonok útját. A csapdába esett alacsony nyomású rendszerek központja napokig, hetekig maradt az angol, francia és spanyol partok közelében. Aztán, ha az egyik kilehelte a lelkét, már jött is a helyére a következő. A csúcs október végén volt, amikor nagyon heves, károkat és halálos áldozatokat is követelő viharok csaptak le az európai partokra. Ebből mi, itthon, Európa közepén, a Kárpát-medencében, egy hatalmas magasnyomású búra alatt ülve, mit sem éreztünk, sőt, többnyire kifejezetten meleg, csapadékban szegény, kellemes őszi volt.

Ugyanekkor halasztani kellett a Mini Transat október 13-ára tervezett rajtját, de még november elején is fejfájást okozott a helyzet a rendezőknek. Akkor egyébként – a versenyzők és a hajók biztonsága érdekében – még a nagyobb hajókkal induló Transat Jacques Vabre verseny rajtját is el kellett halasztani!

Valójában az ilyen kicsi, 6,5 méteres Minikkel is megvitrolázható egy 30–35 csomós szél. A negyven-, ötven- vagy akár hatvancsomós széllel már persze komoly problémákat okozhatnak. De még a harminc csomó erejű alapszél is túl veszélyes lehet a franciaországi rajtot követő napokban, a sekély víz miatt időnként kezelhetetlenül magas és rövid, olykor interferáló hullámokon való, széllal szemben történő vitorlázáskor a hírhedt Viszkája-öbölben.

Az időjárás okozta veszélyt megfejeleli a francia-spanyol partok mentén szokásos, irdatlanul erős kereskedelmi hajóforgalom, és a sajnos ezzel járó hulladékhalom a vízben. Ezek szintén nehezen kezelhető veszélyforrást jelentenek a kis hajóknak.

Ezért kénytelen volt a versenyrendező – a verseny történetében először –, halasztani a rajtot. Többen is nemtetszésüknek adtak hangot, de a többség ésszerűnek nevezte a döntést. Pár nap múlva kiderült, hogy a versenyrendezés helyesen döntött, így a kezdetben méltatlankodók is belátták, hogy abban az időjárásban túl nagy – és persze teljesen felesleges – lett volna a kockázat.

A verseny történetében először magyar vitorlázó is rajthoz állt a regattán. Méder Áron tavaly vágott bele a versenyzés számára új kalandjába, kifejezetten azzal a céllal, hogy rajt-hoz állhasson ezen a versenyen.

Ehhez beszerzett egy Samuel Manuard által tervezett 2005-ös építésű, TipTop típusú Széria Minit. A Felicity II. névre hallgató hajó rajtszáma 585.

Áron tavaly és az idén hét kvalifikációs versenyen vett részt, legjobb eredménye kategóriájában második, összesítettben harmadik helyezés, valamint teljesítette az ezer mérföldes (1852 km) kötelező szülő non-stop távot.

Eddigi tengeri és óceáni utjai során több mint kétszáz-ezer kilométert vitorlázott. Harmadik magyar szülő földerülőként, 2006-ban indulva, a hatméteres Carina nevű hajójával három év alatt megkerülte a Földet. 2010 és 2012 között egy nagyobb jachtal, és többnyire váltott legénységgel elvitorlázott az Adriáról Sydney-ig, ami cirka kétharmad Földkerülésnek felel meg. Számítalan túrát vezetett a Földközi tengeren, és Felicity-vel is sok magyar vitorlázó vagy vitorlázni vágyó kipróbálhatta az óceáni vitorlázást.

Nyilvánvalóan nem győzelmi esélyekkel indult, hiszen a mezőnyben, még a Széria osztályban is rengeteg nála a versenyzés terén sokkal tapasztaltabb ellenféllel kellett szembenéznie. Ráadásul az esélyesek újabb, modernebb hajókkal, és többnyire sokkal izmosabb költségvetéssel a hátuk mögött versenyezhetnek.

A Mini Transat versenyen a nevezők számát biztonsági okokból 84-re korlátozták, egy tízfős várólistával. Ebből 31 Proto és 53 Széria hajón az idén 10 nő és 74 férfi készüldött. Összesen 14 nemzet képviselői érkeztek a Douarnenez-be, köztük 57-en franciák.



Méder Áron

HALASZTÁSOK, RAJT, LELÖVÉS ÉS MÓDOSÍTÁS

Az eredeti tervek szerint a Mini Transat mezőnye október 13-án rajtolt volna az első, hagyományosan a Kanári-szigetekre, Lanzarote, Puerto Caleroba vezető 1257 tengeri mérföld hosszú szakaszra. Az általában 10–13 napos menet után némi pihenőt követően, november 9-én újabb rajt következett volna, a második, 2764 mérföldes szakaszra. A célba, a karibi Guadeloupe-ba valamikor november 23. és 30. között futhattak volna be a hajók.

Aztán a rajt idejére várható, nyugat-északnyugat felől közeledő ciklon 30–35 csomós szembeszele miatt a rendezőség – a versenyzőkkel egyetértésben – »néhány nap«, bizonytalan idejű halasztásról döntött.

A néhány nappól 16 lett, mert a sorra érkező ciklonok miatt egyszer sem látszott elegendő idő, hogy a mezőny biztonságosan eljuthasson a Finisterre-fokon túlra oda, ahol már ilyen erejű szélben is biztonságosan vitorlázhatnak.

Végre október 29-én elrajtolhatott a mezőny, bár az időjárási helyzet még mindig bizonytalan volt. A Mini Transat rendezősége elhatározta, hogy a mezőny két részletben teljesíti majd az első, Kanári-szigetekig tartó szakaszt. A spanyol Sada kikötőjénél tervezték az első célvonalat, remélve, hogy ezzel megelőzik az újra nagyon veszélyessé váló időjárás érkezését.

Bár az ellovasok biztosan elérték volna a délnyugati szél bedurvulása előtt Sadát, a mezőny lassabb és kevésbé tapasztalt vitorlázókból álló része ettől még távol járt. Ezért október 31-én 16 órakor a lassabbaknak a versenyigazgató azt javasolta, hogy a tőlük délre, de közelebb lévő Gijonban kössenek ki.

Mintegy negyven hajó azonnal reagált erre az üzenetre. Ráadásul a Sadához közel járókhoz megérkezett az újabb vi-



Búcsú a »napfényes« Sadától

Ronda, de jó... – Prysmia



Bruno Garcia öt év után újra itt – fotó: François Van Mallegheem
Méder Áron árboca adta meg magát



har. Ezért 19 órakor a rendezősége a hajók és a hajósok biztonsága érdekében törölte az első szakaszt, így mindenki a legközelebbi kikötőben kereshetett menedéket. Kinek Sadában, kinek Gijonban újabb várakozás kezdődött.

Múltak a napok, és a rendezőség úgy döntött, hogy november 12-én, a spanyol Sadából rajtoljon a mezőny, és a Kanári-szigeteki megállót kiiktatva, egyenesen a Karib-tengeri Guadeloupe, Point á Pitre felé kell vitorlázni. Egyébként, akinek komoly oka, például műszaki problémája akad, az egy új, erre a menetre beillesztett szabály szerint 72 órára megállhatott a Karib-szigeteken.

A halasztások, csúszások miatt már óriási késésben volt a mezőny, elsősorban ezért döntött az egyetlen transzatlanti szakasz mellett a rendezőség. Az új terv természetesen sok problémát felvetett. Egyrészt a versenyzők többségének, köztük Méder Áronnak is, el kellett jutnia Gijonból Sadáig. Ez egy 160 tengeri mérföldes, jórészt part menti vitorlázással oldható meg, de a körülmények, az erős nyugati szél és extrém hullámzás ezt a feladatot is igen nehézé tették. A versenyzők többsége az utat végül együtt vitorlázva, konvojban tette meg. Másrészt logisztikai problémákat is szült a Lanzarote-ba tervezett megálló törlése. A versenyzők többsége küldött oda felszerelést, élelmiszert a transzatlanti szakaszhoz. Ezeket vissza kellett hozni Sadába. Többen ott találkoztak volna rokonaikkal, ismerőseikkel, igaz ezek a tervek már a késés miatt is jórészt meghiúsultak, vagy tervezhetlenné váltak.

A Gijonból Sadába tartó versenyzői konvoj november 5-én vágott neki az útnak, de a tervezett óvatos menetből semmi sem lett, mert tudták mindannyian, minél előbb érnek a rajt helyszínére, annál többet készülhetnek az Atlanti-átkelésre.

VÉGRE VERSENY

Október 13-án végül 73 hajó rajtolt el a 3640 tengeri mérföldes távra. Volt olyan versenyző, akit betegség akadályozott, de a távolmaradók többsége úgy gondolta, hogy elfáradt a hosszú várakozásban és küszködésben.

Sada Spanyolország északnyugati sarkán, La Coruna közelében van, így a hajók egy pár órás nyugatra tartó menet után délnek fordulhattak a partok mentén. A várt 20–25 csomós szél helyett máris erősebb fújt, és a kicsi hajók hihetetlen tempóban vágattak. Az internetes nyomkövetők 12–13 csomós sebességeket mutattak a Protók élmezőnyében. Egy kísérő hajó, a La Pompero kapitánya szerint amikor 15 csomóval hajóztak, akadt olyan versenyző, aki megelőzte őket!

A nagy tempó extrém terhelést ró a felszerelésre, különösen a kormányokra. Így nem csoda, hogy már az első napon többen partra kényszerültek kormánylapjuk sérülése miatt. Clement Bouyssou hajója javítható sérülést szenvedett, de ő győzni jött, így komolyan elgondolkodott azon, hogy esélytelenül utána akar-e eredni a többieknek, ha elkészül.

Ian Lipinski és Yannick Le Clech is nagy reményekkel indult, és remek rajt után az első háromban vitorláztak. Mindketten elvesztették az árbocukat a nagy tempójú menetben. Le Clech Cascais felé indult egy összetakolt segédrudazattal, abban bízva, hogy új árboccal még a többiek után eredhet. Végül Cascais-ban feladta.

Sajnos Méder Áron felszerelése sem bírta a terhelést. Az első két és fél nap kemény szeleit még megúsza. A Széria hajók között a 31–33. helyen vitorlázva, november 16-án este fél kilenc tájt érte az árbocetérés. Már túl volt Európán, Gibraltár vonalától délebbre vitorlázott, a Kanári-szigetek felé vezető út féltávján valamivel túl. A róla készült fotók tanúbizonysága szerint az első szálingnál tört el az árboca.

Nagyjából ötszáz tengeri mérföldet teljesített versenyben. Ezután segédvitorlázattal az afrikai partok felé fordult. 1–2 csomós sebességgel 24-én délelőtt érkezett meg a marokkói Safi kikötőjébe.

A VERSENY ÁLLÁSA AZ ÓCEÁN KÖZEPÉN

Ha valakinek a szépérzékét sértette a 2011-ben a győztes David Raison furcsa, kerekorrú Protója, és azzal vigasztalta magát annak győzelme után, hogy biztos nem a hajó ilyen jó, és ez a forma nem terjedhet el, annak rossz hírem van.

A két éve győztes 747-es rajtszámú, jelenleg Prysmian névre hallgató turcsi orrú csodával ezúttal a 36 éves olasz Giancarlo Pedote vitorlázik az élen. Ugyan még nem biztos, hogy meg is nyeri a versenyt, de 1400 mérföldnyire a céltól ő vezet, és szinte mindvégig ő volt a mezőny elején.

A furcsa, leginkább a Melges Scow típusokra hasonlító konstrukció különösen bőszelben bír sebességfölnnyel. Ezt ezen a Mini Transaton is bizonyítja, általában akkor húz el a többiekől. Giancarlo Pedonte 2009-ben a Széria osztályban negyedik lett a Mini Transaton, majd átnyergelt Figaróra. Az ott is sikeres versenyző erre a versenyre visszatért, láthatóan kiváló hajóválasztással.

Legkitartóbb és legveszélyesebb ellenfelének a 26 éves Benoit Marie látszik, aki egy Finot tervezésű hajón, ezzel a Mini Transat részvétellel egy régi álmát váltja valóra.

Lapzártakor a harmadik helyen Rémi Fermin vitorlázik a 741-es rajtszámú, saját tervezésű és építésű Protójával. 2011-ben eltört az árboca. Ugyan segédrudazattal bevergődött a célba, de nagyon szeretné bizonyítani, hogy a konstrukciójában óriási lehetőségek rejlenek.

A katalán Bruno Garcia tíz évvel ezelőtt futott ötödik helye után tért vissza a Mini Transatra. Az egyébként szívsebész versenyző tapasztalt vitorlázó, 2010-ben az akkor Transat Jacques Vabre-t nyerő Jean Le Cammal indult a Barcelona World Race-en.

November 25-én, a céltól 1500 mérföldnyire, az ötödik helyen vitorlázó Bertrand Delesne már jól ismert név a mezőnyben. Volt már második és a legutóbb negyedik a Minikkel futott transzatlanti versenyen. Akkor is ugyanazzal a Sam Manuard tervezésű Protóval vitorlázott, mint most.

A Széria kategóriában november 26-án – és addig is szinte végig – Aymeric Belloir vezette a mezőnyt. A csendes francia az első nap estéjétől vitorlázik az első helyen. Kitűnően megy, az abszolút sorrendben – a Protók között – is a 4–5. helyen közelíti a cél felé. Megbízható előnyre tett szert, 80–100 mérfölddel jár előrébb, mint Justin Mattreux és Simon Koster, akik jobban elfoglaltak egymással a második helyért folyó küzdelemben, mintsem Belloir-ral törődnének. Majd még egyszer annyival van tőlük lemaradva a negyedik Jean-Baptiste Lemaire.

A Protóknál tizenkilencen, a Széria csoportban még harmincötven vannak versenyben. Nagy veszélyek talán már nem leselkednek a mezőnyre, hiszen a passzátövezetben ideális 10–15 csomós szélben raumolnak, hátszeleznek a Karib-tengeri Point à Pitre kikötője felé. Az utolsó hajó éppen ezer mérfölddel vitorlázik hátrébb, mint a versenyben vezető Giancarlo Pedonte.

A női versenyzők közül a legjobban Annabelle Boudinot áll, aki nyolcadik a Protó mezőnyben. Ő egyébként egy egészen különleges hajóval vitorlázik. Az Argo650.org nevű Minijének építései a kompozitban lencsázakat használtak vázanyagként. A Thibault Reinhard által három éve készített hajójával azt kívánja bizonyítani, hogy a versenyzés és a fenntartható fejlődés nem összeférhetetlen fogalmak. Már azzal is jelentős sikert ér el, ha bizonyítja a »biokompozit« életképességét. Ez minden jel szerint sikerülhet neki, hiszen november 25-én a hatodik helyezett is csak húsz tengeri mérfölddel járt előtte.

Mire a Hajó Magazin megjelenik, a Mini Transat mezőnye már célba ér. Így csak a következő lapszámunkban számolunk be a végjátékról, a verseny győzteseiről és a helyezettekről. Remélhetőleg többet megtudunk arról is, hogy mi okozta Méder Áron árbocotörését.



Giancarlo Pedote a turcsiorrúval – fotó: Francois Van Malleghem



Nem, nem tolat, ez a hajó orra... – fotó: Francois Van Malleghem



Aymeric Belloir

Annabelle Boudinot és a különleges hajója



CÍMLAPKÉPEK TARTALOM



Kis-Szölgyémi Ferenc – Vezér Károly –
Kiss Tamás, világbajnokság, Wemouth
Berez Zsombor, Gold Cup, Tallinn

Eröss Lóránd, Optimist Európa-bajnokság, Balatonföldvár
Molnár Zsófi – Szilassy Bori, CEC Kupa, Tihany
Fity-Fity, Balatonfüred

Tomai Balázs, Világ Kupa, Palma de Mallorca
Litkey Farkas, Vezér Károly, Weinhardt Csaba,
világbajnokság, Balatonalmádi

Melges 24, Európa Kupa, Balatonfüred
Vasilij Zbogor, MVM Finn Országos Bajnokság, Balatonfüred
Kékszalag rajt, Balatonfüred
Berez Zsombor, MVM Országos Bajnokság, Balatonfüred
Vadnai testvérek: Benjamin és Jonatán, Balatonfüred

Fotó: Balogh Judit, Robert Deaves, Farkas Ágnes,
Berit Hajnoja, Jankó Virág, Hanna Odras,
Szántó Áron, Szekeres László, Tumbász Hédi
Vadnai Péter

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,
VERES ANNAMÁRIA
NYOMDAI MUNKÁK: PROSPEKTUS NYOMDA, VESZPRÉM
TERJESZTI: HIRKER ZRT., LAPKER ZRT.
EZ A KIADVÁNY A TÜV TANÚSÍTVÁNYA SZERINT AZ ISO 9001 SZABVÁNYNAK
MEGFELÉLŐ, FAMENTES, 100 SZÁZALÉKBAN KLÓRMENTES, KÖRNYEZETBARÁT
TECHNOLÓGIÁVAL ELŐÁLLÍTOTT PAPIRRA KÉSZÜLT.



Sikerek és kilátások
JÓ ÉV VOLT...

4

MVM SE utánpótlás program
JÓ AZ IRÁNY

14



Mini Transat magyar résztvevővel
AZ IDŐJÁRÁS DIKTÁL

22

Balatonfüredi Hajógyári kikötő
JELENTŐS BŐVÍTÉS KÖVETKEZIK

30

Közösen, a bérlők érdekében
BALATONI KIKÖTŐLÁNC

34

Jó hangulat
VITORLÁS FESZTIVÁL

38



Az elektromos hajtásé a jövő...
ÉS A JELEN?

40

Hibrid technológia
MÁR A VÍZEN IS

52

11. Transat Jacques Vabre
ÚJRA BRAZÍLIA A CÉL

58