

Ruják István, fotó: Jacques Vapillon

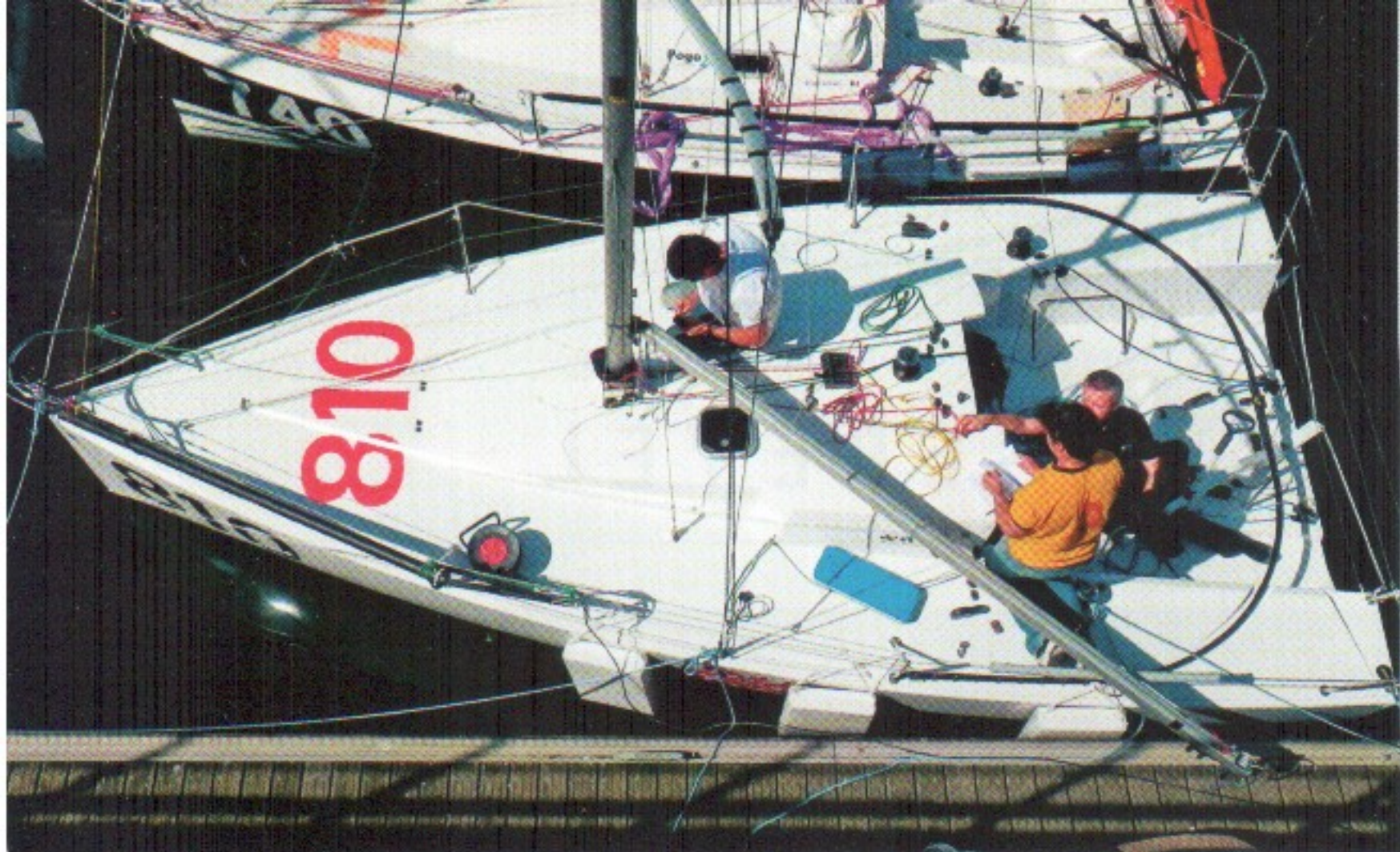
MINI TRANSAT, 2013

VÉGJÁTÉK HELYCSERÉVEL



Benoit Marie a célban tudta meg, hogy győzött
Fotó: Jacques Vapillon

A verseny, ahol minden előzetes rendezői terv meghiúsult, amelyen összesen egy hónapot kellett várni a rajtra, és végül a Mini 6.50 hajóosztály valaha volt leghosszabb versenytávját hozta, de a hagyományokhoz méltó módon, az első helyért zajló izgalmas végjátékkal zárult.



Előkészületek, Benoit Marie



A Proto osztály győztese: Benoit Marie



Benoit Marie

A Proto osztályban második: Giancarlo Pedote



A történet javát már olvashatták a előző számunkban, mert az elsők már a cél közelében jártak, amikor nyitni-
ba küldtük a lapot. Így most csak az utolsó napokról és a
végeredményről kell beszámolnunk. Mégis emlékeztető-
ül összefoglalom, mi is történt az »előző részekben«.

DIÓHÉJBAN A VERSENYRŐL

A tervek szerint október 13-án rajtolt volna a mezőny, és
ahogy mindig szokták, két részletben, két versenyszaka-
szal tették volna meg a francia Douarnenez-től a Karib-
tengeri célig a távot. Az első 1257 tengeri mérföldes me-
net a Kanári-szigetekre, Lanzarote, Puerto Calerőig vezet-
tett volna, majd egy újabb, november 9-i rajt után kelt vol-
na át a 84 hajós flotta az Atlanti-óceánon újabb 2764
mérföldet megtéve a karibi Guadeloupe-be, a Point à
Pitre-be.

A verseny rajtját korábban még soha nem kellett elha-
lasztani, de most a különlegesen alakuló viharos atlanti
időjárás erre kényszerítette a rendezőket. A pár nap ha-
lasztásból bő két hét lett, majd október 29-én elrajtolt
végre a mezőny, de az érkező újabb alacsony nyomású
időjárás rendszer várható újabb vihara miatt az első sza-
kaszon belül is lett volna egy rész-befutó a spanyol Sada
kikötője előtt. De a vihar lényegesen gyorsabban érkezett
a vártnál, ezért a versenyt lefűjték. A Mini Transat me-
zőny javarésze Gijonban keresett menedéket, csak néhány
jutottak el Sadáig.

Végül a rendezőség az újabb csúszás miatt arra kény-
szerült, hogy lemondjon a kétszakaszos versenyről. Pon-
tosan egy hónappal az eredetileg tervezett után, novem-
ber 13-án vágott neki a 84-ről eddigre 73 hajósra csökkent
csapat, az így 3668 tengeri mérföldesre hízott menetnek.
Ez természetesen a Mini Transat és a hajóosztály történe-
tének valaha volt leghosszabb távja.

Ne feledjük! Itt hat és fél méteres kis hajókkal mennek
a szőlővitorlázók, ráadásul a verseny szabályai miatt nincs
náluk internet, vagy VHF rádió!

Talán azért rajtoltak ismét 13-án, hogy az esetleg ba-
bonásoknak bebizonyítsák, hogy a korábbi balszerencsé-
sen alakult események nem a tizenharmadikai rajt miatt
történtek.

Szerencsére a Mini Transat kemény kalandorai nem
babonások! Viszont figyelnek a biztonságra. Akárkit kér-
deztek a rajt előtt az újságírók, valami kis extra segítséget
mindenki vitt balszerencse ellen.

Például Benoit Marie-val ott volt az úton az a kis fe-
hér műanyag kabala állatka, amelyik Jean-Luc Van den
Heedé társa volt első sikeres Vendée Globe versenyén, és
aztán Alessandro di Benedettót segítette a 2012-es verse-
nyen. Biztos ami biztos!

Az első néhány napban az előrejelzéseknek megfele-
lően iszonyúan erős szelekben rohantak a hajók délnek a
spanyol partok mentén. A gyakran 30 csomósál is erősebb
szélben a Protok élmezőnye 12-113 csomós átlagsebes-
séggel száguldott délnek.

Az extrém terhelés megszédte áldozatait. Sokan, né-
hány abszolút győzelemre esélyesnek tartott menő is kiáll-
ni kényszerült a versenyből.

A verseny történetének első magyar résztvevője sem
úsza meg a kemény első napokat. Méder Áron a Széria
hajók csoportjában indult Félicity nevű hajójával. Az iga-
zán kemény részen már túljutott, Európától délre vitorlá-

zott a Sam Manuard tervezésű 2005-ös születésű hajójával, amikor eltört az árboca. Ez november 16-án este történt a Kanári-szigetek felé vezető út féltávján valamivel túl. Nagyjából ötszáz versenyben megtett mérföld után a szálingjánál eltörtött árbocára segédvitorlázatot eszközálva az afrikai partok felé fordult, és nyolc nappal később kikötött a marokkói Safi kikötőjébe.

A versenyen a Protók mezőnyében a táv java részén az olasz Giancarlo Pedote vitorlázott az élen. A furcsa, kerek orrú 747-es rajtszámú, jelenleg Prysmian néven futó Proto a legutóbbi, 2011-es Mini Transat győztese volt David Raisonnal a fedélzetén. Legkitartóbb üldözője Benoit Marie egyedül volt képes a mezőnyből újra és újra húsz-harminc mérföldnyire megközelíteni Pedote-ot, akárhányszor sikerült is annak elszakadnia nagyobb távolságra az üldözőktől. Így ők ketten fokozatosan elléptek a többiektől. Az utolsó napokon már csak köztük dőlhetett el a verseny, bár Pedote november 30-án, a céltól kevesebb, mint ötszáz mérfölddel magabiztosan vezetett. Nagyobb harc ígérkezett a harmadik helyért Rémi Fermin, Bruno Garcia és Bertrand Delesne között.

A Széria hajók előtt hatalmas, közel kétszáz mérföldes előnnyel vitorlázott Aymeric Belloir. 180 mérfölddel előzte meg Justine Mettraux-t, és 270-nel Simon Kostert.

Itt ért véget a legutóbbi beszámoló.

DRÁMAI VÉGJÁTÉK A PROTOKNÁL

November harmincadikán hajnalban – úgy másfél-két nap járásnyira a céltól – Giancarlo Pedote még közel negyven mérfölddel vezetett, de jóval lassabban haladt, mint az újonc Benoit Marie.

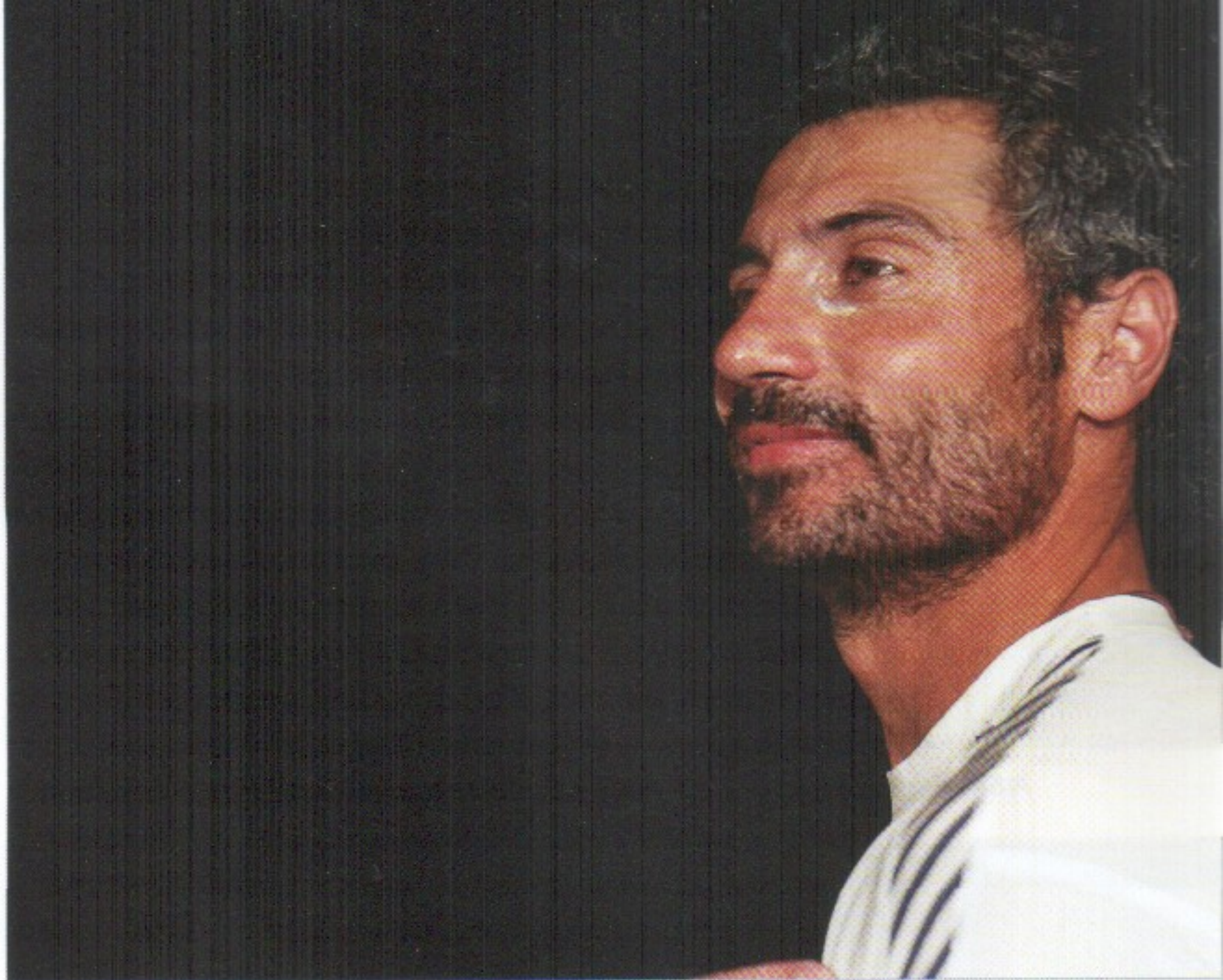
A versenyen szinte végig bőséggel vitorlázta a hajók, és az olasznak megsérült az orrsudara, valamint a tőkésúlyának eleje. Egy Mini Transat hajó esetében a csúcssebességhez nélkülözhetetlen az orrsudár.

Ilyen kis hajók esetében másfél napnyira a céltól negyven tengeri mérföld igen nagy előny. A negyven mérföld nagyjából egy Kenese–Keszthely távolság. De ha az üldöző két, időnként három csomóval gyorsabb, akkor másfél nap, azaz harminchat óra bőven elég a helycserére. Márpedig Benoit Marie 11 csomóval száguldott, miközben Giancarlo Pedote csak 8 körüli tempóban vitorlázott.

Nem pusztán a hajók között kialakult különbség okozta az eltérő sebességeket. Az üldöző az utolsó előtti napon délebről északabbra vitorlázott, ahol valamivel erősebb szelet is kapott.

Mivel a versenyzők se elektronikus navigációs eszközt, se semmilyen számítógépes segítséget nem vihetnek magukkal, illetve telefont sem használhatnak, így teljesen magukra hagyatottak, és nem »látják« az ellenfelek mozgását sem, ahogy az más óceáni versenyeken szokásos. A velük lévő rádióon is maximum orvosi tanácsok fogadhatók, valamint a versenyrendezés naponta egyszer közli a hajók sorrendjét a célhoz viszonyított távolságuk alapján, pozícióadatokat nélkül. Vagyis mindenki csak azt tudja, hogy a közvetlen ellenfeléhez képest mekkora is az előnye vagy hátránya, de azt nem, hogy az merre tart, és északabbra jár vagy délebbre.

Benoit Marie nem tudta, hogy éppen előz! A rádiója már három napja rossz volt, így nem értesült a sorrendről. A célvonalon tudta meg, hogy győzött! Mert december 1-én este Benoit Marie első helyen befutott a célba Point á



Giancarlo Pedote



A Proto osztály érmesei

A Proto osztály harmadik: Rémi Fermin





A Széria osztály győztese: Rémi Fermin



Rémi Fermin



A Széria osztályban második: Justine Mettraux

Célban az ezüstérmes



Pitre-nél. 18 nap, 13 óra, 1 perc és 5 másodperc elteltével el a rajt óta. Benoit Marie 1995 óta az első újonc a Mini Transat történetében, aki győzni tudott.

Giancarlo Pedote érthetően csalódott volt. A versenyen szinte végig az élen vitorlázott, de ellenfele levakarhatalanul tapadt rá. Három alkalommal is sikerült negyven mérföldesnél nagyobbra hizlalnia előnyét, de francia ellenfele mindannyiszor visszaküzdötte magát a közelébe. Végül Giancarlót legyűrték az egyre szaporodó nehézségek, így a kitartó Benoit Marie diadalmaskodott.

Akinél ezek szerint nem hiába vigyorgott a kabinban a sok óceánt megjárt kabalafigura. Egy apró fegyver sohasem árthat egy tizenharmadikai rajt esetén...

BENOIT MARIE A VERSENYRŐL

– Nem sokan fogadtak volna rám a verseny előtt, de én tudtam, hogy jók az esélyeim, tényleg tudtam.

Ez, az idei verseny nagyon kemény lett. A hosszú várakozás nagyon lehangoló volt, egyre nehezítette, hogy majd megfelelő lelkiállapotba kerüljünk a versenyen. Igyekeztem, hogy ez ne akasszon ki.

Sadából indulva tudtuk, hogy erős szélben kezdünk, de az még erősebben zuhant a nyakunkba, mint vártuk. A portugál partok mentén igazi felszerelésgyilkos körülmények közé kerültünk. Az első éjjel biztonságosra reffeltem a nagyvitorlát, és folyamatosan fegyelmeztem magam, hogy 12 csomós átlag fölé ne vigyem a hajót, mert időnként ez is több volt, mint elég. Úgy döntöttem a biztonságos menetre figyelek elsősorban, nehogy meg kelljen állnom Lanzarote-ban valamit szerelni. De azért így is akadtak gondjaim. A nagyvitorlám többször elszakadt a harmadik reffsornál, ezért több alkalommal is varnom kellett. A végére egészen belejöttem. A kormányomon pedig sérülések jelentkeztek, amit kötelekkel fixáltam, és sokszor kellett újrakötnöm.

A 3700 mérföldes távon éles menetben talán három mérföldet kellett megtennem, rögtön az elején, azt még Sadánál, az öbölből kifelé a nyílt tengerig. Azután végig hátszélben vitorláztunk... ez igazán mágikus volt. Úgy láttam, elég gyors vagyok, később pedig a pozícióból derült ki, hogy jók az esélyeim.

Az utolsó három napban nem ismertem a pontos helyzetem a verseny sorrendjében, de e nélkül is tudtam, hogy jól állok, és a hajóm gyors az adott körülmények között, de azért rendesen meglepődtem, amikor a befutóban közölték velem, hogy én győztem!

Mit mondhatnék? Rettenetesen boldog vagyok.

VÁLTOZATLAN SORRENDEN

Benoit és Giancarlo mögött már nem történtek efféle drámai változások. A Protoknál és a Széria osztályban sem változott a sorrend az utolsó napokon.

A Protok harmadik helyén Rémi Fermin futott be. Elégtételt kapott, teljesült a vágya. Két évvel ezelőtt ugyanis saját tervezésű és építésű hajójának eltörött az árboca, ezért kiállni kényszerült a versenyből. De most bebizonyította, hogy a hajója gyors, és megbízható, alkalmas jó eredmény elérésére.

Érdemes még az ötödikként célba érkező spanyol Bruno Garciát megemlíteni, aki egy 15 éves Protoval vitorlázott remekül.

A Széria hajóknál nem lehetett kétséges Aymeric Belloir győzelme. A verseny első kilenc órájában nem vezetett, de attól fogva már csak távolodott a többiektől. A célba csaknem 270 tengeri mérföld előnnyel érkezett a rajt utáni huszonkettedik napon. 7,2 csomós átlagsebességgel vitorlázott, és még a könnyebb és gyorsabb Protok között is hatodik lett volna.

Mögötte második helyen befutva a verseny történetének legeredményesebb női vitorlázója lett Justine Mettraux. Egyébként őt is meglepte a hír, hogy második lett, mert már jó ideje ő sem ismerte a pontos helyzetét a mezőnyben. Ráadásul róla sokan azt hitték, hogy komoly technikai gondja adódott, mert egyszer vészjelzést adott. A rendezőség hajója ellenőrizte, de ő rádión közölte velük, hogy minden rendben. Mint a célban kiderült, pakolásakor véletlenül aktiválta a jelzőkészüléket, és a VHF rádiójával nem tudott pontosan beszámolni minderről.

A dobogó alsó fokára egy tenger nélküli ország, Svájc versenyzője, Simon Koster állhatott.

ÖSSZEGZÉS

A 31 elrajtolt Protoból 18 érkezett meg a karibi célba. A Széria mezőnyből 33 versenyző teljesítette a távot, és húsz hajós adta fel a küzdelmet. Az időjárás ismeretében, különösen a kezdeti problémák tükrében ezek az adatok igencsak jónak mondhatók. Utolsóként egy hölgy, a spanyol Pilar Pasanau érkezett, két héttel az első Proto és bő tizenegy nappal a győztes Széria hajó mögött.

Az utolsó hely ellenére Pasanau roppant elégedett volt, számára ugyanis a táv leküzdése volt az elsődleges feladat.

– Teljesítettem a kitűzött célokat, megérkeztem – mondta újságíróknak a célban. Így – azt hiszem joggal – lehetek büszke nem csak a hajómra, hanem egy kicsit magamra is. Boldog vagyok, hogy sikerült.

MAGYAR RÉSZTVEVŐ

Jó, hogy már volt magyar versenyző is a 14 országból érkezett vitorlázók között. Sokan drukkoltak neki, de sajnos ez sem segített. Méder Áron árboctörése miatt sajnos kiállni kényszerült, de ameddig a versenyben volt a mezőny első felében, harmadában vitorlázott.

Áron ugyanakkor megmutatta, hogy – a minden óceáni szólóversenyzés alapja – a Mini Transat részvétel mesze nem elérhetetlen álom egy magyar versenyzőnek sem.

Ráadásul az első lépések megtehetőek idehaza is, például a Fa Nándi féle balatoni Kenese–Keszthely szólóversenyen, vagy a hagyományos TBS Nagydíj tókerülőn. Majd – akár szerény költségvetéssel – egy vállalkozó szellemű hajós egy használt Széria hajóval beléphet az óceáni szólóvitorlás versenyzés különleges, semmi egyébhez nem hasonlítható világába is. De – amennyiben kellően lelkes és elszánt – Rémi Fermin nyomdokain akár neki is állhat egy saját építésű hajó elkészítéséhez.

Reméljük, hogy Áron két év múlva is ott lehet a mezőnyben, esetleg rajta kívül is lesz magyar résztvevője a versenynek, aki addig teljesíti a rajtoláshoz szükséges feltételeket, és befér a verseny egyre szűkebbnek bizonyuló, 84 fős mezőnyébe.

Mindenestre hatékony kabalafigura felajánlásokat szívesen fogadunk a számára!



Justine Mettraux



Széria osztályban harmadik: Simon Koster

Befut a harmadik

