

# PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶

*Január*





FOTÓ: VOLVO OCEAN RACE/AMORY ROSS/TEAM ALVIMEDICA

## IMPRESSZUM • 2015. január

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** CSUDAY GÁBOR **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** CSUDAY GÁBOR, GERŐ ANDRÁS, SIMÓ BÉLA, TURÁK PÉTER **FOTÓK:** VOLVO OCEAN RACE, BARCELONA WORLD RACE, MVSZ, FD WORLD CHAMPIONSHIP **FORRÁSOK:** MVSZ, VITORLÁS TUDATTÁGÍTÁS, VOLVO OCEAN RACE **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** FEKETE ZOLTÁN **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2015. JANUÁR 21. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** BRUCE KERRIDGE, FD WORLDS



100% VITORLÁZÁS

# tartalom

**HORIZONT** BALATONI HÍRLEVÉL - FEBRUÁR (6), ÚJRAVÁLASZTOTTÁK A BALATONI REGIONÁLIS TDM SZÖVETSÉG ELNÖKSÉGÉT (10), VAN MIT TANULNI (11)

**MŰHELY** LONDON BOAT SHOW 2015 (14), ALLES IN ORDNUNG? BOOT 2015 (18), ÚJ TREND A DÜSSELDORFI HAJÓKIÁLLÍTÁSON (21)

**KIKÖTŐ** MARINAFÚZFŐ (25)

## **VERSENYEK**

**KÜLFÖLDI VERSENYEK** MEGVAN AZ ÉV ELSŐ MAGYAR VB-ARANYA (28), BARCELONA WORLD RACE: KETTESBEN A FÖLD KÖRÜL (36), VOLVO OCEAN RACE: ABU DHABI-SANYA (52)



HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS  
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl  
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A  
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

**SZELLŐS ÉS VILÁGOS**

Minden kabinban testablak  
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS  
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,  
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély  
rakodótér

**„EGYKEZES”  
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut  
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

325 new 345 355 385 415 455 495 545 new 575 630e

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese  
Phone +36 20 935 7700 | info@hanse.hu

**Hanse**  
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

[www.hanseyachts.hu](http://www.hanseyachts.hu)



 International.

  
**MARITIME**  
HAJÓSBOLT

**Vásároljon  
2014-es áron!**

[www.maritimehajosbolt.hu](http://www.maritimehajosbolt.hu)





FORRÁS: BALATONI REGIONÁLIS MARKETING IGAZGATÓSÁG

# Balatoni hírlevél Február

## I. VALENTIN NAP A BALATONNÁL

Hazánkban is egyre több pár emlékezik meg a szerelmesek napjáról, azaz február 14-éről. A Balaton és vidéke egész évben kedvelt helye a szerelmeseknek - Valentin nap alkalmából most idézzünk fel egy-két romantikus balatoni történetet és helyet.

A balatonfüredi villájában az Aranyembert megíró Jókai Mór például így vallott a szerelemről:

„Van egy mindennek fölött álló elementum, aki ura a józan észnek, győzedelmes ellenfele a logikának, zsarnoka a királyoknak és a népeknek, aki életet ad és elvesz, és nem osztogat kegyelmeket, – aki előtt a mathesis nem tudomány: sokszorozza a semmit a semmivel, s lesz belőle minden; aki előtt az erő nem hatalom, s az igazság nem törvény; aki teremti a bűnt és az erényt, s nem ismer különbséget a kettő között. E világbontó, világfenntartó elementum neve "a szerelem"."

Egy kevésbé ismert Balatonhoz köthető szerelmes történet főszereplője Egry József, a balatoni színek és fények festője, aki 1916-ban a háború okozta sérülése miatt került a badacsonyi hadikórházba. Itt ismerkedett meg az önkéntes ápolónőként dolgozó Pauler Juliskával, akivel aztán két év múlva

házasodott össze. A festő otthona innentől kezdve aztán Keszthely, nyáron pedig Badacsonytomaj lett, utóbbi tökéletes helyszín volt a magányt kedvelő művész számára. Alkotásai a badacsonytomaji Egry József Emlékmúzeumban ma is láthatók, még pedig abban a kétszintes műteremlakásban, amely egykor a festőnek és családjának volt az otthona.

Szerte a világban népszerűek a szerelemlakatos emlékhelyek. Hazánkban talán Pécs a legismertebb helyszín ebben a témában, de Keszthelyen, a Népviseletes Babamúzeum előtti korláton egyre másra jelennek meg a „holtomiglan-holtodiglan” lakatok, ez a Szerelem Fala. Tudnunk kell azonban, hogy nem akármilyen az épület fala és az előtte húzódó járdaszakasza sem: a fal többtucatnyi kazettájába a múzeumtulajdonos – Túri Török Tibor – népi életképeket ábrázoló kisplasztikáit építette be, a járda taposóvitrinjében pedig a történelmi Magyarország népviseletei láthatóak.

Balatonvilágoson a hosszan elnyúló Magasparton lévő Panoráma kilátó gondozott parkjában található egy titokzatos építmény: egy kicsi, fehérre festett fahíd, amit a helyiek Szerelmesek hídjának vagy Sóhajok hídjának is hívnak. A híd fölött átívelő kapun felirat hirdeti: az itt fogant szerelem múlhatatlan. A híd korlátján már megjelentek a szerelemlakatok... , de szerelemlakatokkal találkozhatunk a fonyódi magasparton és Badacsonyan, a Kisfaludy-házhoz vezető út mentén is.





## II. FEBRUÁRI PROGRAMAJÁNLÓ

### Hagyományőrző falusi disznóölés

Február 7-én részt vehetünk egy igazi falusi disznóölésen Ábrahámhegyen. Reggel 7 órakor fogópálinka kóstolással indul a nap, majd reggelire sült vért, és toros májat kínálnak, majd megkezdődik a kolbásztöltő verseny. Napközben a gyerekek és a felnőttek is, játékos vetélkedőkön vehetnek részt. Este 19 órától zenés disznótoros vacsorára, majd reggelig tartó mulatságra várják a kedves vendégeket!

[www.abrahamhegy.hu](http://www.abrahamhegy.hu)

### VI. Fonyódi Kolbászfesztivál

Ha már lakomázunk, érdemes átruccanni a déli partra is, ahol Fonyódon várnak mindenkit, aki a böjti időszak előtt még meg szeretné tölteni a pocakját. Február 6-8-i hétvégén nem maradunk éhesek, ha ellátogatunk Fonyódra, ahol 2015-ben is várják az érdeklődőket a kolbász köré felépített fesztiválra. Idén is lesznek izgalmas ingerborzoló gasztronómiai versenyszámok, így minden vállalkozó kedvű amatőr és profi böllért vár a Fonyód Városi Disznótor és Kolbásztöltő verseny, a házikolbász verseny, a házi pálinka verseny, a házi szalámi verseny és a kolbásztöltő verseny – tehát ha nem csak enni, de készíteni is szeretjük, akkor érdemes benevezni a nemes és garantáltan jóízű versengésbe!

[www.kolbaszfesztival.info](http://www.kolbaszfesztival.info)

### Farsangfarka – Téltemetés Tihanyban

A szokások és hiedelmek zömének szempontjából többnyire farsangva-

sárnap, farsanghétfő és húshagyókedd alkotja az igazi farsangot. A záró három napot " farsang farkának " is nevezik. A Tihanyi Téltemetés kedélyes farsang végi rendezvény. Február 14-én vidám maskarások vonulnak végig az utcákon a Visszhang-dombig, ahol Carneval herceg köszönti őket. A dombon menyegzőt tartanak, Carneval elveszi Tihany Szépét, minden pártában maradt helyi lány képviselőjét. Az esküvő után hatalmas máglyát raknak, rádobják a tél koporsóját, és hajnalig táncolnak a tűz körül. Sőt, a bizarr, esküvővel és temetéssel tarkított farangi mulatságon még a Fánk királynő is tiszteletét teszi!

[www.tihany.hu](http://www.tihany.hu)

### Kocsonya Szépségverseny

Ha február és Badacsonytördemic, akkor Kocsonya Szépségverseny! Egy verseny, ahol nem csak a belbecs, de a külcsín is fontos! Február 14-én ismét csak megtudhatjuk, hogy mennyi – sok esetben meglepő – formája és módja létezik hagyományos téli ételünk, a kocsonya elkészítésének.

[www.badacsonytordemic.hu](http://www.badacsonytordemic.hu)

### Húshagyó keddi fánkparti Gyenesdiáson

A minden évben - ideén február 17-én - megrendezésre kerülő Húshagyó keddi fánkparti a farsangi karneválok idejét zárja le. Ez az utolsó este, amikor a húsvéti böjt előtt még együtt vigad a község apraja-nagyja. Jókedv, zene, közös éneklés, jó bor és természetesen a finomabbnál-finomabb fánk elmaradhatatlan része a fergeteges mulatságnak.

[www.gyenesdias.info.hu](http://www.gyenesdias.info.hu)





## III. BORBARANGOLÁS BADACSONYBAN

Február 7-től folytatódik a 365 nap BorBarangolás Badacsonyan! Élvezze Ön is a tél és a tavasz örömeit a festői szépségű Vulkánok Völgyében!

BORVACSORÁK:

### **Február 7. Hotel Bonvino**

+36-87/532-210 • sales@hotelbonvino.hu • [www.hotelbonvino.hu](http://www.hotelbonvino.hu)

### **Február 14. Istvándy pincészet**

+36-70/230-4713 • info@istvandy-pinceszeti.hu • [www.istvandy-pinceszeti.hu](http://www.istvandy-pinceszeti.hu)

### **Február 21. Laposa Birtok**

+36-70/415-6786 • bazaltbor@bazaltbor.hu • [www.bazaltbor.hu](http://www.bazaltbor.hu)

### **Február 28. Dobosi-Stier Borpince és Fröccsterasz**

+36-20/468-7277 • dobosistierpinceszeti@gmail.com

[www.dobosistierpinceszeti.hu](http://www.dobosistierpinceszeti.hu)

## IV. JÉGPÁLYA HÉVÍZEN

December elejétől március 1-ig üzemel a hévízi jégpálya, a Széchenyi utca elején, a Termelői Piac szomszédságában. A fedett sátorban kialakított pálya különlegessége, hogy nem előre fagyasztott lapokból alakítják ki, hanem a víz helyszíni lefagyasztásával biztosítják a sima jég felületet.

[www.heviz.hu/szabadido/jegpalya](http://www.heviz.hu/szabadido/jegpalya)



## V. A BALATON-FELVIDÉKI NEMZETI PARK AJÁNlja

### **Túraajánlat: Február 7-én irány a Fekete-hegy – Köveskál**

A túra a Káli-medence legősibb településének központjából a Köveskáli Mosóháztól indul. A települést elhagyva lankás szőlőhegyi, majd időnként meredekebb csodálatos erdei úton ér fel a csoport a Balaton-felvidék legnagyobb, Fekete-hegyen található fennsíkjára. Geológiai, illetve pártalan tájképi értékekben gyönyörködhet a Koppány látótól, illetve az Eötvös Károly kilátóból.

A településre az Országos Kéktúra útvonalán tér vissza a társaság.

Időpont: 2015. február 7. Szombat, 10 óra

Helyszín: Köveskál, Mosóház GPS: N 46° 52,938' E 17° 36,260'

A szintemelkedés: kb. 220 m, időtartam: kb. 5 óra, a túra hossza: 6-8 km

A túra 10 fő jelentkezése esetén indul!

A részvétel felnőtteknek 850 Ft/fő, gyerekeknek 400 Ft/fő.

Információ: Vókó László (8229 Csupak, Kossuth u. 16, +36 30 491 0074, [vokolaci@t-online.hu](mailto:vokolaci@t-online.hu))

### **További túraajánlatok:**

Február 1. Hévízi-lefolyó Kenutúra • Február 2. Vizes élőhelyek napja – Hévízi múltidéző túra • Február 3. Vidékjáró- Hévízi-tó túra • Február 6. Holdfénytúra a Tátikára. *További információ: [www.bfnp.hu](http://www.bfnp.hu)*

### **Februárban virágzik: téltemető**

A téltemető Hazánk legkorábban nyíló virágainak egyike. Apró termetű mediterrán eredetű növényke. A mélyen hasogatott gallérlevelekkel körül-





vett virágainak sárga virágtakaró levelei nem szirmok, hanem megnövekedett, megszínesedett csészelevelek. A valódi szirmok mézfejtökké módosultak és nektártermésükkel csalogatják a megporzó rovarokat. A megtermékenyült virágok szirmai narancsos színárnyalatot kapnak.

(forrás: [www.bfnp.hu](http://www.bfnp.hu))

### **Újdonság: január 21-én megnyílt a Tapolcai Tavas-barlang Látogatóközpontja!**

A csónakázható tavasbarlang fogadóépületében páratlan kiállítás mutatja be a karsztvidékek csodálatos világát. 10 terem különleges látnivalói kalauzolnak minket a titokzatos barlangok világában. A gyerekeket kúszóbarlang várja, míg a felnőttek érzékelési képességét „kőtapogató” teszi próbára. Ősföldrajzi festmények engednek bepillantást letűnt korok élővilágába. A térhatású fotók és a film segítségével magunk is föld alatti felfedező utakon járunk. A természet egzotikus művésze, a karsztvíz gyönyörű alakzatokat formál a mészkőből. Dél-Kína toronykarsztjaitól a cseppkövek birodalmán át a tapolcai barlangok törékeny szépségű kristályvilágába jutunk. Láva- és jégbarlang, trópusi őskarszt; megannyi élmény várja itt a vendéget.

[www.tavasbarlang.hu](http://www.tavasbarlang.hu)

### **VI. PÁLYÁZATFIGYELŐ: KERESSÜK LEGSZEBB HOTELT!**

A Travel Channel tévécsatorna keresi 2015 legszebb kis (maximum 50 szobás) hotelét, panzióját Magyarországon!

A pályázó hoteleknek négy fotót kell feltölteniük, és egy rövid leírást adniuk szállodájukról a [www.legszebbhotel2015.hu](http://www.legszebbhotel2015.hu) oldalon január 24. szombat és február 8. (vasárnap) éjfél között.

Ezt követően az oldal látogatói február 19-ig szavazhatnak az általuk legszebbnek ítélt hotelre, majd a tíz legtöbb szavazatot kapott hotelből egy négytagú szakma zsűri választja ki a végső győztest.

A nyertes hotel egy kétfős, három napos berlini utat nyer szállással, reggelivel a Vista Utazási Iroda felajánlásának köszönhetően. Az ünnepélyes díjátadóra az év legnagyobb turisztikai rendezvényén, az Utazás Kiállításon, a közel ezer látogató előtt kerül sor február 28-án (szombaton).

A Travel Channel média partnere az egyik legolvasottabb online portál, a [www.szeretlekmagyarorszag.hu](http://www.szeretlekmagyarorszag.hu), amely az oldalán népszerűsíti a versenyt, szavazásra buzdítva látogatóit. A pályázat apropóját a Travel Channelen látható műsor, az „A lehetetlen szálloda” új évadának indulása adja, a műsorban szakértői csapat segít külföldi kis hoteleknek a külső és belső megújulásban.

A csatorna ezzel a kezdeményezéssel szeretné népszerűsíteni a hazai kis szállodákat, megismertetni őket a nagyközönséggel.

További információk: Magyar Turizmus Zrt. -  
Balatoni Regionális Marketing Igazgatóság  
+36-87/482-023 • [balaton@itthon.hu](mailto:balaton@itthon.hu) • [itthon.hu/balaton](http://itthon.hu/balaton)  
Blog: [www.itthonabalatonon.blog.hu](http://www.itthonabalatonon.blog.hu)





# Újraavasztották a Balatoni Regionális TDM Szövetség elnökségét

FORRÁS : BALATONI REGIONÁLIS TDM SZÖVETSÉG

A Balatoni Regionális TDM Szövetség Tihanyban tartott tisztújító közgyűlést. A leköszönő elnökség sikeresnek ítélte meg az elmúlt három évet, elismerve azt is, hogy az új elnökségre számos megvalósítandó feladat vár. A felszólalók külön kiemelték a 2014-ben kétszer is sikerrel megrendezett, nagy médiavisszhangot kiváltó Nyitott Balaton programsorozatot, mellyel új szezonokat teremtenének a Balatonnál a nyári szezon hosszabbítása helyett. Hoffmann Henrik a sokat emlegetett összefogás sikeres példájának nevezte a balatoni TDM szövetség működését.

A közgyűlésen újraavasztották a szervezet eddigi elnökét, Hoffmann Henriket, a Siófoki Fürdőegylet képviselőjét. A két alelnök a balatonföldvári Fekete Tamás és a keszthelyi Tar László lett. Az elnökség tagjai közé választották Tóth Józsefet Balatonfenyvesről, Nagy Miklóst Badacsonyból, Semsei Sándort, a Balatoni Riviéra Turisztikai Egyesület képviselőjét és a balatonfüredi Vászolyiné Dobrosi Ágneszt is. A tagszervezetek küldöttei a felügyelőbizottságot is megválasztották.

2015. május 1. és 11. között újra megrendezésre kerül a Nyitott Balaton programsorozat. A tihanyi közgyűlésen erről is döntöttek a küldöttek.





# Van mit tanulni

SZERZŐ: CSUDAY GÁBOR

És szerencsére van is hol. Egyre több lehetőségünk van télen is frissen tartani és bővíteni vitorlázó tudásunkat. Január közepén a novemberben indult Sailing Meetup közösség találkozásán jártunk.

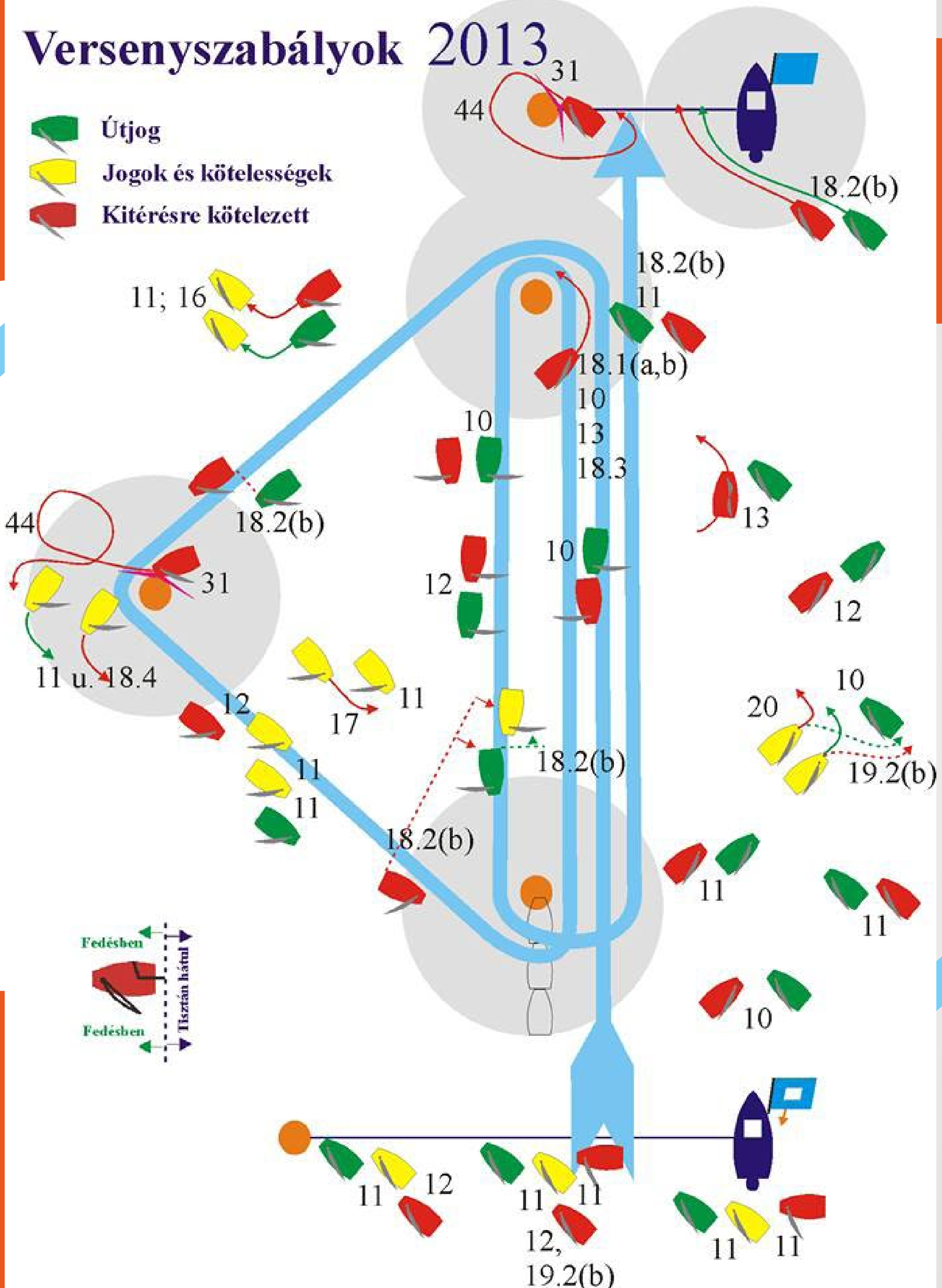
Decemberi tespedtségemet magam mögött hagyva, egy csodálatos vasárnapi ebéd után, tegnap előtt végre eljutottam a Sailing Meetup idei első rendezvényére.

Hogy mia a **Sailing Meetup**? Nagyon egyszerű: pár lelkes vitorlázó (ha jól emlékszem az eredeti ötletgazda Müller Tamás volt, de javítson ki bárki, ha tévedek!) fejébe vette, hogy időről időre összejár, másokat is meghív, hogy egymást vagy olyanokat hallgassák meg előadni, aki valamilyen vitorlázással kapcsolatos témában hasznosat, érdekeset tud a többieknek mondani.





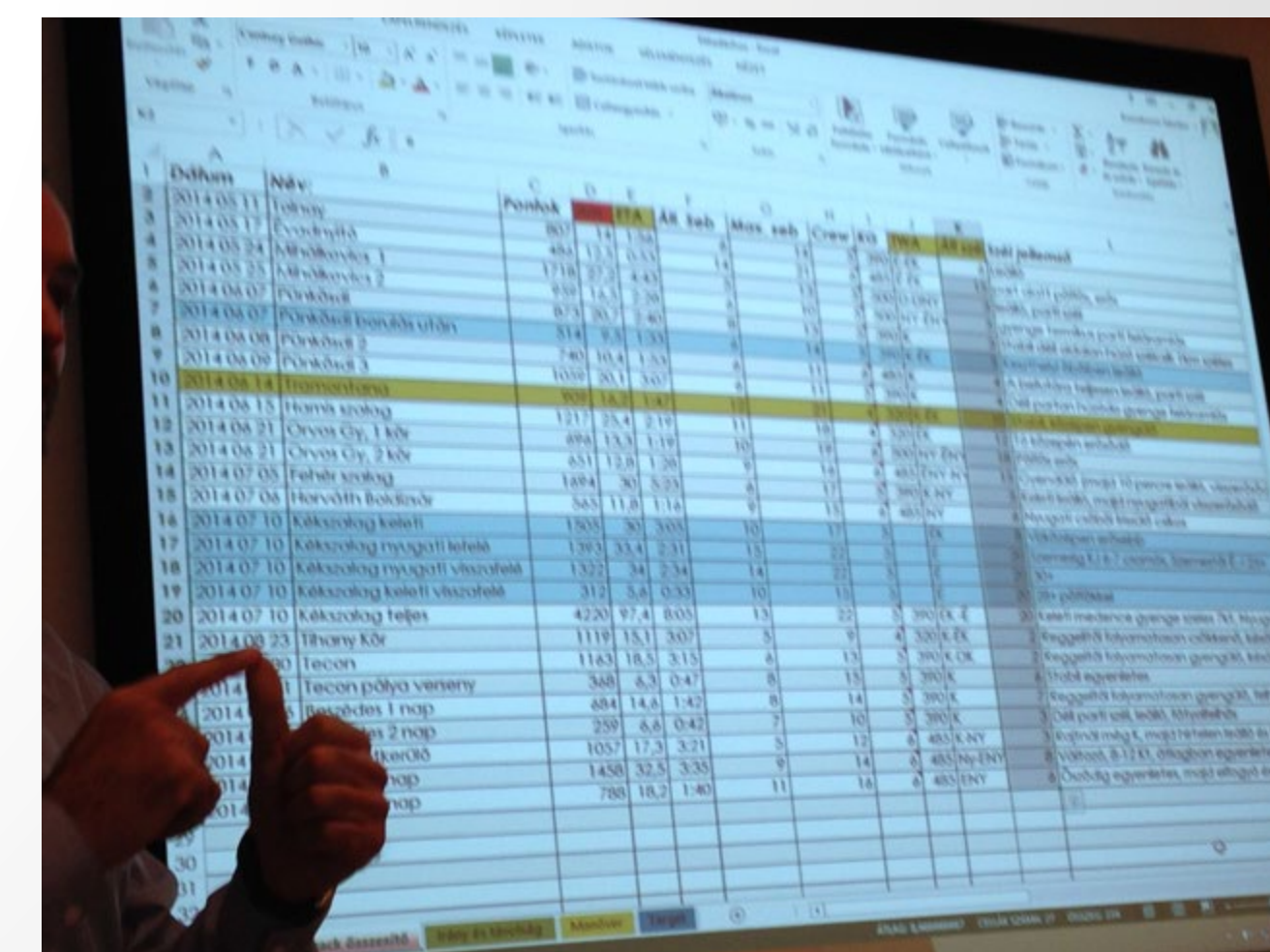
A kezdeményezés a technológiai szubkultúrában, iparban már jól ismert **Meetup platformot** használja (innen a neve is), de van persze meghívásos alapon működő Facebook-csoport is, amelyben az eseményekről lehet tájékozódni. Korábbi előadásokon volt már szó bőszeles vitorlák használatáról, hátszél taktikáról, hajófelkészítésről, téli fizikai felkészülésről és még sok minden másról. Múlt vasárnap Böröcz Bence próbálta meg a lehetetlent: egy órás előadásban elmondani a legfontosabb dolgokat, amiket a versenyvitorlázás szabályairól tudni kell. Tekintettel arra, hogy ezt egy órába képtelenség besúfolni és arra, hogy a jelenlévők viszonylag kis csoportot alkottunk, Bence inkább a még az előadás előtt felmerült kérdésekre koncentrált és azokról beszélt nekünk. A hajók tavaszi vízre tétele előtt itt lehet gyakorolni:





Érdemes követni **Bence blogját** szabalyismeret-kicsiknek-es-nagyoknak. html ahol rendszeresen beszámol arról, hogy éppen milyen képzésen vagy versenyen járt, de nagyon sokszor ír érthetően és pontosan egy-egy versenyhelyzetről és az abban érvényes szabályok magyarázatáról. Bence után Pénzes Botond mutatta be, hogyan készül fel a Black Jack csapata egy-egy verseny előtt fejben. Hogy a versenysportban mekkora jelentősége van az adatok gyűjtésének és megfelelő elemzésének, azt mindenki tudhatja, ha máshonnan nem, a Moneyball című remek filmből.

Botond arról mesélt nekünk, hogy ő és csapata ezt hogyan alkalmazza a versenyvitorlázásban annak érdekében, hogy a lehető leggyorsabbak lehessenek minden alkalommal. Botond előadásához szorosan kapcsolódva következett Török László meteorológus. Azok után, hogy általánosságban elmondta, amit a hideg és melegfrontokról tudni kell, és végre azt is megtudhattuk, mi a különbség zápor és zivatar között, beszélt arról, hogy milyen különbségek vannak a különböző időjárás előrejelző oldalak/alkalmazások között aszerint, hogy milyen modelleket alkalmaznak. Szó volt a Windguru, a Windfinder Pro, az OMSZ előrejelzéseinek különbségeiről és bemutatta a **Meteoplaza** rendszerét is, ami elmondása szerint azért tud pontosabb előrejelzéssel szolgálni mint a többiek, mert a felhasznált modell jobban figyelembe veszi a domborzati viszonyokat.





# LONDON BOAT SHOW 2015



Az év eleje a hajókiállítások időszaka. Nem rég ért véget a düsseldorfi kiállítás, hamarosan kezdődik a budapesti, de mindkettőt megelőzte a London Boat Show.



SZERZŐ: SZUTOR FERENC





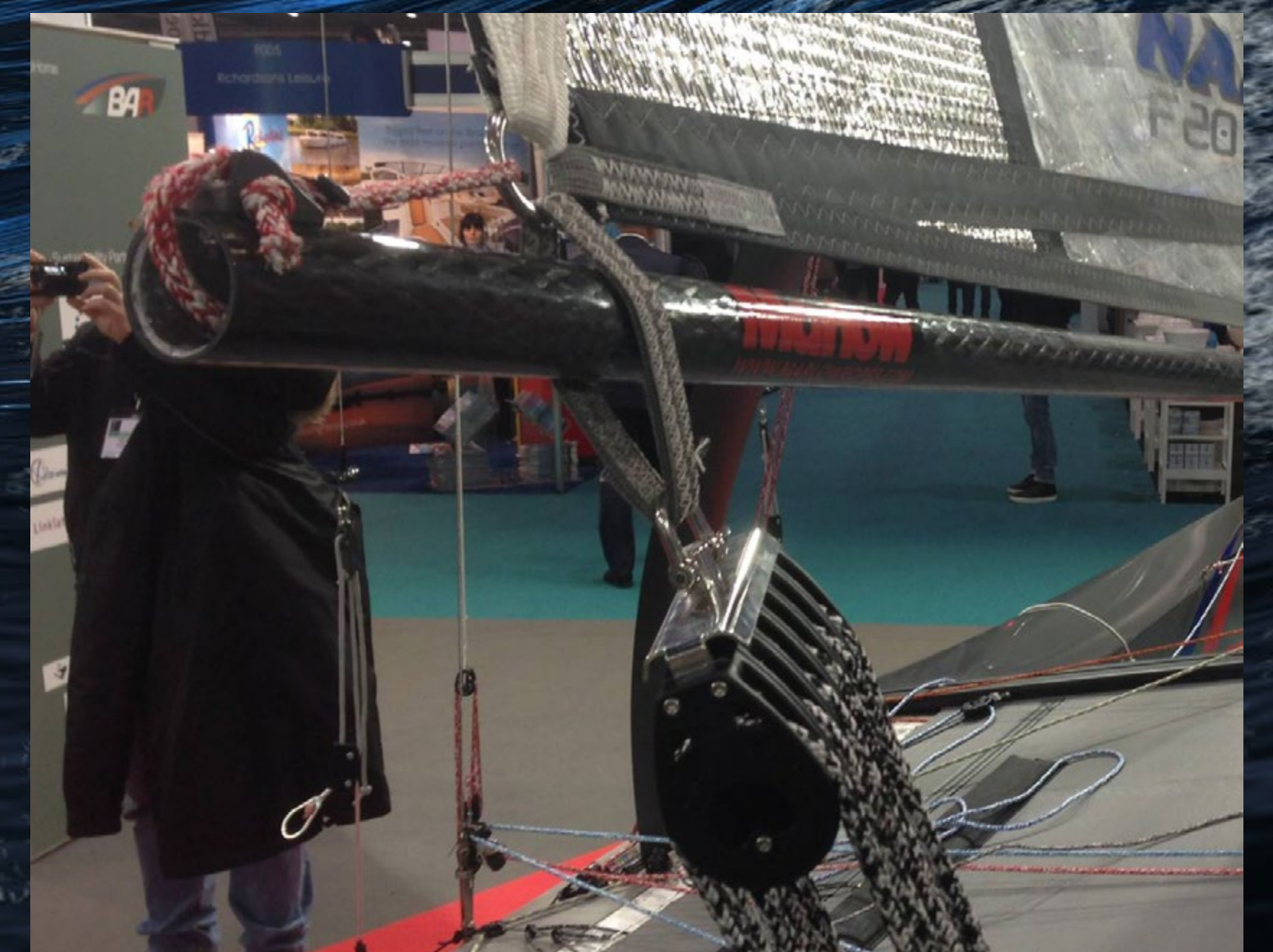


Idén 61. alkalommal rendezték meg a szakkiallítás, amely 400 kiállítót és 92ezer látogatót vonzott, január 9-18 között a londoni ExCeL központba. A számok impozánsak, de az is kiderült, hogy néhány évvel ezelőtt még jóval nagyobb, valóban lélegzetelállító kiállítás volt a londoni. Hiába, a gazdasági válság egy ilyen szilárd alapokon álló város hajós kultúráját is megrengette. Na jó, ez a megrengetés azért nem pont olyan, mint mondjuk nálunk. A 400 kiállító között ott van az összes nagy motoros yacht gyártó, és mind el is hozta a 40-50





lábos 3 szintes hajócsodáit. Ugyanígy a vitorlás iparág is gazdagon képviseltette magát, hiszen a Hanse, Bavaria, Beneteau, Dehler, Dufour, Grand Soleil, J Boats, Jeanneau, Moodie, Oceanis mind mind kiállította a repertoárt. Talán a kiállítást látogató közönség összetétele más, vagy a kiállítók hozzáállása? Minden esetre azokra a hajókra is fel lehet menni minden előzetes regisztráció nélkül, melyeket idehaza megbámulni se illik rendesen. Kelet európai újságírókként kicsit félve közelítettük meg a hajókat, melyek értéke egy átlag magyarországi város teljes éves költségvetésével vetekszik, de a cipővédő felhúzásán túl semmilyen elvárás nem volt velünk szemben.

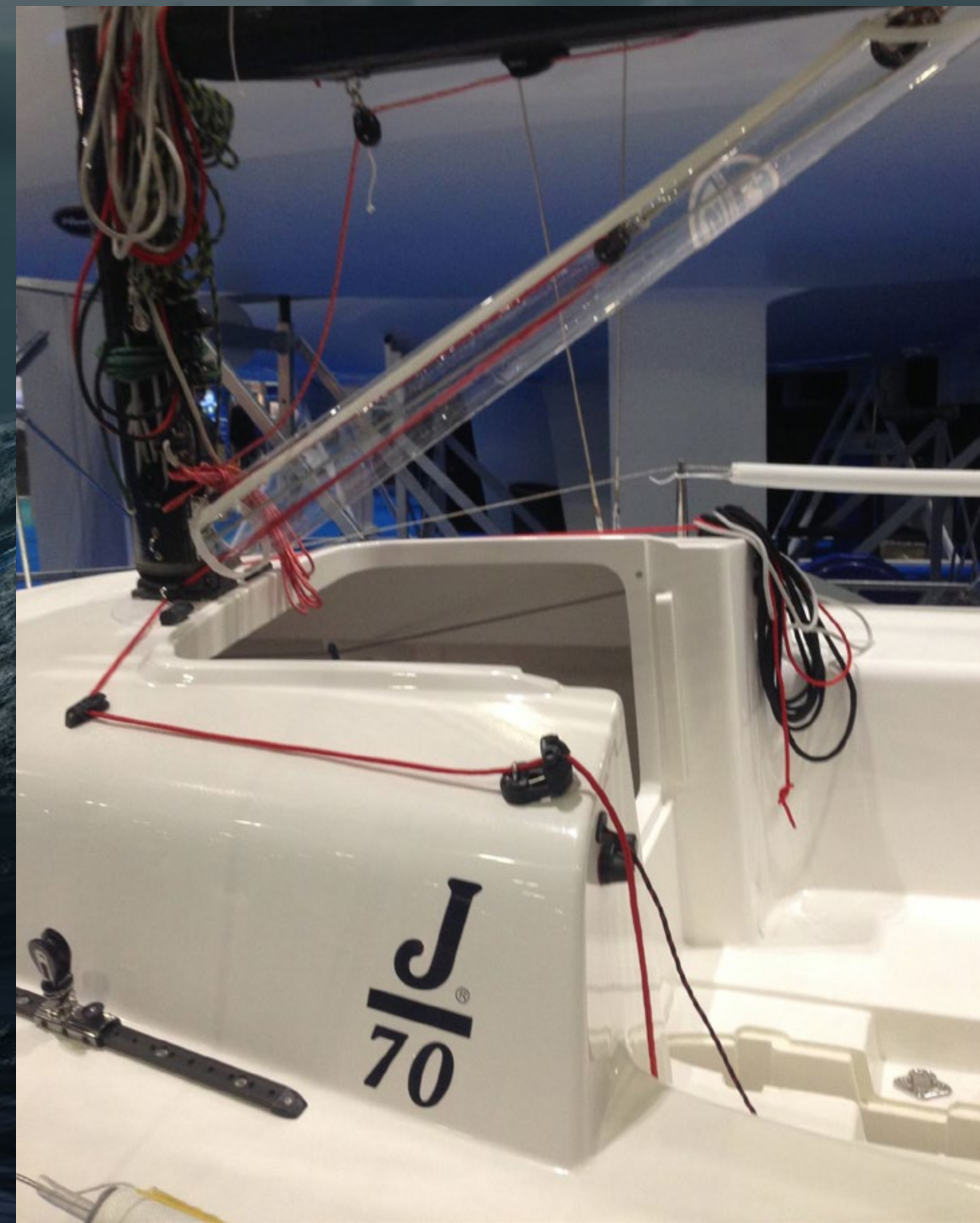




A kiállítás egyik nagy szava a „4D Experience” volt. Hogy ez pontosan mit jelent, az nem teljesen derült ki számunkra, mindenesetre a bejáratnál felállítottak egy „esőfalat”, vagyis egy nagy kaput, amiből felülről jött a víz. A kapuval szemben egy Raymarine éjjel is látó mozgás és hőérzékelős kamerát tettek, melynek segítségével, ha egy látogató megközelítette a kaput, akkor azon a helyen ahol a látogató állt, elzárták az esőt... Látványos ez tény, de hogy pontosan ezen túl a gyakorlati haszon hol mutatkozik meg, azt nem lett világos. Szintén a 4D hatás érzékeltetésére építettek egy zárt sörösátor szerű installációt, amiben körben minden falra vetítettek több projektorral, alulról pedig ventilátorokkal, és műfüsttel igyekeztek teljessé tenni az élményt. Kicsit zavarba jöttünk, mert az élmény nem hogy teljes nem volt, de leginkább semmilyen...

Szóval szép is volt, nagy is volt, de alapvetően pont ugyanolyan mint mondjuk a Budapest Boat Show dupla akkora területen. Mindezért egyébként 20 fontos (több mint 8.000 Ft) belépőt kértek, és elnézve a látogatószámot, ezt igen sokan meg is fizették.

<http://www.londonboatshow.com/>





# ALLES IN ORDNUNG? BOOT 2015

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS







Megátalkodott boat-show járóként az utóbbi években nem sok örömet leltem a látottakban. Leginkább a világhírű Genova-i hajókiállítás látványos összeomlása hatott rám sokkolóan, de a múlt héten Londonban látottak sem hangoltak jókedvre. A hatalmas Excel csarnok kiüresedett, a Temze partján az épület előtt, ahol máskor iskola és hadihajók pompáztak még egy kóbor ladik sincs kikötve.

Azt tudtam, hogy Düsseldorf nem ennyire sorsa sújtott, hiszen tavaly sem okozott csalódást, de az idei igazán meggyőző, a békeéveket megidéző atmoszférával fogadott. Már a reptérről kellemes szolgáltatás az ingyenes Boot-járat. A londoni Stanstedről 8 Fontért – úgy 2600 Forintért lehet bejutni a városba (míg Ferihegyről ugyanez 7000 Forintba kerül). Tudom, nem illene a magyar taxi árát összehasonlítani a londoni, vagy a düsseldorfi gyors busz, vagy a vonat árával, de itthon nincs más használható alternatíva.

17 csarnokban 213 000 m<sup>2</sup>-en 57 ország 1741 kiállítója osztozott. Sajnos idén – hosszú évek óta először - nem volt magyar kiállító. Úgy 1700 db hajó volt kiállítva, az előző évhez képest mintegy 2400 m<sup>2</sup>-el nagyobb területen, igazolva az iparág 3 százalékos növekedési ütemét. Azzal, hogy az új előírások megengedik, hogy 15 lóerőig jogosítvány nélkül lehessen motorost vezetni, nagyot lökött ezen a szegmensen. A 100 új modell bemutatkozása mellett 22 világpremiernek is helyt adott a kiállítás.

A törzslátogatóknak szokniuk kell, hogy mostantól külön csarnokban kapnak helyet a holland acélhajók, igazolva a folyami túrázás növekvő népszerűségét. A hagyományosan szuperyachtoknak fenntartott 6-os pavilon lassan újra telítődik. A túlélő nagyok (20-30 M) látványos jelenléte is jelzi, hogy nem áll gyenge lábakon a német gazdaság.

Persze a vitorlásoknak sem kell szégyenkezniük: a 25 méteres Oyster 82, vagy a 20 méteres Hallberg Rassy 64 sem egy csöppség.





A nagy sorozatgyártók hozták a formájukat, talán a Bavaria belépése a katarános piacra keltett némi feltűnést. Nagy siker az új Hanse 455-öse, idén már nem nagyon rendelhető, legalábbis szezonra biztosan nem készülne el. A Moody 54 egy új filozófia letisztult képviselője: egy hajó hatalmas, világos vízszint feletti terekkel újraértelmezi a monohull kissé konzervatív világát.

A versenyzők, a kishajósok is óriási kínálattal találkozhattak. Míg Londonban Big Ben új vállalkozása a BAR (Ben Ansley Racing) toboroz híveket az angolok által készített legendás serleg, az America's Cup visszaszerzésére, addig itt nagyobb hangsúlyt fektetnek az utánpótlás a tömegsport népszerűsítésére.

Ha már a tömegsportot említettem: nem mehetek el szó nélkül a felfújható hajók tömeges megjelenése mellett. A stand up paddle kőkeményre fűjt deszkái mindenütt feltűnnek, előre vetítve a vízen álldogáló tömegek várható megjelenését. Sikerét talán annak köszönheti, hogy nem igényel szofisztikált tudást, se hullámon, se szélben nem kell különösen kunsztolni, nincs sok szerelni való és szépek a színei. Azzal hogy kellően merev felfűjt deszkákat tudnak gyártani megjelentek a kis jollék is egészen jó hajózási tulajdonságokkal.

Egy ilyen kiállítás arra is jó, hogy szemrevételezhessük a parti tárolás legkorszerűbb módszereit, eszközeit. Bele sem merek gondolni, mekkora mutatvány lenne itt megjeleníteni a tárolás legnépszerűbb magyarországi eszközével az IFA alvázra gányolt kerek bakkkal! Pedig az is csak német...

Láttam olyan megoldást, ahol a hajó orr része megemelkedik, hogy szabaddá tegye a rejtőzködő horgonyt, de elidőztem a Judel/Vrolijk tervezőiroda elgondolkodtató projekthajójánál a Bente 24-nél. Nem a látvány, hanem a koncepció a lenyűgöző, ami egy környezettudatos anyagválasztásban érhető tetten.

Mindazoknak akik felesleges pénzüket szeretnék befektetni valami hajózáshoz köthető projektbe elsősorban az 1D-t a One day 24-est javaslom. A 24 lábás trélerezhető, elektromotoros hajóban 8-9-en férnek el. Egyszerűen



kezelhető önváltós vitorlázata gennakere a felnőtt oktatás, a teambuilding versenyzés kitűnő eszközévé teheti.

Végezetül, ha csak vásárolni akarunk vegyünk Brompton bicajt. Pár éve Németországban már az év kerékpárjának választották ezt a picire hajtható, de a közlekedésben teljesértékű, gyors és kényelmes angol cangát. Megjelenése a hajókiállításokon sem véletlen. Valamikor a 80-as évek közepén mielőtt a világvárosok egyik kedvenc közlekedési eszközévé nem vált, már feltűnt a vitorlás jachtokon. Ha azt látjuk hogy a **kis bringával jollékat vontatnak**, akkor végkép nehéz lesz ellenállni a csábításnak.





# ÚJ TREND

A DÜSSELDORFI  
HAJÓKIÁLLÍTÁSON

SZERZŐ: SIMÓ BÉLA





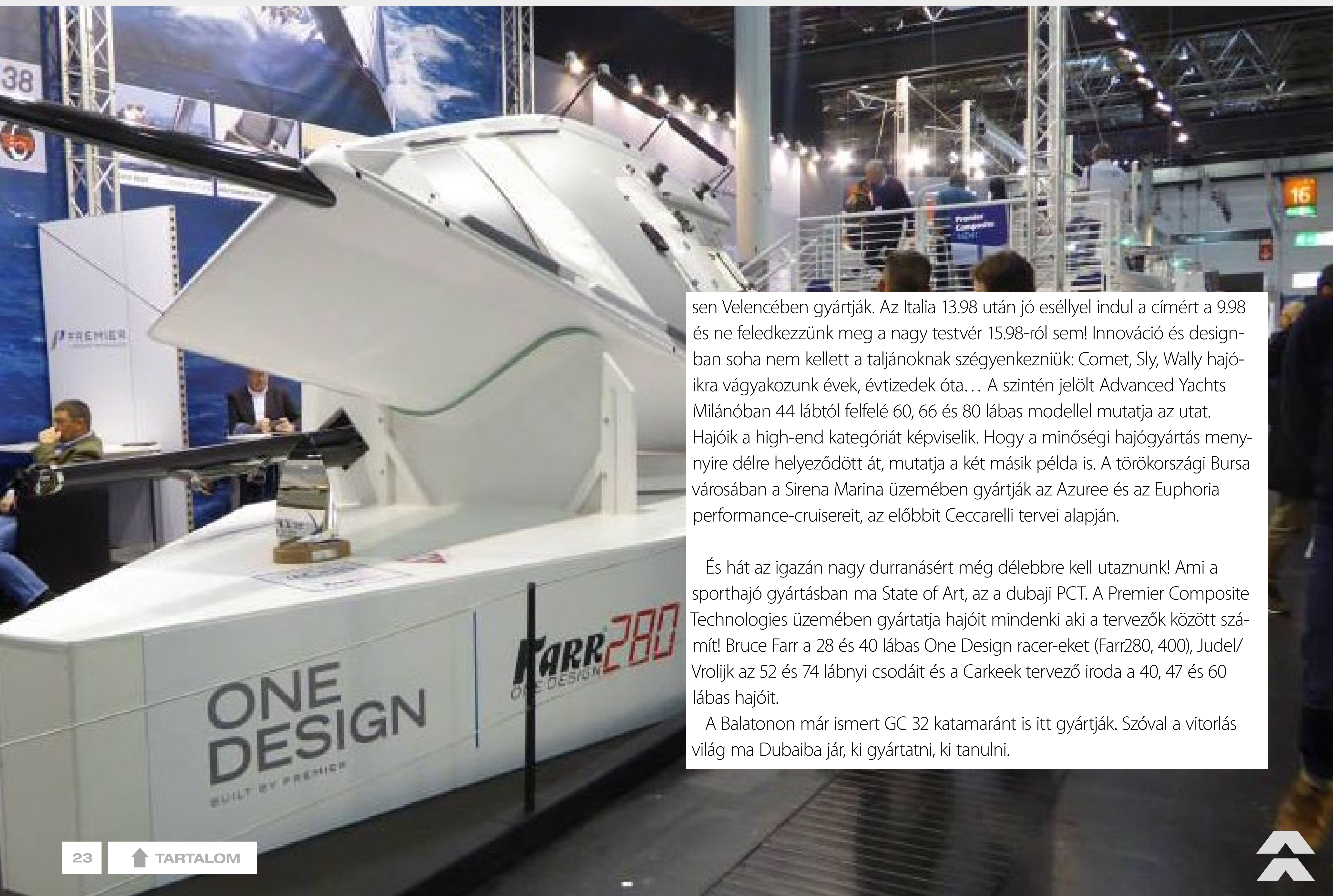


A custom, azaz egyedi hajók gyártásában Hollandia uralja a piacot. A nagy tömegben gyártott, és főleg charter közönséget megcélzó típusokat javarészt továbbra is német és francia gyárak ontják magukból. Ezeknél személy szerint mindig sokkal izgalmasabbnak tartottam a skandináv gyártók termékeit. A Luffe, Maxi, Comfortina, Swan és Baltic jachtok mintha kettővel magasabb ligában játszanának! A magas minőségnek viszont árnyoldala is van: nevezetesen, hogy például egy Hallberg-Rassy hajó tulajdonosa épp olyan elégedett harminc év elteltével is a hajóval, mint az első napon. Esze ágában sincs újat vásárolni!

Aki járt már egy HR belsejében az tudja, hogy mint egy patinás angol golfklub szivartermében, szinte megállt az idő. Ilyen volt száz éve, és ilyen lesz száz év múlva is... Ez a 22-es csapdája, legalábbis értékesítés szempontjából! Nem véletlenül helyezte át a termelését a Maxi Yachts Svédországból Lengyelországba. Ami ennél is meglepőbb, hogy az év jachtjának többször is megválasztott, illetve jelölt hajókat tőlünk nem is olyan messze, nevezete-







sen Velencében gyártják. Az Italia 13.98 után jó eséllyel indul a címért a 9.98 és ne feledkezzünk meg a nagy testvér 15.98-ról sem! Innováció és design-ban soha nem kellett a taljánoknak szégyenkezniük: Comet, Sly, Wally hajóikra vágyakozunk évek, évtizedek óta... A szintén jelölt Advanced Yachts Milánóban 44 lábtól felfelé 60, 66 és 80 lábás modellel mutatja az utat. Hajóik a high-end kategóriát képviselik. Hogy a minőségi hajógyártás mennyire délre helyeződött át, mutatja a két másik példa is. A törökországi Bursa városában a Sirena Marina üzemében gyártják az Azuree és az Euphoria performance-cruisereit, az előbbit Ceccarelli tervei alapján.

És hát az igazán nagy durranásért még délebbre kell utaznunk! Ami a sporthajó gyártásban ma State of Art, az a dubaji PCT. A Premier Composite Technologies üzemében gyártatja hajóit mindenki aki a tervezők között számít! Bruce Farr a 28 és 40 lábás One Design racer-eket (Farr280, 400), Judel/Vrolijk az 52 és 74 lábnyi csodáit és a Carkeek tervező iroda a 40, 47 és 60 lábás hajóit.

A Balatonon már ismert GC 32 katamaránt is itt gyártják. Szóval a vitorlás világ ma Dubaiba jár, ki gyártatni, ki tanulni.





# BUDAPEST BOATSHOW

KÖZÉPPONTBAN A VOLVO OCEAN RACE



A Budapest Boat Show kiállítás, 2015-ben több mint 50 kiállítóval, 80 hajóval, és 9500nm-en mutatkozik be a G pavilonban.

Az idei kiállításon a Volvo Ocean Race, kap kiemelt figyelmet a Volvo Autó Hungária Kft. támogatásával. A kiállításon egy 400 négyzetméteres Volvo Ocean Race programszigeten ismerkedhetnek a látogatók a versennyel, a csapatokkal és a legénység életével. Megtekinthető lesz a Volvo Ocean 65 versenyhajó belsejének egy részlete. A kalandosabb kedvű látogatók részt vehetnek a Volvo Ocean Race Grind versenyen. De a programszigeten kívül is változatos programok várják a látogatókat. Bemutatjuk a hajós mesterségeket, a látogatók kipróbálhatják magukat a hajókészítésben, kiskorú látogatóinkat pedig a Csemete Sarok várja színes programokkal.

## Generali Kikötő Színpad

A Budapest Boat Show Újdonság Pályázat helyezettjeinek lehetőséget biztosítunk, hogy termékét, újítását bemutassa a színpadon, de mindezek mellett a Volvo Ocean Race kulisszatitkai, a SÁMSON tengeri evezőshajó expedíciójának előkészületei, és olimpiikonjaink várják az érdeklődőket. Részletes programok a [boatshow.hu](http://boatshow.hu) weboldalon.

Stratégiai partner ► Magyar Vitorlás Szövetség

Főtámogató ► Generali Biztosító Zrt.

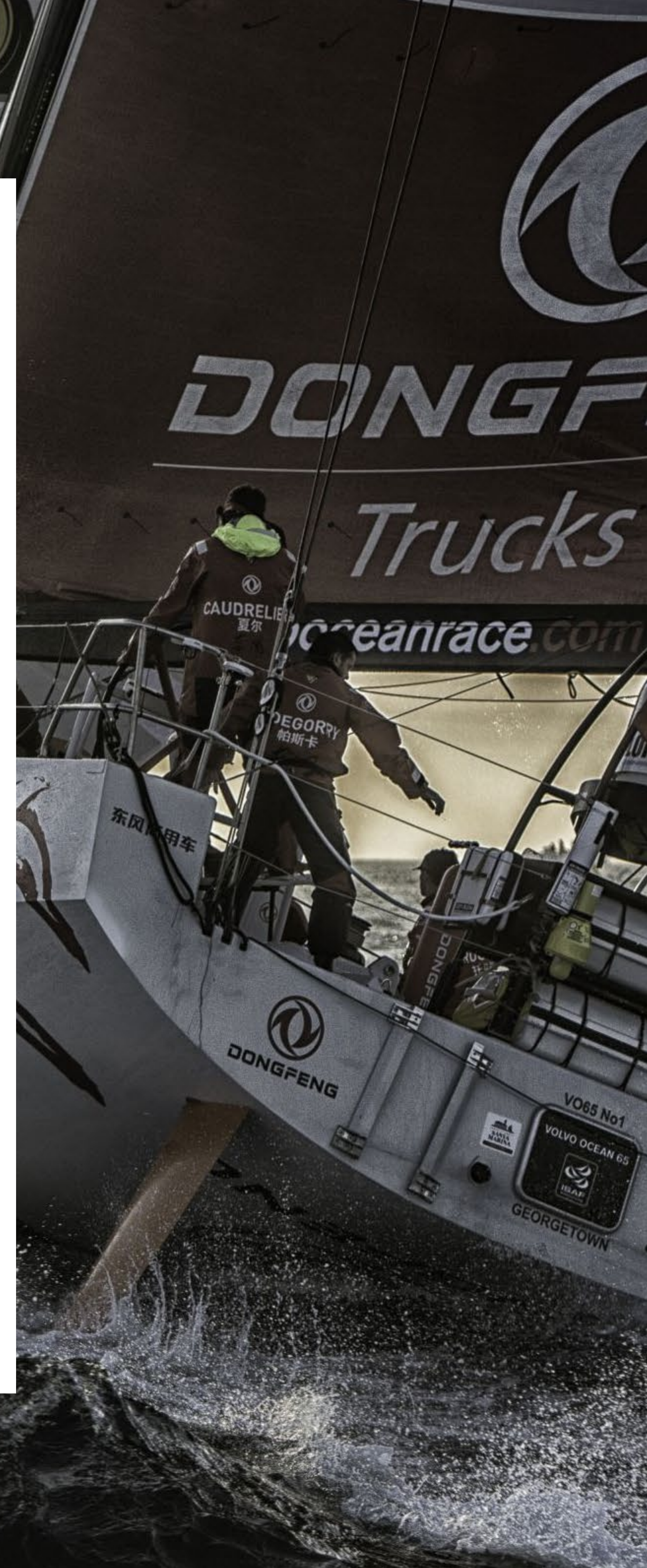
## Egyidejű rendezvények

FEHOVA Fegyver | Horgászat | Vadászat Nemzetközi Kiállítás

KARAVÁN SZALON

IV. FEHOVA-MEOE Nemzetközi Kutyaállítás

Országos Íjász Bajnokság





# 20%-os kedvezmény a Marina Fűzfőben szezonos tárolás már 330 000 Ft-tól!

Amennyiben Ön március 15-ig lefoglalja a helyét nálunk, a kikötői díjakból akár több mint 20% kedvezményt biztosítunk! Ha kérdése lenne, illetve bejelentkezéshez hívja a +36 (20) 580 3922 vagy a +36 (20) 580 4148-as telefonszámot, vagy írjon az [info@marina-fuzfo.hu](mailto:info@marina-fuzfo.hu) címre.



# VERSENYEK

28 MEGVAN AZ ÉV ELSŐ MAGYAR VB-ARANYA

36 BARCELONA WORLD RACE: KETTESBEN A FÖLD KÖRÜL

52 VOLVO OCEAN RACE: ABU DHABI-SANYA





# Megszállottan a legjobbnak lenni, ez az, ami vezérel minket!

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető  
eredmények

## Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól

 **QUANTUM**  
SAIL DESIGN GROUP

Quantum Sails Hungary – Quantum LOFT Alsóörs  
8226 Alsóörs, Füredi u. 15.

[www.quantumsails.hu](http://www.quantumsails.hu)



# Megvan az év első magyar VB-aranya

Forrás: Magyar Vitorlás Szövetség, Turák Péter







**M**egvan a magyar sport 2015-ös első világbajnoki címe! A repülőhollandi világbajnokságon a Majthényi Szabolcs, Domokos András kettős megszerezte pályafutása tizenegyedik vb-aranyérmét. A csapatnak lassacskán kijár, hogy a Repülő Hollandi hajóosztályt átkereszteljék Repülő Magyarokra.

Majthényiék elsőprő fölényel – kilenc futamon hét első és két második helyezéssel – védték meg címüket, és övék lett az abszolút pontverseny győztesét illető Ezüst Sombrero is. Majthényiék címvédőként utaztak ki Sydneybe, ahol az első hat futa-



mot megnyerték. Szerdán a hetediken is diadalmaskodtak, míg a nyolcadik sorozatban másodikként zártak. Mindez azt jelenti, hogy a 9. futam előtt már megnyerték az újabb világbajnoki címüket ebben a nem olimpiai hajóosztályban.

Ők szerezték a magyar sport első 2015-ös világbajnoki aranyérmét. A Majthényi Szabolcs, Domokos András páros olyan hajóval indult a világbajnokságon, amelynek a technikai fejlesztésében tevékenyen részt vettek. A többi magyar hajó közül Ziegler János és Polgár Csaba a 7., Süli András és Papp Dávid a 9., Gáborjáni-Szabó Gábor és Czeizel Balázs pedig a 18. A Sydneyben zajló világbajnokságon 47 hajó vesz részt.

Több perces vastaps, sok-sok gratuláció és méltató szavak fogadták a repülőhollandi-világbajnokságról hazatérő Majthényi Szabolcsot és Domokos Andrást Budapesten, a Magyar Sport Házában. A Magyar Vitorlás Szövetség képviselőjében Litkey Farkas elnökségi tag méltatta a páros újabb sikerét, majd Bálint Attilától, a Raiffeisen Bank Zrt. Private Banking üzletágvezetőjétől és Gáborjáni Szabó Gábortól, a balatonföldvári Spartacus VE elnökétől átvették a világbajnokoknak járó vándordíjat. Ezután egy rövidfilmet vetítettek le a





repülőhollandi hajóosztályról, amely bemutatta többek között az immár tizenegyszeres világbajnok párost is.

A Majthényi-Domokos duó élménybeszámolójában kitért arra, hogy bár a szélviszonyok ideálisak voltak, de a sydneyi öbölben több zavaró körülménnyel is meg kellett birkózniuk versenyközben. „Folyamatos volt a kompközlekedés, így nem csak az ellenfelekre kellett figyelniük, hanem a kompokra is” – mondta Domokos András. Majthényi Szabolcs a negatív körülmények ellenére nagyon élvezte a versenyt. „Sajnálom, hogy véget ért. Végig jól éreztük magunkat a hajóban, és nagyon örültünk, hogy működött az a rendszer, amit mi bevállaltunk és a felkészülés során összeraktunk” – összegzett Majthényi.

Domokos András az MVSZ-nek adott rövid interjúban elmondta: húsz éve kezdtek diadalmenetüket, és addig folytatják, amíg élvezik a vitorlázást.- A különlegesség az volt, hogy éppen húsz éve nyertük az első világbajnoki aranyunkat, és szintén Ausztráliában - nyilatkozta hazaérkezése után Domokos András. - Úgyhogy az évforduló miatt ez a viadal többet jelentett nekünk, mint egy sima világbajnokság.



Amúgy inkább kellemetlen volt Sydneyben, egy metropolisz közepén szennyezett vízen és levegőben, iszonyatos hajóforgalomban versenyezni. Ez senkinek nem ideális, főleg az olyanoknak nem, mint én, akik azért szeretnek vitorlázni, hogy a természethez közel, szép környezetben legyenek. Ezt sajnos most nem lehetett elmondani.

- Vigasztalhat, amilyen előnnyel nyertetek...
- Való igaz, de amúgy akadt már példa

arra, hogy ilyen fölényrel győzzünk. 2006-ban a floridai St. Petersburgben az első futamban másodikkak lettünk, utána viszont csak első helyeink voltak.

- Ilyen eredményre számítottatok?
- Ezt nem lehetett előre tudni. A vitorlázás technikai sport, és bármennyire jól felkészült egy versenyző, bármilyen gondosan készíti fel a hajóját, mindig benne van a pakliban, hogy a hajóval történik valami.





Sydneyben például az egyik magyar párosnak három futama úszott el azon, hogy az árbocukon tönkrement valami. Egy kompetens versenyző nem jelentheti ki előre, hogy biztosan nyerni fog egy versenyen.

- Miben voltatok jobbak a mezőnynél?

- Mind a taktikai, mind a technikai felkészültségben. Taktikai felkészültség alatt a versenyre való érettséget értem, illetve azt, hogy ki értékeli és használja ki jobban a verseny körülményeit, a szélváltozásokat, a

hullámviszonyokat. A technikai rész pedig a hajó, a rudazat, a vitorlák összehangoltsága, és a manőverek színvonala.

- Ami az utóbbi illeti, tavaly lett új hajótok.  
- Áprilisban kezdtünk el vele vitorlázni, miután elkészült. Már ebben nyertük a júliusi skóciai világbajnokságot is, de akkor még nagyon új volt a hajó, nem igazán volt kipróbálva, ötven órát sem tudtunk előtte vitorlázni vele. Sydneyben azért már jóval komfortosabban éreztünk benne magunkat.

- Meddig terveztek még, hogyan képzelitek a jövőt?

- Ami engem illet, már nem motivál, hogy még egy világbajnoki címet nyerjünk, sem, hogy tizenöt vagy húsz legyen. Ráadásul ahhoz, hogy így tudjunk vitorlázni, megfelelő anyagi háttérre lenne szükség. Ehhez képest a támogatásunk nem elég ahhoz, hogy végigcsináljunk egy évet, saját magunknak is kell pénzt beleadnunk. Másrészt komoly fizikai igénybevétel ez











a sport, a kormányosnak is, de nekem, a legénységnek még inkább. Amíg még élvezhető a versenyzés ezen a szinten, csinálom, viszont ha már több lesz benne a fájdalom, akkor már nem lesz érdemes. Eddig is az motivált, hogy szeretek vitorlázni, de már kicsit fanatizmusnak érzem, hogy negyven éves kor felett is csinálja az ember. Majd kiderül, hogy még meddig megy...



# KENESE-KESZTHELY

- ▶ egy feltöltéssel
- ▶ két motorral
- ▶ 12 utassal



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát





# Barcelona World Race: kettesben a föld körül

Forrás: Vitorlás Tudattágítás





**D**ecember 31-én tizenhat vitorlázó vágott neki nyolc hajó fedélzetén, hogy a katalán fővárosból indulva körbevitörölázza a Földet. Az útvonal nem bonyolult: ki a Gibraltári szoroson, délről megkerülni a három nagy fokot (Jóreménység, Lieuwin, Horn), majd vissza. A mezőnyben ott van Fa Nándor is, akivel végül nem indult Goszleth Marcell, helyette Conrad Colman új-zélandi offshore vitorlázó ugrott be az utolsó pillanatban.

Induláskor GAES és a One Planet, One Ocean & Pharmaton korai rajtos volt, nekik vissza kellett térniük a vonal mögé, és szabályosan ismét megindulni. Az esélyes Hugo Boss és a Cheminées Poujoulat váltogatta egymást az élen, de senki sem trükközött nagyon, próbáltak együtt maradni, mert az előrejelzés változókéony időjárást ígért. Azt pedig mindenki tudta, hogy aki először ér ki a Gibraltári-szoroson, az könnyedén növelheti majd az előnyét. A paron összesereglett nézők között feltűnt Jean-Pierre Dick, a verseny kétszeres győztese is.

Az első éjszakán a Cheminées Poujoulat vezette a mezőnyt, mögötte a GAES (+ 0,5 tmf), majd a Hugo Boss, a Renault Captur negyedikként 7 mérföldre keletre

volt a vezető hármastól, Neutro-gena, One Planet, One Ocean & Pharmaton, Spirit of Hungary. Fa Nándorék húzódtak leginkább keletre, a mezőny többi tagjához képest a legnagyobb kockázatot vállalva, hátha előbb kapnak friss szelet. Január első napjának estjén már a HB vezetett, de épp csak egy orrhosszal a CP előtt, a harmadik GAES-t a viszonylag gyorsan felzárkózó (tíz mérföld hátrányt dolgoztak le öt óra alatt) Neutrogena szorongatta. A Renault







Captur kissé lemaradt, mert a genakker felhúzójukon szerelnivaló támadt. Az One Planet, One Ocean & Pharmaton, a WAW és a SoH maradt a keleti csapáson.

Másodikára virradóan ugyancsak megfáradtak az élboly tagjai, a Hugo Bosson például óránként kellett halzolni a sötétben, ahogy a spanyol partok mellett takkolgattak Gibraltár felé. A GAES és a Renault Captur délnek vette az irányt - erősebb szél, cserébe erősebb ellenáramlás. A hátsó hármas végleg leszakadni látszott a vezet hajóktól, sebességük egyre többször csökkent három csomó alá, sőt a SoH konkrétan sokszor az egy csomót is alig érte el. Délután (18:50 CET) a HB rekordot döntött: a rajt és Gibraltár (5°37' Ny) között lévő 538 tengeri mérföldet 2 nap, 5 óra, 50 perc alatt teljesítették (előző szint: Virbac-Paprec 3, 2010/11, J-P Dick, Loick Peyron, 3 nap, 7 óra, 55 perc). Negyvenhárom perccel később jött a Neutrogena (negyedikből második), majd 20:59-kor a Cheminées Poujoulat (+ 20 tmf). A GAES volt a negyedik (+25 tmf), de ők még relatíve olcsón megúszták az Alborán-tengert (tudtak jönni 7-8 csomóval), a többiek ott ragadtak. Renault Captur +100 tmf, One Planet, One Ocean & Pharmaton és WAW





5 csomós csúcsebesség, SoH 2,5 csomós átlag 24 órára.

Harmadikán hajnalban az Renault Captur is átvergődött a szoroson, még mindig a korábbi rekor-didőn belül, és csatlakozott a nyugatnak tartó vezető négyeshez, melyben sűrűek voltak a pozíciócserék. Az éjszaka a Hugo Boss csapatát viselte meg a legjobban, a hajó teljesítménye körülbelül 30 százalékkal volt rosszabb az elvártnál. Azok hamar kiderült, de csak napvilágnál és nyugodt körülmények között lehetett orvosolni: a tőkesúlyra akadt halászháló lassította őket. A GAES is szenvedett hasonló problémával, a RC-ről egy kisebb kitérés jelentett Jörg Reichers: épp összetekertük a nagy genakkert, csak az egyik kormány volt a vízben, de úgy döntött, egyedül nincs kedve, így felcsapódott. A hajó azonnal felluvolt. Szerencsére nem tört össze semmi, de a 33 csomós szélben inkább lenyomtuk mindkét lapot, és úgy haladtunk, még hozzá a halzolás határán, hogy biztonsággal elhaladjunk egy tanker mellett. Aztán kaptak a nyakukba még egy büntetést is, mivel a Gibraltári-szorosban nem tartották távol magukat az egyik tiltott zónától.

A Spirit of Hungary fedélzetén Fa Nándor és Conrad Colman pedig lassan kénytelen volt elkönyvelni, hogy a One Planet, One Ocean & Pharmatonnal kettesben maradtak az Alborán-tengeren, egy velük együtt mozgó magasnyomású zóna foglyaiként. Colman: nincs mit tenni. Óriási különbség van aközött, hogy milyennek kellene lennie az időjárásnak, és hogy milyen valójában. Nyolc csomós szél helyett jó, ha kettő fúj. Fa Nándor: a rajtnál túl konzervatívak voltunk, az A3-as genakker helyett a reacher-t húztuk fel, és emiatt indultunk túlzottan kelet felé. Hátrányuk ekkor 300 mérföld volt az elsőhöz képest, amelyik ekkor épp a Neutrogena volt, de a vezető trió egymáshoz képest három mérföldön belül haladt. 18:50-kor a WAW is átlépett Gibraltárnál, magára hagyva "odabent" a magyar hajót (még mindig 120 mérföldre a szorostól).

Vasárnap (jan. 4.) dél felé haladtában elkezdett kelet-nyugat irányban kissé széthúzódní a banda, a Renault Captur és a One Planet, One Ocean & Pharmaton viszont zárkózott az élbolyra, köszönhetően a Gibraltár és Madeira közötti erős szél utolsó lökéseinek.





## Rendetlen hajónapló

### Január 5.

Renault Captur, az ötödik helyről: senkinek ne legyenek illúziói, az IMOCA 60-as igenis sportos hajó. Rendszeresen cserélgetjük a genakkert és a spinakkert, vitorlát állítunk, kormányzunk, navigálunk és persze pakolunk – nem jut sok idő a pihenésre. De legalább ott vannak az ellenfelek, akikkel lehet küzdeni. Kivéve nekünk, most, úgyhogy „csak” annyi a feladat, hogy a lehető leggyorsabban haladjunk. Beálltunk a fix vál-

tásokra, amiken csak akkor változtatunk, ha az időjárás megköveteli.

A Hugo Boss és a Neutrogena eközben egymástól egy mérföldnyire haladt az élen, míg 15:39-kor (UTC) a Spirit of Hungary – továbbra is vánszorogva – kilépett az Atlanti-óceánra.

GAES Centros Auditivos: 2 és 6 csomó között fúj, próbáljuk túlélni. A teliholdnak hála látjuk a pöfföket a vízen. És a nyugodt körülményeknek köszönhetően végre meg tudtunk szerelni egy csomó mindent, a hajó újra olyan állapotban van, mint a rajtnál.

### Január 6.

A HB (és jóval később a We Are Water is) a Kanári-szigeteket azok keleti oldalán tervezte elhagyni, míg a Neutrogena, a GAES és a Renault Captur közöttük akart átnavigálni. A One Planet One Ocean – Pharmaton kezdettől nyugatabbra tartott, mint bárki, amiből következett, hogy a szigetcsoport nyílt víz felőli oldalán maradnak.

### Január 7.

A HB az éjszaka folyamán áthalzott nyugat felé, egyrészt, mert közeledett a part, másrészt, mert gyengült a szél, harmadrészt pedig, hogy visszazárjanak ellenfeleik elé. A korábbi 13 mérföld előny 11-re csökkent. Az éjszaka nyertese a Cheminées Poujoulat volt, amelyik újra harmadik helyen vitorlázott, 8 mérfölddel a GAES előtt. A következő két napban friss szél és újabb taktikai döntés várt a mezőnyre, történetesen, hogy a Zöld-foki szigeteket hogyan abszolválják. A helyzet hasonló itt is, mint a Kanári-szigetekenél: nyugatra általában több a szél, cserébe hosszabb a megteendő út. Két ilyen szituáció között elkezdtek látványosan kijönni a hajók közötti generációs különbségek, az OPOO-P-nek napi 40-50 mérföld veszteség is kinézett friss, egyenletes szélben haladva.







14:00 (UTC)-kor: HB, Neutrogena és CP (+20 tmf), GAES (+20,2 tmf).

## Január 8.

Guillermo Altadill (Neutrogena), a Zöld-foki szigetek előtt: nagyon változékony az időjárás, összevisszák a hullámok, úgyhogy sokat van kézben a kormány, inkább nem kapcsoljuk be az automatát. Sejtettük, hogy szoros verseny lesz 3-4 hajó között, ráadásul eddig komoly taktikai húzásokra sem volt lehetőség, azonos előrejelzésből dolgozunk azonos szoftverekkel, úgyhogy

ugyanazt csináljuk. A szigetek közelében a GAES vezetett, tőlük 56 mérföldre nyugatra haladt a CP és a Neutrogena, további 75 mérföldre a HB. Itt fontos megjegyeznünk, hogy a sűrű pozícióváltások oka nem minden esetben egy adott hajó sikere. A dolog néha a számítási metódusból adódik, lévén a helyezéseket a következő elméleti pályajelhez (fix pont) számítják. Mivel ez most a Jóreménység foka, így az azonos szélességi kör mentén lévő egységek közül a legkeletibb van előrébb. Ebből adódott, hogy a HB ekkor hatodikként lett rangsorolva.

## Január 9.

Guillermo Altadill (Neutrogena): olyan, mintha az Atlanti-óceán IMOCA 60-asokkal lenne tele. Múlt éjjel 200 méterrel a GAES mögött mentünk keresztbe, 20 csomós sebességgel. Épp kávét csináltam magamnak. Amikor a fedélzetre léptem, zöld fényt láttam és egy vitorlát. Elég meglepődtem. Napkeltekor pedig a CP került a látóterünkbe.

Közben a Spirit of Hungary jelentette, hogy a felhúzó szakadása miatt elvesztette a gyenge szélre való (A2) genakkerét. Az OPOO-P és a WAW kezdett közel kerülni egymáshoz, de előbbi nem adta könnyen magát, öregebb hajókkal gyorsabbak voltak üldözőiknél.

## Január 10.

Számítás ide vagy oda, a HB volt a legdélebbre, 24 óra alatt a legnagyobb távot tudta le (nyilván-valóan a legjobb átlagsebességgel). A WAW reggel elhagyta a Zöld-foki szigetet, azok nyugati oldalán, a OPOO-P 60 mérfölddel volt előttük. Bruno Garcia (We Are Water): tudjátok, mit láttam, amikor felkeltem, és a kokpitba kiérve felnéztem az árbocra? A szélmérő műszer hült helyét. Nagyjából ott vagyunk,







ahol négy éve elvesztettük a President (akkor Jean Le Cam-mal indult) árbocát. Akkor ment minden a levesbe, most a szigetek szelleme beírte egy kisebb áldozattal.

## Január 11.

Anna Corbella (GAES-Centros Auditivos): sokkal tapasztaltabb vagyok, mint négy éve, amikor Dee Caffari volt a párom. A tempó most sokkal nagyobb, így sűrűbben követik egymást a kényes helyzetek. Akkor alig tört el valamink, most azért rosszabb a helyzet. De tűrhető, és sokat tanul-tunk, még ha ez kívülről nem is látszik, ám délen jól jön majd ez a tudás. Eszközöltünk néhány változtatást, aminek azért örülök, mert jobb most túlesni rajtuk.

700 mérfölddel az élen haladók mögött Fa Nándorék a saját versenyüket nyomták: nem vagyunk a többiek közelében, de a monitoron látjuk, mit csinálnak.

## Január 12.

Három hajó átlépte az Egyenlítőt: HB 01:50, Neutrogena 03:00 (a HB-tól 40 mérfölddel nyugatra), CP 04:20. A HB ezzel új Barcelona-Egyenlítő rekordot állított fel, 24 órát és 10 percet faragva a 2010-11-es verseny szintidejéből (a 2006-os verseny nov-







photo Gilles Martin-Roger / Barcelona World Race

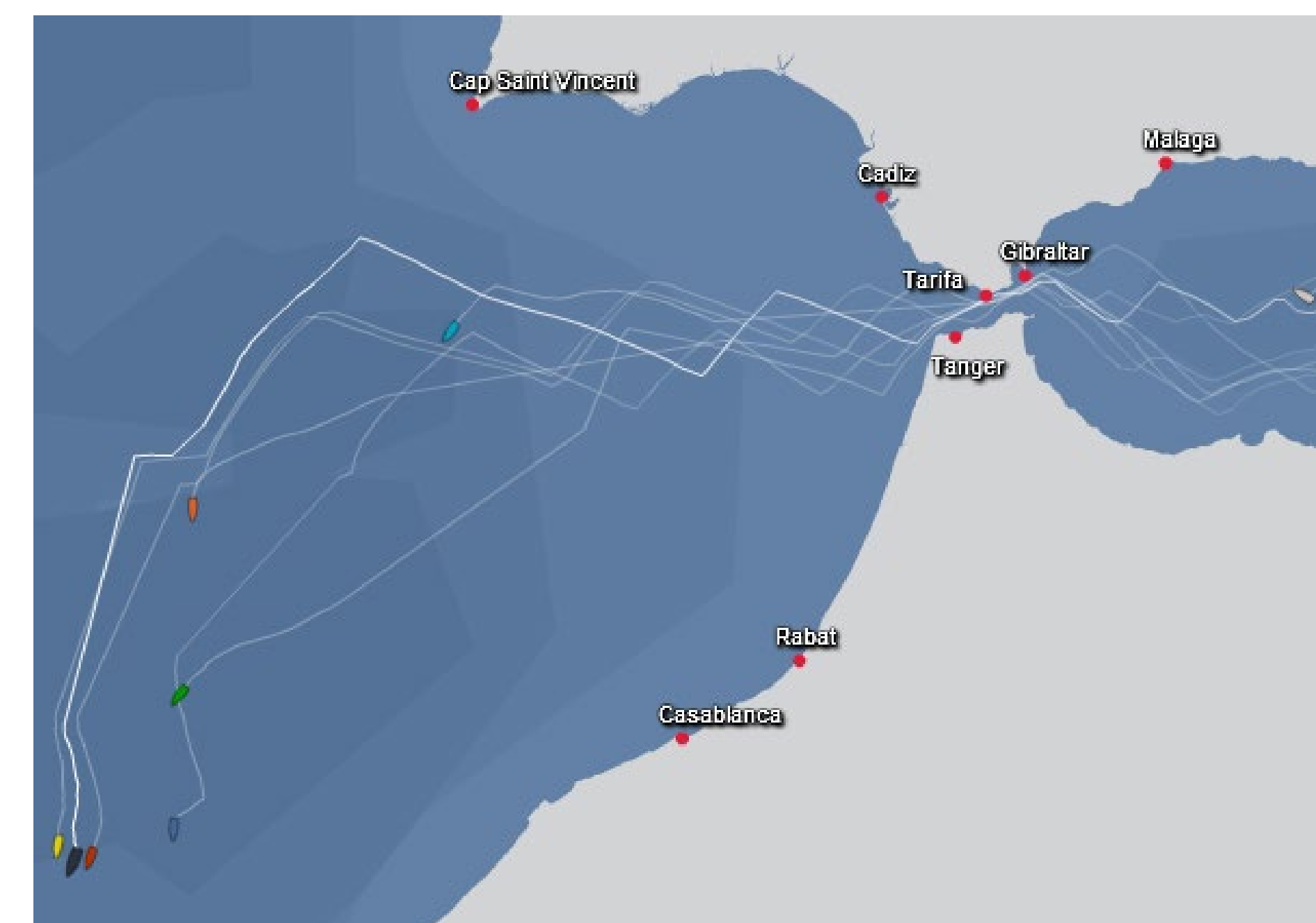
emberben rajtolt). A GAES-t egy, a nagyvitorlával kapcsolatos probléma lassította, a RC-t a klasszikus Doldrums-körülmények. Az egyenlítői konvergencia zónát ők nem tudták olyan lendületesen maguk mögött, mint az élboly, 1,1 csomós sebességük gyorsnak semmiképp sem volt mondható.

### Január 13.

Alex Thomson (HB) kicsit panaszkodott: nehéz átkelés volt, keményebb, mint amire számítottunk. Van 50 mérföld magasságunk a többiekhez képest, remélem, a következő pár napban 50 mérföld előnyt tudunk kovácsolni belőle. Pláne, hogy sebességi verseny várható. Pepe Ribes (HB): a CP és a Neutrogena közelebb került hozzánk a Doldrums-on való átkelés közben, mi nagyon lelassultunk, ők pedig elkezdtek kikerülni minket. De most nálunk a labda, meglátjuk, mikor tudunk újra növelni a távolságot.

A barzíliai Recife magasságába érve, majd azt elhagyva egyenletes körülmények között haladtak a hajók, a légénységek ismét be tudtak állni fix váltásokra, lehetőség adódott némi pihenésre. Bernard Stamm (Cheminées Poujoulat): olyan gyorsan megyünk délnyugat felé, amilyen gyorsan csak tudunk, ám ami a folytatást

illeti, több lehetőséget is megvizsgálunk. Mindketten a tökéletességre törekszünk, így folyamatosan állítjuk a vitorlákat, de azt el kel ismernem, hogy az autopilot jobban kezeli a kormányt, mint akármelyikünk. Jó lendülettel fogunk délnek haladni, hiába kerül két-három magasnyomású zóna az utunkba. Az elsőig öt-hat napunk van eldönteni, hogyan közelítsük meg. A verseny intenzitása egyikőnket sem lepte meg, az viszont igen, mennyire egyformák a hajók. Ha csak a potenciált nézzük, nyilván a HB-t tekinthetjük a leggyorsabbnak, de a többiek sem kutyák. A Doldrums-ban volt egy kis gondunk a nagyvitorla felhúzójával, eltartott egy darabig, mire megoldottuk. És ha az nem lett volna elég, a génuát is megúszattuk.





### Január 14.

Ahogy az a Földkerülő versenyeken előfordul, stabilizálódott a helyzet. Az élmezőny egyenletes északkeleti szélben nagyjából egy irányba tartott, hasonló sebességi adatokat produkálva. 07:15-kor a WAW, 12:05-kor a OPOO-P átlépte az Egyenlítőt, előbbi 21 órával és 35 perccel volt akkor lemaradva az ötödik RC-től. A Spirit of Hungary magára maradt az északi féltekén, 400 mérföldre az Egyenlítőtől – és gyengülni kezdett a szelük. Aztán 21:02-kor becsapott a ménkű: kidőlt a HB árboca!

### Január 15.

Alex Thomson (HB): 350 mérföldre keletre vagyunk Brazíliától. Pedig olyan jól ment: rekordidőt mentünk Gibraltárig, aztán az Egyenlítőig, vezettünk 60-70 mérfölddel. Vitorlát cseréltünk, a körülmények jók voltak, én a hajó orrában voltam. Aztán egyszer csak elszállt az orrvitorla be-tekerője. A vitorla felszállt a levegőbe, az árboc még állt egy pillanatig, aztán a vízbe csapódott. Az ilyesmi megtörténik, de ennek most nem kellett volna, hiszen a tönkrement alkatrész egy fémdarab a betekerőben. 6 csomóval motorozunk Salvador de Bahia felé, három nap múlva érünk oda. Hajóra rakjuk a gépet, hazavisszük, készítünk bele új

árbocot. Ami vigasztal, hogy épül az új Hugo Boss, négy-öt hónap múlva kész lesz. Összekapjuk magunkat, sokat edzünk, és majd jól megnyerjük a Vendée Globe-ot (Thomson legutóbb harmadik lett – iSail). Stewart Hosford, igazgató, Alex Thomson Racing: a vitorlacsere közben az a vorstag, amin a betekerő van, egyedül maradt, csak az tartotta az árbocot. Ami kidőlt, és csak utána tört ketté. Azt a részt, ami kilógott a hajóból, levágták. A legfontosabb, hogy mindketten jól vannak. Ők minket hívtak, mi a verseny igazgatóságát.

Guillermo Altadill (Neutrogena): egy spanyol dal szerint „ha egy barátod elhagy, valami meghal benned”. És mi így érzünk. Alex és Pepe az ellenfelünk volt a vízen, egészen a célig akartunk küzdeni velük. Ha valaki kiesik közülünk, az egyben azt is jelenti, hogy eggyel kevesebb segítségre számíthatunk, ha keményebbre fordulnak a dolgok. Ha ez vigasztal benneteket, srácok, ez a ti versenytetek volt, és csak mindannyiunk közös ellensége, a szerencsétlenség állíthatott meg titeket, amelyik ott vár ránk minden esőfelhőben, szellőkésben vagy meglovagolt hullámban. Bernard Stamm (Cheminées Poujoulat): első és legfontosabb, hogy sajnáljuk őket.

És a versenyért is kár, mert odalett az egyik esélyes. A magunk részéről a biztonságra törekszünk, hogy velünk ne forduljon elő hasonló.

Az eset kapcsán a Spirit of Hungary Facebook-oldalán különös felhívás jelent meg, melyet szerkesztés nélkül teszünk közzé:

“KÉRJÜK A TÉMA MAGYAR KÖVETŐIT - itt a Spirit of Hungary oldalán - mintegy baráti felhívásként - NE TEGYENEK NEGATÍV KEJELENTÉSEKET az esetre. Ennek a témának a nézettségét nem szeretnénk a mi oldalunkon linkgyűjtésre használni. FA Nándor és csapata nagyon jó emberi és szakmai kapcsolatban van Alexszel, Pepével és a HUGO BOSS csapattal. A NY-BCN feladáskor a BOSS managere a legőszintébb, legjobbszán-dékú szakmai támogatásával biztosította Fa Nándort. A legnagyobb tisztelet irántuk és döbbenet ül rajtunk a hír hallatán ismerve, hogy ennél komolyabb szakmai és finansziális háttér nem létezik ebben a versenyhajó kategóriában, legfeljebb Michel De'j mögött van hasonló komoly komplex szakmai háttér-birodalom a 60 lábasok francia világában.





Kérjük a Spirit of Hungary rajongó táborát, hogy kövessék a HUGO BOSS 60' eseményeit a ba-jban is tisztelettel. Nagyszerű hajósok mind Alex mind Pepe. Nem beszélve a hajó és hajósok korábbi sikereiről.”

Nyilván azért van, mert nem értünk hozzá, de elképzelni sem tudjuk, hogy erre mi szükség volt...

## Január 16.

A reggeli (09:00 UTC) pozíciójelentés nem tartalmazza a Neutrogena adatait. Elméletileg nincs baj, csak átmentek "Szellem üzemmód"-ba. Erre a versenykiírás lehetőséget ad, még hozzá ötször a regatta folyamán. Az útvonalat felosztották öt szakaszra (Gibraltár - Egyenlítő, Egyenlítő - Jóreménység foka, Jóreménység foka - Horn-fok, Horn-fok - Egyenlítő, Egyenlítő - Gibraltár), eze-ken minden egységnek egyszer jogában áll úgy dönteni, hogy 24 órára eltűnik a publikum (és az ellenfelek) szeme elől. Biztonsági megfontolásokból a verseny igazgatósága 30 percenként láthatja a pozíciójukat. Hogy a Neutrogena így akar keletre húzni, vagy csak a többiekkel elhítenni, hogy erre készül, és belevinni őket valami akcióba, az csak holnap reggel derül ki.

## A Barcelona World Race csapatai

**Cheminées Poujoulat** (Farr Yacht Design, 2007, vízkiszorítása 8000 kg):

Bernard Stamm (SUI), kétszeres IMOCA világbajnok, háromszor futott neki a Vendée Globe-nak (legutóbb végül kióvták), Velux 5 Oceans győztes, Around Alone győztes, ötször indult a Transat Jacques Vabre versenyen, ezen felül számtalan regattán vett részt hol egyedül, hol párban.

Jean Le Cam (FRA): kétszer teljesítette a VG-t (legutóbb ötödik lett), egyszer ki kellett állnia, háromszor nyert La Solitaire du Figaro-t, megszámlálhatatlan alkalommal indult transzatlanti versenyeken. És 2009-ben volt egy rossz emlékű éve.

**GAES Centros Auditivos** (Bruce Farr Yacht Design, 2007, vízkiszorítása 8800 kg):

Anna Corbella (ESP): BWR 2010/11 hatodik (Dee Caffari-val), Mini Transat 2009, tizenharmadik, első nő. Ezen felül rengeteg Mini versenyen indult, Marín-nal két éve vitorláznak együtt.



Gerard Marín (ESP): BWR 2010/11 nyolcadik (Ludovic Aglaor-al), éveket versenyzett a Mini osztályban.

**Hugo Boss** (VPLP/Verdier, 2010, vízkiszorítása 7500 kg):

Alex Thomson (GBR): kétszer futott neki a VG-nek úgy, hogy nem tudta befejezni, míg aztán a 2012-13-as kiadásban harmadik lett. BWR 2008/09 második (Andrew Cape-el), Transat Jacques Vabre 2011 második (Guillermo Altadill-al), ésatöbbiésatöbbi...

Pepe Ribes (ESP): Volvo Ocean Race 2011/12 negyedik (Telefónica), BWR 2010/11 negyedik (Alex Pella-val), VOR





2008/09 harmadik (Telefónica Azul), VOR 2005/06 hatodik (Movistar), VOR 2001/02 harmadik (Nautor Challenge/Amer SportsOne). Három AC-kampány (1999, 2004, 2007) résztvevője. Meg az apró.

**Neutrogena** (Bruce Farr Yacht Design, 2007, vízkiszorítása 8000 kg):

Guillermo Altadill (ESP): VOR 2008/09 (Team Russia és Delta Lloyd), VOR 2005/06 (Ericsson Racing), nekiszaladt a 2007/08-as BWR-nek (Jonathan Mckee-vel), Jules Verne Trophy 2003, VOR 2002/03 második (Assa Abloy), Whitbread 1993/94 harmadik (Galicia-Pescanova), Whitbread 1989/90 (Fortuna), transzatlanti versenyek és Fastnet Race-ek tömkelege, AC 2007 (Team Germany), a spanyol Tornádó csapat kapitánya (Athén 2004, Atlanta 1996 - arany), a spanyol olimpiai csapat kapitánya (Szöul 1988, Barcelona 1992)

José Munoz (CHI): Portimão Global Ocean Race 2008/09 második (Felipe Cubilloszal), háromszor kelt át az Atlanti-óceánon, kétszer teljesítette a Fastnet Race-t.

**One Planet, One Ocean & Pharmaton** (Owen-Clarke Design, 2000, vízkiszorítása 8900 kg):

Aleix Gelabert (ESP): Mini Transat 2011 tizennyolcadik (első spanyol), Mare Nostrum 2001 és 2003 (Anna Corbella-val), a spanyol válogatott edzőpartnere a 2004-es athéni Olimpiára.

Didac Costa (ESP): Mini Transat 2011 huszonegyedik, Mini versenyek résztvevője.

**Renault Captur** (Groupe Finot Conq, 2007, vízkiszorítás 8800 kg):

Jörg Reichers (GER): Transat Jacques Vabre 2013 harmadik (Pierre Brasseur-el), La Solidaire du Chocolat 2012 első (Class 40), Transat Quebec - St. Malo 2012 második (Class 40), Route du Rhum 2010 hatodik (Class 40), és még egy csomó verseny Class 40 kategóriában, hol párban, hol egyedül.

Sébastien Audigane (FRA): BWR 2010/11, de nem jött össze (Kito de Pavant-al), Jules Verne Trophy 2005 (Orange II), plusz öt másik Jules Verne kísérlet, több sikeres rekordkísérlet részese, Transat Jacques Vabre 2007 második (Yann Eliés-el),

Transat AG2R háromszor, La Solitaire du Figaro hétszer (2002-ben szakaszgyőzelem).

**Spirit of Hungary** (Fa Nándor - Déry Attila, 2014, vízkiszorítása 8800 kg):

Fa Nándor (HUN): VG 1992/93 ötödik, VG 1996/97 kísérlet, BOC Challenge 1991 tizenegyedik, Földkerülés egy Balaton31-esen 1985/87 (Gál Józseffel)

Conrad Colman (NZL): Global Ocean Race 2011/12 első, Mini Transat 2009 huszonegyedik, Route du Rhum 2010 huszonnyolcadik (Class 40)

**We Are Water** (Bruce Farr Yacht Design, 2007, vízkiszorítás 9200 kg):

Bruno Garcia (ESP): BWR 2010/11, kiálltak (Jean Le Cam-al), Mini Transat 2013 ötödik, Mini Transat 2003 ötödik, háromszor indul a Solitaire du Figaro-n

Willy Garcia (ESP): Mini Transat 2003 kilencedik, két Solitaire du Figaro indulás





## BWR - Déli vizeken

Január 16-án ott engedték el a versenyzők kezét, hogy a Hugo Boss árboca kidőlt, a Neutrogena pedig köddé vált. Az Alex Thomson - Pepe Ribes páros néhány nap motorozás után partot ért Brazíliában, míg Guillermo Altadill és José Munoz a 24 óra elteltével 17-én úgy került elő, hogy el sem tűnt, de ez csak utólag derült ki számukra: mind az ellenfelek, mind a nézők végig látták a pozíciójukat, pedig nem kellett volna. A Cheminées Poujoulat és a Neutrogena között ekkor kilenc mérföld volt a különbség, előbbi javára, a harmadik GAES 60 mérfölddel jött mögöttük. A Renault Captur lassítani volt kénytelen, mert a nagyvitorlát le kellett engedniük, a felhúzó meghibásodása miatt. A művelet közben elkezdett lejönni az árbocról a vitorla sínje is... gyors szerelést ígértek. A Spirit of Hungary ünnepelhetett: 07:40-kor (UTC) végre átlépték a Egyenlítőt.

Január 18-ára a CP és a Neutrogena kivekedték magukat a gyenge szeles zónából, 20-25 csomós észak-északnyugati szélben kezdetek rohanni sík vízen, az előrejelzés szerint a szél frissülése és déliesedése volt

várható, a Neutrogena kicsivel gyorsabbnak bizonyult, zárkózott keveset. A páros elnyílt a GAES-től, úgy tűnt, hogy Anna Corbella és Gerard Marín egyszerűen lemaradt arról a frontról, amit a vezető hajók elkaptak. És a mezőny többi tagja sem közeledett az elsőkhöz, sőt, vergődtek a közepes és gyenge kereskedelmi szelekben. A RC végzett a szereléssel, a SoH pedig nekiállt, Fa Nándor a kormányok rögzítési pontjainak környezetét laminálta újra. Conrad Colman (Spirit of Hungary): a One Planet, One Ocean - Pharmaton van hozzánk a legközelebb, 700 mérföldre, míg a vezető hajók előnye kétszer ennyi. Nagyképű kijelentés lenne azt mondani, hogy fel fogunk zárkózni hozzájuk, de megyünk előre, és reméljük, hogy a hátra lévő hetekben, hónapokban (!!! - iSail) faraghatunk valamennyit a hátrányunkból.

19-én az élen 16,8 mérföld volt a különbség a CP és a Neutrogena között, de nőtt köztük az észak-déli távolság, a GAES tartotta magát, a legdélebbre lenyitó RC már szenvedett az instabil időjárás okozta, 10 csomónál nem erősebb nyugati szélben. A We Are Water és a OPOO-P északkeleti kereskedelmi szelekben csorogtak dél felé. És az elől járók elkezdtek felkészülni a Déli-óceánra. A GAES-en például pakol-



Photo Gilles Martin-Raget / Barcelona World Race

tak: ugyan az Indiai-óceánon való siklatás még odébb van, de amit csak lehet hátra cuccolunk a hajóban, a kormány környékére. Időben meg kell lennie mindennek. Bernard Stamm (CP): nem volt egyszerű a legutóbbi éjszaka, de azért elment. Nem érzem úgy magunkat, mintha az "Üvöltő Negyvenesek" közepén járnánk, a helyzet sokkal inkább emlékeztet a Doldrumsra. Elkapott minket pár heves zivatar, de két vihar között a teljes szélcsend várt. A hőmérséklet kellemes, rövidgatyára és pólóra vesszük a vízhatlant. Jól elvagyunk Jeanal, minden rendben, de csevegni és viccelődni nincs időnk.





Január 20-ára meglett a nagy elválás, a CP és a Neutrogena között 350 mérföldre nőtt a távolság, mivel utóbbi hajó délnek tartott, míg Stamm és Le Cam keletnek. Végül mindig dönteni kell. Maradhattunk volna a CP nyomában, de inkább arra szavaztunk, hogy próbáljunk meg átjutni egy másik, dél felől felépülő időjárási rendszerbe. Úgy vélem, hosszú távon ezzel nyerünk majd - Guillermo Altadill. Az RC, WAW, OPOO-P trió a Szent Heléna magasnyomású övezetben 6-8 csomós átlagsebesség mellett zárt össze az észak-dél tengely mentén. Amikor végül másnap a Neutrogena visszahazolt kelet felé, azt

részben a kedvezően alakuló körülmények miatt tette, részben pedig azért, mert elérték a demarkációs vonalat: az előírás szerint a negyvenötödik déli szélességi fok alá nem mehetnek a versenyzők. Akárhogy is, egyelőre nem úgy látszott, hogy kijött volna a lépés. 22-ére a RC végre kiszabadult Szent Heléna öleléséből, mindjárt 14 csomóval tudtak haladni, fej-fej mellett a tőlük délre lévő WAW-el. Bernard Stamm (CP): esélyünk sincs, hogy a Jóreménység fokának vonala előtt alaposan átnézzük a hajót. Guillermo-ék itt lihegnek a nyakunkban (120 mérföldre - iSail), mi pedig sietünk, ahogy tudunk. Van, hogy az erős

szeles periódusok előtt tudunk ellenőrzést tartani, van, hogy nem. Igen, a szél és a hullámozás kikezdi a hajót, de ha egyszer nincsenek nyugodt körülmények, árbocra mászás sincs.

A Neutrogena körülbelül a demarkációs vonaltól 45 mérföldre északra takkolgatott kelet felé, és 89 mérföldre csökkentette a hátrányát 23-ára. A mezőny legerősebb szelét (30 csomós északnyugati) a GAES tudhatta magáénak, míg a leggyengébbet a SoH (Szent Heléna, ugye...). És kapott némi támogatást a tudomány is, ezen a napon a mezőny minden hajójáról a vízbe



engedtek egy-egy kutatószondát, ezek az óceán állapotáról gyűjtenek adatokat.

Anna Corbella (GAES): sokat jelent nekünk, hogy részt vehetünk ebben a programban, boldoggá tesz bennünket, hogy segíthetünk. Egyébként meg klaszszikus Üvöltő Negyvenesek-körülmények között nyomjuk, egy nap alatt váltottunk a nyárból a télbe, most 25 csomós szelünk van, de este frissülni fog, a hajó jól bírja, hamarosan döntenünk kell, hogy reffelünk-e. Másnap reggelre megszakadt a Neutrogena zárkózása. Épp csak 5 mérföldet vesztek a CP-hez képest a reggeli jelentés szerint, de délután már nem volt kegyelem, 125 mérföldre nőtt a különbség, ahogy Altadill és Munoz északkelet felé fordította a hajó orrát. Lemaradt a GAES is, annak ellenére, hogy néha 28 csomóval (!) is verettek. Anna Corbella: folyamatosan az jár a fejemben, hogy mindjárt szét-esik a rendszer, de semmi sem történik. A hajó megindul, gyorsul, gyorsul, gyorsul, hallom, ahogy a szél fütyül a köteleken, a kijelzőn meg csak nőnek az értékek. 18, 20, 25, 28... a szívem majd kiugrik a helyéről, a hajó kicsit meglassul, aztán az egész kezdődik előlről.

Bruno Garcia (WAW): az előző versenyen Jean Le Cam-mal indultam, én voltam a kis segédje, szkipperként ő viselte a felelősséget. Most, hogy az öcsémmel vagyok, más a helyzet, osztozunk mindenben - az erőfeszítésen, a reményen és a felelősségen is. Örülök neki, hogy Jean-ék vezetnek, ahogy annak is, hogy ilyen jó meccset vívnak Altadill-ékkal. A 25-ei, hajnali pozíciójelentés már azt mutatta, hogy a CP elhagyta a Jóreménység fokának hosszúságát, miközben a GAES volt a leggyorsabb (17-19 csomó), az RC 30 csomós szelben haladt, a WAW 14, az OPOO-P és a SoH 4-5 csomóval csorgott. 09:35-kor, 400 mérföldre a partoktól a CP átlépte a huszadik keleti szélességi fokot (Agulhas-fok, Afrika legdélebbi csücske), letudva az első ikonikus pontot, egyúttal átlépve az Indiai-óceánra. A Neutrogena 21:10-kor követte őket. Guillermo Altadill: a legfontosabb, hogy mindig ugyanabban az időjárási rendszerben legyünk, mint ők. De nem gyilkoljuk magunkat csak azért, hogy nyerjünk pár mérföldet, azt kockáztatva, hogy valami tönkre megy. Most csak a nyomukban loholunk, és ha lehetőségünk adódik, támadunk. Most csak annyi a feladat, hogy problémamentes, gyors menetünk legyen, az ellenfelekkel majd máskor törődünk.

A Zsűri is döntött végre: a Neutrogena visszakarta a 24 óráját, hogy szellem-üzem-módban haladhasson. 27-én 01:40-kor a GAES is elhagyta az Atlanti-óceánt, 25 csomós nyugati szélben siklatva. A SoH-on Fa Nándor árbocot mászott, és bő három órát töltött a csúcson, mivel a nagyvitorla felhúzója egy kisebb szerelést követő felhúzáskor melléugrott a fordítónak, beszorulva a csiga és az árboc közé, 30 centit belevájva az utóbbiba - se föl, se le. Az eredeti rögzítést le kellett vágniuk, és újat szerelni föl az árbocra. Működik a dolog, de a nagyvitorla már nem húzható fel teljesen, azzal a 30 centivel lejjebb van a teteje. Gyenge szélben számítani fog.

A déli klubba feliratkozott a GAES is azzal, hogy a déli szélesség negyvenegyedik fogáig vitorláztak le, erősen megközelítve a demarkációs vonalat. 28-ára a WAW nagyot hasított, ők voltak a mezőny leggyorsabbjai, ráadásul jó irányba mentek, 17 csomós átlaggal haladtak keletnek az északnyugati szélben. A CP távolodni kezdett a Neutrogena-tól, köszönhetően a délnyugati szélnek, ami majdnem pont kelet felé repítette őket, míg Altadill-ék a 20-25 csomós nyugati szélben kénytelenek halzolgatni - a demarkációs vonal közelé-





ben, naná (amikor a legközelebb mentek hozzá, akkor 17 mérföldre voltak tőle). 500 mérfölddel mögöttük a GAES hasonló kálváriát járt. Sébastien Audigane (RC): három napi haladtunk erős szélben, ma kicsit gyengült, ki is használtuk gyorsan, takarítottunk és pihentünk, hogy amikor délután visszafrissül, készen legyünk rá. Nem nagyon beszélünk a Jóreménység-fokáról, de attól még egy fontos pillanat lesz, amikor elhagyjuk. Dél-Afrika csücske fontos mérföldkő. Egyébként harmadik napja a negyvenedik szélesség alatt vagyunk, elég barátságtalan környék.

És hogy mi az, ami nem változik, immár huszonkilenc napja? Nos, az, hogy a Spirit of Hungary átlagosan napi majd' 100 mérföld hátrányt szed össze az éppen vezető hajótól.



Photo Gilles Martin-Raget / Barcelona World Race





EXTERIEUR | INTERIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES  
VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

37 44



VARIANTA



minimál ár,  
maximál  
teljesítmény,  
német minőség

[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)



Hajók webshopból!

[info@hanse.hu](mailto:info@hanse.hu)  
[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)



# Volvo Ocean Race

## Abu Dhabi-Sanya

Forrás: Vitorlás Tudattágítás





**M**iközben zajlott a harmadik szakasz, a Volvo Ocean Race rendezvényeivel párhuzamosan, de ahhoz sajnos már csak érintőlegesen kötődve egy másik történet is kibontakozott: a szerencsétlenül járt Team Vestas Wind hajójának visszaszerzése, a roncs megmentése és újrahasznosítása. A management döntött: újra fogják építeni a zátonyra futott hajót. Legkésőbb a liszaboni megállónál már be akarnak állni újra a versenybe. Ezzel az utolsó négy szakaszt még végig tudják vitorlázni. És bár ezzel már nem nyerhetik meg a versenyt, viszont nem akarják feladni. A hajót Olaszországba szállítják, feltehetően január 25-ére oda fog érni, és nekiállhatnak a munkának. Nem kicsi feladat előtt állnak, ugyanis az újraépítés során figyelembe kell venni azt, hogy a hajónak a one design osztály szerinti szabályoknak meg kell felelni. Ez az jelenti, hogy nem lehet se könnyebb se nehezebb, és a forma sem változhat. Nem kilátástalan a helyzet, mert a hajó jobb állapotban került le a zátonyról, mint azt bárki gondolta volna – igaz, a videóból, amit a csapat a **roncs szállítása** közben készített, látható csak igazán, mekkora károkat szenvedett a test, ami Malajzián keresztül jut el az olasz műhelybe, ahol újra versenygépet faragnak belőle.





A többiek nem kompoznak, ismét a vízen ölik egymást. A mostani szakasz Abu Dhabi-ból indult és a kínai Sanya városában lesz a befutó. Mint már megszokhattuk ettől a versenytől, ez a szakasz is kihívásokkal és meglepetésekkel telinek ígérkezik.

Mint az útvonalon is látszik sok helyen fognak a partok közelében vagy éppen szorosokon áthaladni, mely mint tudjuk egy nyílt tengeri során sok előnyt, de sok hátrányt is okozhat a hajóknak. A csapatok nehezíti, hogy az út során lesz öt olyan zóna amit, el kell kerülniük. Ezeket azért hozták létre, hogy a vitorlázók biztonságban haladjanak át a trópusi részen. Az első ilyen a kelet-afrikai, mely az ománi partoknál halad, és délnek egészen Afrika keleti sarkáig tart. A kalózok ellen hozták létre, ezzel is csökkentve annak esélyét, hogy a mezőny áldozatul essen bármiféle támadásnak. Követzik az iráni, mely végighalad az iráni partokon. Később a malaccai zóna, mely a Maláj félsziget és Szumátra között helyezkedik el. Ezt a túlzott hajóforgalom miatt zárták ki a hajózható ré-szből. És végül a vietnámi, melyet a navigátorok kértek, mivel a víz tele lehet a felszínen vagy annak közelében lebegő tárgyakkal, amik kárt tehetnek a hajókban.





Már a rajt érdekes pillanatokot hozott a mezőny számára, hiszen sűrű köd és nagyon gyenge szél várta a csapatokat. A köd miatt nehéz volt kitalálni, hol is fog megjelenni egy kicsivel több szél. Végül a helyi csapat (Abu Dhabi) haladt ki a legjobban a rajt után, mégiscsak hazai pályán vannak.

Videó-link: [egy kis ízelítő a rajtról](#)

Később sem lankadt a mezőny figyelme, sőt annyira keményen dolgoztak, hogy sokszor még az alvásra, vagy evésre sem volt idő a rengeteg halz és forduló miatt. Volt, aki **alternatív útvonallal** próbálkozott.

Miután elhagyták az öblöt, gyenge szélben haladt a mezőny, mely nem kevés koncentrációt igényelt. Eleinte 5-10 mérföldön belül haladtak a hajók. Ez később sem lett több, mint 20 mérföld. Jelenleg délnek tartanak, lesz egy lélegzetvételnyi idejük lesz, de nem jelenti azt, hogy eldőlt volna a verseny, hiszen a hátra lévő 4000 mérföldön már sok minden történhet, történik majd.

Corinna Halloran, fedélzeti riporter, Team SCA: teljesen kiszámíthatatlan, hogy mi fog történni. Ezzel a kijelentésével az összes csa-











pat egyetért. Úgy vannak vele, hogy mindig legyél éber, és ha valaki éppen gyorsabb valami oknál kifolyólag, abból még nem lesz baj, a lényeg, hogy elsőnek kell majd lenni a befutónál.

Gyenge és forgolódós szél teszi izgalmas-sá a mostani szakaszt. A mezőny, mint már megszokhat-tunk, együtt mozog. Senki nem mer, valószínűleg nem is akar újítani. Ez one design hajónál nem is ajánlatos, hiszen ha bárki összeszed egy nagyobb hátrányt, azt nagyjából biztos, hogy soha többet nem

dolgozza le az adott csapat. Viszont ez az összetartás lehetőséget ad arra, hogy folyamatos összemérés legyen a hajók között. Itt nem telik el úgy perc, hogy ne valami újabb állítást próbáljanak a hajón. Különleges taktikai húzásokra sem nagyon került sor, az SCA és a MAPFRE egyénieskedett az Arab-tenger északi harmadában, aminek köszönhetően rövid időre övök volt az első és a második pozíció, de amint a többiek is felvették az irányt, ők is "viszsaestek" eredeti helyükre. Mára a mezőny elérte azt a részt, amint mind vártunk.









Végre rendesen fúj a szél. Hirtelen erősödött be, a hajók sebessége 5-ről 25 csomóra nőtt rövid időn belül.

Abu Dhabi Ocean Racing: a szél gyorsan felerősödött, ahogy az este leszállt, a hajó megdőlt, és ezért újra meg kell tanulnunk az, hogy milyen, amikor a hajó oldalán kell járni. Érdekesség a mostani útvonalhoz: Marco Polo a tizenharmadik században majdnem ugyanezen az útvonalon haladt mint most a mezőny, csak a másik irányba. A szakasz eddig tulajdonképpen meglehetősen eseménytelen, az alábbi videót elnézve az az ember érzése, hogy a versenyzők is unatkoznak, bár ez ebben a formában nyilván nem teljesen igaz.

A Dongfeng Race Team-mel az élen a mezőny elhagyta a Malacca-szorost, de a kihívásoknak nincs vége, most jön a Szingapúri-szoros, amelyen szintén át kell haladniuk a versenyzőknek, és a hajós forgalom itt sem csekély. Leginkább körforgalomhoz hasonlít a versenyzőket fogadó káosz. Egy nagy, rendezett összevisszaság. És ha a hajóforgalom nem lenne elég: sekély víz, zátonyok, úszó hordalék, kisebb horgonyzó bárkák - megfűszerezve az éjszakai vitorlázással, hogy végképp ne legyen egy-

szerű a helyzet. Szerencsére az áramlás csak két csomós sebességgel folyik, ezt az éppen adott szélviszonyok között a hajók még kezelni tudják.

Az elmúlt hét ismét a kis szeles „csapatás” jegyében zajlott. Az idő tökéletes volt arra, hogy a rutin ellenőrzéseket a vitorla javításokkal együtt megcsinálják. Kellemetlen szituáció alakult ki amiatt, hogy ilyen lassan haladnak a hajók, mivel például a Team Brunel csapata szűkösen van ellátva kajával. Most egy kicsit össze kell húzniuk a nadrágszíjat, hogy Sanya-ig kibirják. A hajón kissé feszültté vált emiatt a hangulat, nem mindenkinek őszinte a mosolya.

Egy kis ízelítő, milyen is az élet, egy **ilyen hajón, amikor a szél nem akar fújni.**

A gyenge szeles részen a Dongfeng némi előnyt tudott kovácsolni abból, hogy előrébb egy frissebb szélben tudott haladni. Ez jelen esetben négy csomós szelet jelent, míg a mezőny többi tagjának mindössze három csomó jutott. Ahogy elérték a Malacca-szorost, úgy jött meg a szél - legalábbis egy ideig. És akkor kezdődött a küzdelem az ellenfeleken túl a közlekedés többi tagjával. A dolgot körülbelül úgy lehet jellemezni,









mint amekkora a forgalom az M7-es autópályán nyáron, vasárnap este Budapest felé. Ehhez járultak a halászhálók, kivilágítatlan hajók, úszó hordalék és egyéb veszélyes akadályok.

A szorosban, mint azt többször láthattunk, nem könnyű megjósolni, hogy milyen stratégiát kell folytatni. Ugyanis a télnek ezen a szakaszában van a monszun a térségben, viszont a szorosban nem úgy alakul az időjárás, mint általában, lévén a monszun nem tud átjutni a szárazföldi területeken. Így a helyi szelek alakítják a helyzetet, ami könnyen vihart is eredményezhet.

A szorosban a kis szél és erős áramlás kombinációja meghozta azt a pillanatot a vitorlázók számára, amit senki sem szeret átélni, mégpedig, hogy hátrafelé csorogtak. Még horgonyt is dobtak azért, hogy legalább azt ne veszítsék el, amit addig haladtak. Lehangelő pillanat ez a verseny közben. A vezető hajót érte a legnagyobb veszteség, ugyanis a Dongfeng úgy bukott 20 mérföld előnyt 3 óra alatt, hogy közben nem vétettek hibát.



Nem telt eseménytelenül a Volvo Ocean Race harmadik szakaszának utolsó hete a mezőnye számára. Vietnámig folyamatosan kreuzoltak, ami nem a legkényelmesebb, hiszen minden egyes hullámba belecsapódik a hajó, és ez ellen nem lehet tenni semmit, csak megvárni, hogy vége legyen. A part közelében kezdődött az igazi küzdelem. A vezető hajók éjszaka érték el a partokat, Hold nem volt az égen, viszont a szél fújt rendesen.

Ian Walker, az Abu Dhabi kormányosa az előző verseny tapasztalata alapján azt nyilatkozta: ez egy rémálom éjszaka lesz, rövid takkok, halászhajók sokasága, amiket kerülgetniük kell majd. Sok szerencse kell hozzá, hogy az ember ne akadjon el egy hálóban!

Ha mégis sikerült begyűjteni valamit, akkor azt, persze, le kellett szedni, mehetett ember a vízbe, békatalppal a lábán.

A vezető Dongfeng-en nem dőlhettek hátra, ugyanis mindössze 37 tengeri mérföld választotta el őket a másodiktól, és egy ilyen kiszámíthatatlan vízen ez az előny rövid idő alatt lenullázódhatott (volna). A lány csapat kifejezetten örült annak, hogy ezen a szakaszon nappal haladtak át... Szerencsére nem történt semmi incidens. Az utolsó éjszaka sem volt egy leányálom a





hajók számára, pedig tudták, hogy már csak egyenesen be kell futniuk. De még mindig bármi közbe jöhetett, és senki nem akarta az utolsó pár méteren elveszíteni azt a pozíciót, amit több mint 20 nap küzdés után megszerzett.

Végül a Dongfeng Race Team befutott a megérdemelt helyén. Szépen küzdöttek érte, és addig hajtottak, amíg célba nem értek. Az első és a második szakaszon is csak pár órával maradtak le a dobogó tetejéről, mindkétszer technikai probléma ("nincs kormányunk a jobb oldalon", illetve "elkezdett lejönni a sín") lassította őket. Ezt az eredményt, azon kívül, hogy szép siker, az a tény koronázza meg, hogy hazai csapatként futottak be első helyen.

Több mint 5000 mérföld után, a MAPFRE és a Team Brunel között mindössze 1 perc és 50 másodperc különbség volt a befutóban. A holland csapat folyamatosan közelített a spanyolokhoz, de, el-lentétben az első szakasz befutójával, Iker Martinezék ezúttal jól védték a pozíciójukat. A Team SCA annak örült, hogy a nyertessel egy napon tudunk befutni.











## HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, KÖTÉL, KÖTELEZŐ HAJÓFELSZERELÉS, LOWRANCE HALRADAR, GPS, CSÓNAKEVEZŐ, PUFFER, CUPROLIN HAJÓFESTÉK, INTERNATIONAL HAJÓFESTÉK, HAJÓÁPOLÁSI CIKK, ÉTKÉSZLET, HAJÓS AJÁNDÉKTÁRGYAK, KÖNYVEK, GPS TÉRKÉP STB...

Webáruház:

[www.maritimehajosbolt.hu](http://www.maritimehajosbolt.hu)

[www.maritime.hu](http://www.maritime.hu)

Nyitvatartás:  
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h  
Csütörtökön: 9–18 h  
Szombaton: 9–13 h



# 100% vitorlázás

100% vitorlázás

2015. # 058



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶