

DÉNES BALÁZS

A déli félteke hagyományosan legnagyobb vitorláseseményének számító, a tasmán főváros, Hobart kikötőjébe tartó versenyre tavaly az év végén 79 egység nevezett. Ám ne vágiunk az események elé, a Rolex Sydney–Hobartot (RSH), amely december 26-án rajtolt, általában megelőzi egy felkészítő verseny, a Big Boat Challenge, amelyen nevéhez méltóan a Hobartba készülő mezőny legnagyobb testű hajói állhatnak rajthoz. Bár az időjárás szinte soha nem hasonló a két versenyen – lévén a BBC egy part közeli regatta –, a BBC azért jó alkalmat szokott adni arra, hogy az ellenfelek felmérjék egymás erejét és felkészültségét. Már ha vízre kerülnek a rajtig: az idei (tavalyi) egyik nagy esélyes, a Maximus például mindössze pár nappal a Sydney–Hobart rajtja előtt került vízre, és ez nem csak a BBC-n való részvételi lehetőségtől fosztotta meg, hanem a komolyabb bevitorlázást is lehetetlenné tette.

A december 12-én rendezett Big Boat Challenge-en végül a papírforma érvényesült, amennyiben a versenyt magabiztosan nyerte Bob Oatley Wild Oats XI-e, amely a 2005-ös RSH-t abszolút rekorddal, és a korrigált idő szerint győzelemmel fejezte be. Második helyen végzett a felújított (új kiel, árboc) ausztrál maxi, a Skandia. Grant Wharington csapata a közel 20 tagú mezőnyben a mindössze 14 mérföldes pályán sokáig vezetett, de végül nem tudott ellenállni a Wild Oatsnak, mely sokak szerint jelenleg a világ leggyorsabb egytestű hajója. A BBC-n a harmadik helyet egy Ichi Ban szerezte meg, azért egy, mert a sydneyi illetőségű Matt Allennek minden hajóját így hívják. Ez volt a neve az általa korábban megvásárolt V60-asnak is, és így hívták azt a Farr 40-est is, amellyel pár nappal a BBC-n elért 3. helye után első tudott lenni.

Az időjárás nem ígérkezett túl kedvezőnek, az előrejelzések viharos déli szelet jósoltak. A Rolex Sydney–Hobarton nem ismeretlen a nyugtalan tenger fogalma, néhány évvel ezelőtt egy szomorú versenyen hét versenyző halt meg. Ezúttal nem a várat-

Hagyományosan népszerű a rajt



Foto: Andrea Francolini/DPPF

Foto: Daniel Forster/DPPF

Foto: Carlo Borlenghi/DPPF

# Duplázott a címvédő

A Sydney–Hobarton megismételte 2005-ös győzelmét a Wild Oats XI



Fotó: Daniel Forster/DPP

lanul érkező vihar, hanem a magát felturbózó déli szél és a Bass-szoros 4-5 méteres, szembejövő hullámai okoztak fejtörést a taktikusoknak. Az első ki-esőre a rajtig sem kellett várni, Lude Ingwall 80 lábás maxija, a Diabetes (a korábbi Nicorette) edzés közben, néhány nappal a verseny előtt, 16-18 csomós szélben kidöntötte az árbocát. A rudazatot a rajtig nem sikerült pótolni, ezért a korábbi kétszeres győztes Ingwall szomorúan búcsút intett a versenynek.

A december 26-i rajtra aztán szokás szerint nézőhajók ezreivel telt meg a Sydney-öböl, és több száz ezer érdeklődő gyűlt össze a környező dombokon. A 78 induló hajó gyorsan kiért az öbölből, és a versenyzők hamar szembesültek a választással: part vagy víz. A szél szerencsére kisebb volt az előre jelzetténél, de dél felé haladva azért jeleztek 20-25 csomós befújásokat. A parton kisebb szemből jövő hullámok, de gyengébb szél is várt a mezőnyre, míg a nyílt víz felé haladva minden erősebbnek ígérkezett. Amint az várható volt, a rajt után a Wild Oats állt az élre, nyomában a Skandiával és a Maximusszal, de az RSH-n rajthoz álló két VOR70-es is az élmezőny része volt. A rajt előtt az ausztrál sajtó – mely európai mércével nézve hihetetlen részletességgel foglalkozott a versennyel – egyik kedvenc témája a maxik és a VOR-hajók összehasonlítása volt. A mezőnyben feltűnt a VOR-győztes, mindenvivő ABN AMRO I, és személyesen Mike „Volvo” Sanderson is, és a VOR-sereghajtó ausztrál Brunel is, melyet Matt Allen vásárolt meg a hajó VOR-kálváriája után – és felújítva,

Fotó: Daniel Forster/DPP



**A Maximuson a forstag szállt el: a hátrafelé dőlő árboc miatt a legénység több tagja megsérült**

**Mike Sanderson ezúttal túlhajtotta az ABN Amro One-t**

**A Wild Oats XI 1964 után először tudott címvédőként győzni**



Fotó: Carlo Berlinghi/DPP

kipofozva elnevezte természetesen Ichi Bannak. Allen egyébként a verseny előtt alapvetően az időjárástól tette függővé, hogy a 70 lábás földkerülő gépek meg tudják-e szorongatni a 98 lábás maxikat, Sanderson realistább volt, és a korrigált idejű győzelemre hajtott. Az esélyeket latolgatók szerint a nagyobb hullámok jobban megállítják a nagyobb testű maxikat, így a minél erősebb szél a VOR-hajóknak kedvez. A Wild Oats mindenesetre a tulajdonos utasításai szerint a part menti biztonságosabb, kisebb hullámú vizeket választotta, míg a Maximus és az ABN AMRO a nyílt víz és kelet felé haladt az úgynevezett offshore bója után. Nem sokkal később az ABN AMRO meglepetésre még a vezetést is átvette, ekkor már a Maximustól, mely magasságban lehagyta a Wild Oatsot.

Aztán a verseny első éjjele meghozta a szokásos kieséseket: 30 csomó feletti szélben először az élen álló ABN AMRO, majd 20 perccel utána a Maximus is árbocát törte. Mindketten a mezőny keleti részén haladtak, Sandersonéknál a lehetséges magyarázatok között szerepel az a tény, hogy ezúttal nem a kontinensektől több ezer mérföldre vitorlázva talán kissé nagyobb kockázatot vállaltak, a Maximus esetében pedig a rajt előtti extrém rövid, 4-5 napos vízretétel és kevés tesztelési lehetőség adhat magyarázatot a rudazat sérülésére. Az új-zélandi maxi esetében sajnos a legénység sem úszta meg az esetet, a fedélzeten hatan, közülük ketten súlyosan sérültek az árbocatórészkor. Még rosszabbul járt azonban az 1968-as győztes Ray White Koomooloo, mely egy ideig vezette az összevont állást e versenyben is, de aztán a második nap reggelén – azóta is ismeretlen okokból – a hajótest vizet eresztett, majd nem sokkal később elsüllyedt. A legénységet egy versenyző hajó, majd egy rendőrségi motoros vette a fedélzetre. A második napra a mezőny 69 főre fogyatkozott. Az élen pedig Hobart felé haladva egyre inkább érvényesült a papírforma. Bár az nyilvánvaló volt, hogy egy évvel korábbi idejét a Wild Oats nem fogja tudni megközelíteni, egyre egyértelműbb lett, hogy a címvédő meg fogja nyerni a versenyt. A második helyen a Skandia haladt, egészen addig, amíg el nem vesztették az első kormánylapátjukat. A karbonfelület, mely a hajó első harmadában található, arra szolgál, hogy kreuzban megakadályozza a csúszást, és magasságot nyerjen vele a hajó. Miután azonban ismeretlen okból, de valószínűsíthetően egy tárggyal való ütközés miatt a lapát letört, a Skandia sok magasságot veszített, és az Ichi Ban egyre jobban megközelítette. Az élen álló első három hajó csatája egyébként a minden hajón elhelyezett GPS-jeladóknak és a verseny honlapjának köszönhetően valós időben követhetően a Föld túoldalán is igen élvezhető volt.

Fotó: Andrea Francalini/DPP



A Wild Oats XI végül korábbi, saját rekordjától 14 órával elmaradva 2 nap, 8 óra és 52 perces idővel nyerte meg a versenyt, és ezzel a regatta történetében a 6. hajó lett, mely címvédőként nyerni tudott, ez egyébként a hatvanas évek óta senkinek sem sikerült. Második az Ichi Ban, harmadik a sérült Skandia, melynek kormányosa, Grant Wharrington aligha volt boldog, hogy pont az az Ichi Ban vette meg, mellyel korábban Brunel néven oly kevéssé eredményesen ő vett részt a legutóbbi VOR-on. A korrigált időszámítás szerint a versenyt a Love & War nyerte, és a 78 hajóból végül a 628 mérföldes távot 69-en teljesítették. A kérdés pedig csak az maradt, vajon milyen hajót fog takarni jövőre az Ichi Ban név? Merthogy a Rolex Sydney-Hobart 2007-ben is megrendezésre kerül – nos, ez nem lehet kérdéses.

**Ezúttal sem úszta meg havária nélkül a Skandia**