

# PORTHOLE

# 1.

## ÉLET A JÉGEN

szörfők, szánok, fakutyák

## SZABÁLYOK ÚJRASZABVA

vitaindító 12 pont



## Pótlásra szoruló utánpótlás

Téli Balaton  
1942

Örömmel tapasztalom, hogy a vitorlás sporttal foglalkozó médiában egyre többször felbukkan az utánpótlás nevelésének helyzete, problémája. Egyik helyen jégszülőkről olvastam, máshol kiváló nevelő-egyesületekről, ahol a befektetett több éves munka most kezd „termőre fordulni”. Előrebocsátom, minden

elismerésem az övék: az általuk elvégzett munka, odaadásuk, szakértelmük feltétlenül kiérdemli a tiszteletet! Akár csak azok a fiatal versenyzők, akik az utóbbi időben nemzetközi vizeken is kiemelkedő eredményeket értek el, gazdagítva a sportág sikereit. Csakhogy...

# Hajós életérzés van.

100% VITORLÁZÁS

# tartalom



- 4 **Porthole Klub és PortholePortál**
- 6 **Kékszalag: családi örökség**
- 10 **Kékszalag-kihívók:** Soponyai Géza ékszerdoboz, Vándor Róbert M1-es katamaránja, Wossala György Extreme 40-e
- 13 **Szörffel a Kékszalagon:** Akármelyik hajó nyerje is a versenyt, egyáltalán nem biztos, hogy az a jármű lesz a leggyorsabb a Balatonon. A verseny nem hivatalos rekordere ugyanis a szörffős Gádorfalvi Áron, aki 2003-ban versenyen kívül végigszörffözte a távot, és kellemes előnnyel elsőként is ért célba.
- 16 **Finn Masters VB, Split:** Öreg ember nem vénember
- 17 **18 lábás skiff EB: Újhelyi Gáspár Miklós és csapata a legjobb európai trió**
- 19 **Dragon EB a Balatonon**
- 22 **Egy verseny – két világbajnoki arany:** Pekingi paralimpikon vitorlázónk évről-évre, menetrendszerűen szállítja a világbajnoki érmeiket. Az idei sikere azonban minden előzőn túlsz: az angliai Rutlandben rendezett Access VB-ről két arannyal tért haza. Egyet egyéniben, egyet pedig feleségével, Mircsev Évával párosban szereztek meg
- 26 **Útravaló: Tippek és jótanácsok hajóbérléshez**
- 29 **Balaton 31 klubtalálkozó:** Az idén 40 éves típust a júliusi márkakupa előtt egy történelemórával egybekötött születésnapi találkozóval ünnepelte a Klub
- 31 **Fehér Szalag és Classic Round:** Közel 200 hajó vágott neki a Balaton keleti medencéjében megrendezett nagyhajós túraversenynek. Ahogy az várható volt, a katamaránok uralták a mezőnyt, de talán arra senki nem számított, hogy ennyire gyorsak lesznek
- 32 **Páros versenyek: Badacsonyi match-race a mannschaft szemével**
- 36 **Júliusi programajánló**
- 38 **Kocsma-teszt:** a helyfüggő fanok áldozatos aktivitása
- 40 **Korlátozás helyett:** A szabadabalaton.info oldalon aláírásgyűjtést kezdtek, hogy eltöröljék az egyes vízi járművekre, mint pl. a kajakra, szörfre, vitorlás vízi sporteszközre vonatkozó 1500 méteres korlátozást. Miért fontos ez ennyire?
- 42 **Baltoni segítség az árvíznel**

## Programod van.

Várunk a hazai hajósélet kiemelt eseményén! Ismerkedj meg a szezon újdonságaival és a jövő vízi járműveivel, az elektromos hajókkal. Hallgasd meg a Wild Joe vitorlázó csapat vagy a világbajnok szörffösök élménybeszámolóját.

A belépőjegy érvényes az egyidejű Utazás kiállításra, a Himalája Expo-ra, a Karaván Szalonra és a Port.hu Bringaexpo-ra is.

Március 4-én hajóvezetői engedéllyel a belépés díjmentes.

[www.hungexpo.hu/boatshow](http://www.hungexpo.hu/boatshow)

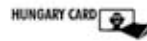
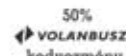
BUDAPEST  
**BOATSHOW**



**március 3-6.**



**hungexpo** kiállítás  
programod van



## 2011. január

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VÍSY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ:** MELHA MÁRTON  
**VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** BAGYÓ SÁNDOR, BALOGH ANIKÓ, CSŐREGH ZOLTÁN, DÁVID JULI, GELENCSÉR GYÖRGY, KATANICS MILÁN, KENYERES MÁRTA, NAGY ROZSDA ATTILA, REST BULCSÚ, SIPOS PÉTER, SZŰCS ÁKOS, TAKÁCS MÁTÉ, TORONYI ANSRÁS, TUSNAI GABI, TUSS MIKLÓS, VERSEGHY FERENC **KORREKTOR:** MÁNYI ILDIKÓ **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu) **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. június 21. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** [porthole@porthole.hu](mailto:porthole@porthole.hu) **CÍMLAPPOTÓ:** TUMBÁSZ HÉDI



Miért van az, hogy a listákon szinte kizárólag az én korosztályom, esetleg apáink korabeli nevekkkel találkozom? Miért van az, hogy a vitorlás utánpótlása csak dinasztikus alapokon fejlődik? (Tisztelet a kivételnek.) Akinek az apja is a hullámok hátán töltötte idejét, az már „be van oltva”, mindenki más pedig csak a focihoz ért?! Számomra ez pont olyan, mintha csak az tudna úszni, akinek az apja is úszó volt...

A mi kis világunk zárt – ez így van, és így is lesz mindig. A vitorlázók tábora leginkább az anyagi helyzet függvényében nő, s csak ritkán



„szerelemből”. Akiknek a felmenői pedig nem töltötték hajón a gyerekkorukat, már eleve kiesnek a potenciális hajósok köréből. A média vajmi kevés figyelmet szentel a vitorlássportnak: nem foglalkoznak az utánpótlás sikereivel, a nevelődzők kiváló teljesítményeivel. Marad tehát az a tábor, akik családi alapon amúgy is fertőztek. Valami ilyesmit értek dinasztikus alapon történő fejlődésen. Az emberek nagy része nem tudja, mi a vitorlás, mi fán terem ez a sport; így az egyesületek csak a szülők által odahozott „alapanyagból” meríthetnek. Potenciális tehetségek tömegei nőnek fel úgy, hogy azt sem tudják miből maradtak ki, nem is találkoznak ezzel a sporttal.

Nekem van gyerekem. Három is. Közülük kettő épp sportos korszakát éli. Van foci, meg tenisz, meg úszás, egy kis korcsolya, no és az évi egy síelés. És az osztályban mindenkinek van foci, meg tenisz, meg úszás, no és az évi egy síelés, ha éppen jut rá pénz! A felsorolt sportágak kombinálhatóak, talán valamelyest kiegészíthetőek, de biztos, hogy a vitorlás nem szerepel, az esetek 99,9%-ában! Akkor mos következtek: a gyerekek – és a szülők – 99,9%-a nem is találkozik a vitorlással ebben a bizonyos fogékony korszakban! Tehát a merítés, az utánpótlás-bázis mérete katasztrofálisan kicsiny. Ezer gyerekből jó, ha öt találkozik a sporttal, a nevelőegyesületek szerint pedig az ötből maximum „fél” gyerek tart ki, marad vitorlázó.

További adalék saját tapasztalataimból: Egyesületünkben egy nyáron 127 gyermek vett részt különböző vitorlás-táborokban. Ezt követően az őszi edzéseken hét, azaz 7 gyermek jelent meg (közülük is kettő „kívülről” érkezett). A gyerekeknek csak 15-20%-a volt olyan, aki nem vitorlázó csalárhoz tartozott, s a szülő egyszerűen csak értelmes nyári tábort keresett. Szerintem ez siralmas: a sportágba nem érkezik kívülről gyakorlatilag senki! A ke-

vés számú, már „fertőzött” ifjú folytatja csak. Tenni kéne valamit! Mert nincs szükségünk van arra, hogy a sport csak a gazdagok nagyhajós vitorlázgatójává (motorozgatójává) váljon a kikötők 300 méteres körzetén belül...

A fentiekhez tartozik, hogy egyesületünknek nyáron lehetősége nyílt a táborokat elérhető áron kínálni a gyerekeknek. Nem voltunk drágábbak bármelyik úszó-, tenisz-, vagy focitábornál.

Mit tettünk a sportág népszerűsítéséért (a vitorlázni nem tudók körében):

- Egyesületünk képviselte magát a Hungexpo területén lévő hajókiállításon (MVSZ stand)
- Részt vettünk a májusi budapesti, valamint a szekszárdi Nagy Sportág-választó rendezvényein
- Nyílt napokat tartottunk a Kopaszi-gáton júniusban és szeptemberben
- Szórolapokat és plakátot helyeztünk ki három budapesti általános iskolában
- Osztályfőnöki órát tartottunk három budapesti iskolában alsó tagozatos gyerekeknek, majd szülői fogadóórákon vettünk részt
- Iskolai sportnapot rendeztünk vitorlázással egy budapesti általános iskola számára
- A nyár folyamán 5000 szórolapot adtunk kézbe a Kopaszi-gáton sétálgató gyermekes családoknak
- Vitorlás-tábort tartottunk a szombathelyi Csónakázó-tavon a Szombathelyi Vízisport Egyesület meghívására



...Ezzel a kampánnyal sikerült 20-30 olyan gyereket összecsdíteni, akik ugyan nem találkoztak még a sportággal soha, de legalább eljöttek egy vitorlás-táborba. Persze még több energiával valószínűleg többen lettek volna, akik szeptemberben jelentkeznek valamelyik utánpótlás-nevelő egyesületnél edzésre! Valószínűleg lennének olyan gyerekek, akik nem a szülő emlékei vagy aktivitása révén kerülnek közel a sporthoz. Velük hosszabb távon talán még jobb eredményeket érünk el. S olyan emberek ülnének majd később nagyhajóba, akik gyerekként kezdtek (és nem szelnek majd kettő egy másik hajót a tihanyi csőben...)

A fentiek persze csak gondolatok. Talán össze kellene fogni minden egyesületnek, akik gyerekekkel foglalkoznak, együtt talán könnyebb. Lehet, hogy olyan egyesületeket, vállalkozásokat is be kellene vonni a dologba, akik (üzleti alapon) hajóhely és/vagy hajó-bérbeadással foglalkoznak. Esetleg kellene keresni, találni egy prominens személyt, aki felvállalja a sportág népszerűsítését, hogy elérhessük azt a szintet, mint a kajak-kenu sport vagy a foci, bár ez már inkább csak utópia. Mindehhez pedig lehet, hogy jól jönne egy ernyőszervezet. Ez lehetne a Magyar Vitorlás Szövetség is, de ha alulról szerveződik. Beszéljünk ezekről a problémákról, megoldásokról minél több fórumon, mert a jövőben mindnyájunkat érint. És amit most, a jelenben kell megalapozni.

Náray Richárd



## Mindegy hol, csak víz legyen meg szél – vitorlások Szombathelyen

...Két éve, amikor elkezdtük, többen örültnek néztek. Azt mondták, Budapesten nem lehet vitorlázni, sem a Kopaszi gáton, sem máshol... Az előző szezonban pedig már négy komplett vitorlástáborban összesen 54 gyermek szelte a nem létező hullámokat a szélről függetlenül mindig tükörsima vízen. A Lágymányosi-öbölben a tavaszi és őszi edzéseinket 5-12 gyerek látogatta heti két alkalommal, miközben beindítottuk a felnőtt-oktatást is.

Nyáron aztán újabb fordulatot vett a történet: a Szombathelyi Vízisport és Szabadidő Egyesület keresett meg minket: nekik is van egy tavuk Szombathelyen (bár kicsit talán kisebb, mint a Lágymányosi-öböl), s gyerek lenne, aki kipróbálná a sportot.



Gondoltuk, akkor szervezzünk egy vitorlás-tábort a helyszínen. A tulajdonos SZOVA Zrt. és a megyei horgászszövetség le-

hetővé tette, hogy egy hétre a vitorlásoké legyen a Csónakázó-tó adott része, nem kis meglepetést okozva ezzel a hajós életéről eddig nem igen ismert város életében. A lehetőség és a lelkesedés tehát adott volt, épp csak a szállító járművek hiányoztak. Végül egyik támogatónk adott egy nagy puttynos autót, amibe belepakoltuk az összes Picot és a motorost, s a két kiváló edzővel irány Szombathely Némi elméleti alapozás, majd gyakorlati oktatás a hat kishajón szakmai felügyelettel: ennyi elég is, hogy a srácok megízleljék, és talán meg is szeressék ezt a sportot.

De miért is írok minderről? Mert van egy programunk, amit 2010-ben pont a fent leírt tapasztalatok alapján indítottunk út-



jára, hiszen az UTÁZÓFLOTTA ötlete „életképesnek” bizonyult. Végy minimum hat Laser Picot, egy motorost, rakj mellé

megfelelő szállítójárművet, egy jó erős oktatósátrat, két lelkes edzőt és olyan lelkes embereket, mint a szombathelyi egyesület vezetői! Rázd össze jól a koktélt, és megtörténik a csoda: vitorlások jelennek meg bárhol az országban. Olyan gyerekek és felnőttek találkoznak a sporttal, akik soha előtte még csak hajót sem láttak. És kinek jó ez? Nekünk, vitorlázóknak. Növekszik a bázis, ismertebb lesz a sport, és így további gyerekek kerülhetnek a „rendszerbe”.

...Elmentünk Szekszárdra is, a Nagy Sportág Választóra. Kőbányán, a sportpályán ázott, medence méretű „távon” - ahol még a túrakenusokkal osztoznunk kellett a vízfelületen - három nap alatt, szakadó esőben 500-600 gyereket terelgettünk!...Érdekes, fárasztó, de egyben felemelő is volt.

Legyen ez akkor egy felhívás! Van Magyarországon egy UTÁZÓFLOTTA, új hajókkal, motorossal, edzővel, várjuk az új „helyszínek” jelentkezését! Gyermektáborokat, bemutatókat szervezünk bárhol az országban Idei „vizeink” a Tatai-tó, a Fertőtó, és újfent a Szombathelyi Csónakázó-tó. A flottával a báziskikötőn (Kopaszi-gát) kívül Balatonalmádiban, Alsóörsön, sőt reményeink szerint további helyszíneken is találkozhatok. Célunk csak ennyi: szeretnénk, hogy (még) több gyerek ismerje meg, milyen is vitorlázni!

A Vitorlázó Gyermekéért Egyesület tevékenységéről bővebben a [www.vgye.hu](http://www.vgye.hu) oldalon olvashat.



Eladó a 11 m OD osztály bajnok hajója

Hazai gyártású  
11 m OD vitorlával,  
vagy anélkül eladó.

Érd: **Kálóczy Antal**  
06/20 954 7594  
[kaloczya@uszosteg.hu](mailto:kaloczya@uszosteg.hu)

DE REGULÁLNÉK!

## Te milyen szabályt változtatnál meg?

Gazdasági életünk felgyorsult újraszabályozása életünket, szokásainkat is alapjaiban változtatja meg. Feltételezve, hogy a változtatások jobbító szándékúak, talán esélyt kínálnak a hazai szabadidős hajózást megkönnyítő ésszerű módosítások megvalósítására is.

Az alábbiakban egy tucat konkrét példával is szeretném illusztrálni mire is gondolok:

### 1. Regisztráció:

Európa jobbik felén – különösen a trélezhető mérettartományban – nem szükséges sem a hajók, sem a speciális szállítóeszközök ennyire bürokratikus nyilvántartása. Ezekben az országokban az egyéni felelősség és a biztosítási rendszerek hivatottak az ösztársadalmi érdekek megóvásáért. Mivel feltételezik a hajók használatának jogszerűségét, a kikötőkben elsősorban a felelősség-biztosítás meglétének ellenőrzésére koncentrálnak. *(Lásd keretes írásunkat!)*

### 2. Hajótulajdon-szerzés:

Ügyvédi ellenjegyzés, közjegyzői okirat, lajstromigazolás... Miközben többnyire egy középkategóriás autó árának megfelelő, hazánkban viszonylag helyhez kötött jármű átírását szeretnénk elintézni! Talán a legjellemzőbb bürokratikus szabály: a külföldről behozott hajók lajstrommentességi igazolásánál azt is igazolni kell, ha valamelyik országban nincs lajstromkötelezettség! A hatóságoknak nincs nemzetközi kapcsolatrendszer, hogy ezzel is segítse a kérelmezőket – ne kelljen már követségi igazolásokat hozni minden egyes hajóhoz! Ha egy EU országból, mint pl. Hollandia egy évben 20-30 hajót is behoznak, akkor a hatóság akár harmincszor is meggyőződhet arról, hogy ott a 10 méter alatti hajókat nem lajstromozzák. Felesleges tortúra.

### 3. Külmotor átírása:

Ha egy százezer forintot sem érő lerobbant külmotort egy másikra cserélünk, miért kell ehhez az egész hajót újra vizsgáztatni? És



egyáltalán: minek kell a hajólevélben a külmotor adatait rögzíteni? Bőven elég lenne a teljesítménykorlátokat megadni.

### 4. A beépített motorok használata:

A vitorlás hajó korszerű beépített motorja nem alkalmas arra, hogy a hajót a használat során motorcsónakká változtassa. Semmi nem indokolja korlátlan használatának tilalmát, mert környezetterhelése elhanyagolható, hullámot nem kelt zaja nincs. Nagyobb szelekben biztonságosabb így haladni, mint megfelelő gyakorlat híján vitorlázattal. Sokakat ez tart távol a vitorlázástól. Természetesen mindez nem igaz a külmotorokra. *(Lásd keretes írásunkat!)*

### 5. Hajótárolás bóján:

Bár a történelmi hagyományok is igazolják, hogy a Balatonon technikailag bóján is tarthatnánk hajónkat, ma egy speciális jogszabály ezt csak azoknak engedi meg, akiknek egyébként is van állandó kikötőhelyük. Aki nem engedheti meg magának a kikötőhelyi díjakat, annak semmi keresnivalója a tavon? *(Lásd Gondolatok a bolyáknépéhez c. írásunkat!)*

### 6. Súlyzás:

A kishajók, jollék tulajdonosai elvileg bármikor használhatnák a tavat, ha vízre tudnák tenni hajójukat. Sajnos azonban a vízre tétel építményeit, a súlyakat a legtöbb kikötőben lerombolták, vagy azok zárt klubok, marinák kezelésébe kerültek. A vitorlázás jövőjét, társadalmi megítélését nagyban javítaná, ha egyfajta szolgalmi jogot kapnának a schwertes kishajótulajdonosok a tó megközelítésére. A 22 balatoni önkormányzat is segíthetne a vízreszálló helyek kijelölésében, fenntartásában.

### 7. Kikötők építése:

Minden ellenkező híresztelés ellenére a balatoni kikötők száma, a hajósűrűség, messze elmarad az optimálistól. Az engedélyeztetési eljárás jelen formájában túl bürokratikus, időigényes, elriasztja a befektetőket; ráadásul olyan létesítményeket enged végül megvalósulni, melyek a használat során rendkívül nagy üzemeltetési többletköltséget generálnak. Lásd a BLYC csonka mólói...

### 8. Mederhasználati-díj:

Úgy tűnik ez az a teher, melynek révén központilag szabályozható a tó hajós turisztikai bevételeinek mértéke. Ha ez az összeg magas, akkor az visszaveti a fejlődést. Jelenleg az értelmezhetetlenül magas összeg miatt mintegy 40 beruházási engedélykérelem került parkoló pályára. A problémát az okozza, hogy a mederfeneket a szárazföld vízzel ta-

kart meghosszabbításának tekintik, és a helyi közművesített telkek ingatlanárait kívánják érvényesíteni, melyet végül a vitorlázóknak kellene kifizetniük. És mint tudjuk, bójára nem állhatnak...

### 9. Sportorvosi vizsgálat:

Egy felnőtt, szabad idejében versenyekre járó amatőr vitorlázót

teljesen felesleges évente ebben a rendszerben vizsgálni, mert a sportorvos semmivel nem tud többet az adott személyről, mint a körzeti orvos. Bőven elég lehetne pl a jogosítványban lévő egészségügyi alkalmasság meglétét követelni. Tudomásom szerint sehol a világon nincs ilyen szigorúan szabályozott rendszer.

### Motorhasználat

Bármilyen szabályozás akkor jó, ha a következők igazak rá:

- igazodik a valósághoz, reálisan betartható,
- nem a kivételekre koncentrálnak,
- betartásához valamilyen felsőbb érdek kapcsolódik,
- betartása nem okoz jelentős hátrányt az alanyoknak
- betartása vagy be nem tartása egyértelműen meghatározható és szankcionálható,
- a be nem tartás szankciója nagyobb hátrányt okoz, mint a be nem tartás.

A fentiekben mindegyik itt felsorolt pontok esetében el lehet elmélkedni, én most a belmotor kérdéshez szeretnék hozzászólni, a Balaton tekintetében.

A mostani szabályozás ugye gyakorlatilag azt mondja ki (eltekintve a kikötők, tihanyi rév környezetétől), hogy motorral csak szélcsend vagy vihar esetében mehetnek a legközelebbi kikötőig.

Nézzük a fenti pontokat! Reális-e ez? A válasz: nem. A Balatoni hajósok tipikusan hétvégén, szabadság alatt hajóznak, így meglehetősen nehéz elhinni, hogy egy hétvégi túrára rátelepedő szélcsend esetén valaki betelefonál a munkahelyére, hogy hétfőn ne várják, mert most nincs szél, vagy esetleg félúton lerakja egy kikötőben a hajót, majd egy-két hétnyi kikötői díj kifizetése után következő hétvégén elviszi. A legközelebbi kikötő amúgy is nehezen megfogható fogalom. Mert egyrészt kell-e tudnom az összes kikötő helyét, s azt, hogy képesek-e a hajómat fogadni, illetve mit kell tennem, ha mégsem. Ez a szabály nem csak a hajótulajdonosokra, de a charterezőkre, sőt az egész hajós turizmusra nézve káros, mert betarthatatlan.

Kivételekkel foglalkozik-e? Válasz: részben,

hiszen tudjuk, hogy rengeteg kibúvó van. A korábbi népszerű önkéntes vízimentő helyett manapság a kamu vizitaxi, vagy kísérmotoros a divat, ha valaki féllégálisan akar motoros hajózni (nem a vitorlását mozgatni!). Lehet vitatkozni, hogy valaki jogosan vagy nem jogosan kapcsol motort a vitorlására. Lásd lejjebb.

Kapcsolódik-e a szabályhoz felsőbb érdek? A válasz: igen. De nem feltétlenül az, amelynek okán a szabályt meghozták. A szabály a belsőégésű motorokat tiltja, környezetvédelmi alapon. A modern hajómotorok, amelyeket Európa számos belső vízen gond nélkül szabad használni, nem okoznak nagy terhelést, főleg, ha a vitorlázó valóban csak szükség esetén akarja használni. A modern motorok tulajdonosának amúgy is kellőképpen háborgatja igazságérzetét egynémely nagy személyszállító hajót követő kilométeres dízelbűz és olajfolt. A tó nyugalmának megőrzése, a nagysebességű száguldás, a hullámkeltés elkerülése valós igény, de ez nem szerepel a jogszabályban.

Okoz-e hátrányt a betartása? A válasz: igen, mégpedig az első pont alapján. A munkából történő elkésés, vagy a bérhajó vissza nem adása ilyen hátrány.

Ellenőrizhető-e? A válasz: részben. A motorozó vitorlás elég messziről kiszűrhető, ilyenkor a vízirendőr jóindulatán múlik a döntés, de még így is sok vitára adhat okot a szélerősség, vagy a „melyik a közeli kikötő” kérdése. Szankcionálása egyszerű: pénzbüntetés.

Jó-e a szankció? Ha azzal a – nem reális – alternatívával állítjuk szembe, hogy adott esetben több heti kikötői díjat, vagy bérleti díjat kell fizetni, akkor olcsóbb a büntetés bevalálása. Mivel már az elején kimondtuk, hogy a szabály nem reális, így minden büntetés nagyon igazságtalan. Legalább is a hajós

társadalom nagy része annak véli.

Mi lenne a megoldás? Különböző ötletek merültek már fel eddig is, pl. az anyakikötőbe való engedélyezett motorozás, de mivel ez sehol nincs nyilvántartva, szemfüleseknak mindig lesz a zsebükben egy, a rendőrnök mutatandó keszthelyi és egy siófoki szerződés. Véleményem szerint a legegyszerűbb megoldást kell választani!

A cél legyen a tó nyugalmának megőrzése, így elsősorban a nagy sebességet és hullámzást kell korlátozni. Ezt legegyszerűbben a tömeg/teljesítmény arány korlátozásával lehet megoldani, illetve a motoros siklás megtiltásával (bár ez utóbbit valószínűleg egy jól meghatározott arány eleve kizárná).

Ez nem csak a belsőégésű, de minden más (elektromos) meghajtásra is vonatkozni kell, ugyanis pár év múlva az ilyen hajtások olyan fejlettek lesznek, hogy gond lesz a gyorshajtás, hullámmzás.

A környezetszennyezés kérdését pedig megfelelő műszaki vizsgával kezelni lehet.

Ezen túl azonban vagy teljes egészében engedném a vitorláhajók motorozását, vagy megtartanám a szélcsendben vagy viharban történő használatot, de területi korlátok nélkül.

Mindeközben erősen szabályoznám az egyéni motoros hajók használatát, mivel a vállalkozás szabadsága sem lehet indok a szaporodó vizitaxinak álcázott hajóra. A Balaton véges erőforrás, a személyszállításra más közlekedési eszközökhöz hasonlóan lehet korlátokat szabni, koncessziót hirdetni stb.

Vagyis a gyors, siklásra képes motoros hajókat az engedélyezett személyszállításra, a valós mentőhajókra és a valós (!) kísérmotorosokra korlátoznám szigorú szabályozással és engedélyezéssel.

**Szigi**

**Olvasónk a lajstromozásról**

Mint lapjuk kezdettől fogva lelkes olvasója, az alábbi kérdésben szeretném véleményüket kérdezni.

2010. augusztus közepén immár tizennegyedik alkalommal elindultunk barátainkkal a TVSK alapító első elnöke, dr. Pálos István emlékére tartott vitorlástúránkra, ahol egy hét alatt igyekszünk minél több kikötőben megfordulni.

Már a korábbi években is feltűnt, hogy nagyon sok vitorlás hajón semmiféle hatósági jelzés, azonosító szám nincs, a legtöbbnek neve sincs, így azonosításuk teljesen lehetetlen. Ez számomra ugyanazt jelenti, mintha az utakon rendszám nélküli autók közlekednének.

Szeretném megkérdezni, hogy mi erről a véleményük, javasolnak-e változtatást ezen a téren. Mellékelek néhány fényképet is, melyet egyetlen kikötőben, készítettem az „anonim” hajókról.



**10. A jégen tartózkodás szabályai:**

Amikor befagy a tó, a népek elsősorban a központi fekvésű kikötők környékén jelennek meg. Kikötőben azonban jégen nem szabad tartózkodni. Ha azonban befagy, akkor nem lehet kikötni. Akkor az nem kikötő?



**11. Kékszalag versenykorlátozás:**

A páratlan évekre rákényszerített – parciális érdekeket szolgáló – versenykorlátozás sajnos még évekig gátolja bekapcsolódá-

sunkat a nemzetközi vitorlás turisztika vérkeringésbe. Az MVSZ saját határozatainak fogságában vergődik ahelyett, hogy megoldást keresne a helyzet feloldására. Csak van okosság arra, hogy a Kékszalag idején a leglátványosabb hajóosztályok, a többtestűek, a Liberák és a trapézosok ne a parton leponyvázva



punnyadjanak! Ha már nem nyerhetnek szalagot, legalább a rekordot hadd fussák meg!

**12. Horgászok és vitorlázók:**

Tiszteletben kell tartani mindenkinek a jogait, de ez nem eredményezhet olyan helyzetet, mint ami a szemesi K-i móló hosszanti elkerítésével kialakult. A hajóbérlők kárára a móló kétharmadnyi szélessége a horgászok rendelkezésére áll, akik így ingyen használják azt a területet, melyért a hajósok százazreket fizetnek. Amúgy a horgász sem pecázhat a kikötő felé, a vitorlázó meg ily módon csak három elektronikus kapun át jut el a mellékheységbe. Kvittek. Persze használhatnák közösen az egész területet, ha a horgászok is méltányos árat fizetnének a belépésért.

Nyilván másnak is van tapasztalata a hajózást, a vitorlázókat megkeserítő ésszerűtlen túlszabályozásról. Ne kíméljete bennünket, mert ha segíteni közvetlenül nem is tudunk, közzétesszük véleményeteket, ötleteiteket. **g.a.**

JOGI KORLÁTOK  
**Gondolatok a bóják népéhez**

Több alkalommal szóba került - különböző szerzők tollából született Port-hole- írásokban - a hajók költség- kímélő tárolása. A publikációk tanúsága szerint a spórolni kívánó tulajdonosok, üzemeltetők, hajóvezetők kétféleképpen oldják meg az ingyenes kikötést:

- 1. A nádasban rejtve veszteglés.
  - 2. Kiállítás nyílt vizen bójára.
- A felvetésekben szereplő „megoldások”



azonban több helyen sértik a jogszabályokat. Az alábbiakban idézek a Balatonon kishajót üzemeltető személyekre vonatkozó jogszabályokból.

**A Hajózási Szabályzat 3.36 cikk: a veszteglő hajó nappali jelzései:**

A nyílt helyen (a parttal közvetlen vagy közvetett összeköttetés nélkül) magányosan vagy kötélékben veszteglő (horgonyzó) géphajónak - a kishajó kivételével - viselnie kell a hajó elején, alkalmas he-

lyen egy, olyan magasságban elhelyezett fekete gömböt, hogy az minden oldalról látható legyen.

**A Hajózási Szabályzat 3.20 cikk: a veszteglő hajó éjszakai jelzései:**

- A veszteglő magányos hajónak vagy egymás mellett veszteglő, illetve egymáshoz csatolt hajónak a hajóút felőli oldalon, legalább 3 m magasságban elhelyezett, minden oldalról látható szokásos fehér fényt kell viselniük.

- **Veszteglő kishajó** - a hajó szolgálati csónakjának kivételével - e fények helyett **viselhet egy szokásos fehér fényt a megfelelő helyen és olyan magasságban, hogy az minden oldalról látható legyen.**

**A Balaton Törvény 35. §** A tómeder övezetén:

- a Balaton tómedre az érvényes partvonal-szabályozási tervben meghatározottakon túlmenően nem csökkenthető;
- a Balaton jogi partvonalát - a partvonal-szabályozási tervtől eltérően - megváltoztatni és az élővilágra, a vízminőségre káros befolyással bíró tevékenységet végezni nem lehet;
- a parti móló, hullámtörő, kikötői építmény és a fürdőházak eredeti formában történő újjáépítése kivételével a tómederbe állandó építmény, sziget nem építhető;



**Hajóépítők, barkácsolók**

figyelem!

**Téli vásár a Szentendrei úton!**

Már most készüljön a tavaszra! Szerezze be sokkal olcsóbban és kényelmesebben a hajóhoz szükséges alkatrészeket, főegységeket! Húszezer féle cikkből kiválasztottunk néhány száz népszerű cikket, amit kiemelt kedvezménnyel kínálunk. A teljes lista honlapunkon megtekinthető. Ami nincs nálunk raktáron, azt is engedménnyel megrendelheti.

**Ízelítő ajánlatainkból:**



- rozsdamentes zsanérok 500 Ft-tól
- rozsdamentes bikák 1500 Ft-tól
- spannerek 2200 Ft-tól
- nyitható oldalablak, fekete 19000 Ft
- navigációs lámpaszett, 4 db-os 8000 Ft
- beépíthető üzemanyagtartály 26900 Ft
- fedélzeti betöltő, műanyag 2600 Ft
- belső lámpák 1700 Ft-tól
- deklik (fedelek) 740 Ft-tól
- vitorlás csörlők 17000 Ft-tól
- 30 literes üzemanyagtank 8000 Ft
- pumpás WC 38600 Ft-tól

Budapest, Szentendrei út 107-113.

tel. 1/3674905, 1/2501332

www.maritime.hu

- a tómederhez kapcsolódó élőhelyek védelme érdekében a tómederbe a nád gyökérzónáit kevésbé sértő, ideiglenes jellegű, csak az üdülési, illetve horgászáradékhasználatos műtárgy (pl. horgász- és napozóstep) helyezhető el;

- az I-III. osztályú nádasban, illetve attól legalább 2 m-re, a környezeti kárelhárítás vagy az élet- és balesetvédelmi indokból szükséges beavatkozás, valamint az engedély nélkül létrehozott feltöltés és vízi állás visszabontásának eseteitől eltekintve, tilos minden olyan mechanikai beavatkozás (kotrás, feltöltés, építés, vízi állás-, csónak- út-, horgász-hely-létesítés), amely a nádas állományát, annak minőségét károsítja, illetőleg a nádas pusztulását eredményezheti;

- a védett természeti területen található nádasban osztályba sorolástól függetlenül, természetvédelmi kezelés kivételével - amelynek módját a természetvédelmi kezelési terv határozza meg - tilos a kotrás, valamint minden olyan tevékenység, amely a nádas állományát veszélyezteti, vagy károsítja;

- a tómeder nádasában, a kihirdetett vízpart-rehabilitációs tanulmánytervek - első felülvizsgálatukat követően a partvonal-szabályozási és vízpart-rehabilitációs tervek - által kijelölt kikötésre alkalmas partszakaszokon engedéllyel rendelkező kikötők esetén legfeljebb 5 méter széles bejáró, valamint a meglévő közhasznála-

tú strandok előtt, fővenyes strandszakasz kialakítása érdekében, a IV-V. osztályú nádasban, legfeljebb 30 méter széles bejáró a vízügyi hatóság engedélyével fenntartható;

- az üzemeltetési engedélyköteles vízi jármű, amely nem rendelkezik üzemeltetési engedéllyel és kiépített kikötőben kikötőhellyel, a tómeder területén nem tárolható;

- a nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi jármű a tómeder területén csak kiépített kikötőben tárolható.

Tehát hajót a Balaton vízterületén üzemeltetni csak - megfelelő infrastruktúrával kiépített- kikötőhely igénybevételével lehet! Sokan a jelenlegi jogi szabályozást mellőzve a meteorológiai, hidrológiai viszonyoktól vagy éppen az emberi empátiától erősen függő, nyílt vízi, trükkös veszteglési módokat alkalmazva, kétes létjogosultsággal rendelkező kikötőhelyeket „létesítenek”. Vélhetőleg a jogszabályokat így módon megsértők számának emelkedésével párhuzamosan a hatóságok intézkedési kényszere is nőni fog. A különböző, megfelelőnek tartott technikai megoldások, újabb illegális veszteglőhelyek létesítése helyett érdemes inkább tájékozódni Esetleg felvetődhet a jelenlegi jogszabályi háttér újragondolásának lehetősége.

Addig is zárszóként a csónak ill. kishajó

kikötő létesítésének, engedélyezésének feltételei, röviden. Az eljárás természetesen díjköteles.

**Csónak kikötő:** 50 férőhelyig (4 KW alatti motorral hajtható, 10 m<sup>2</sup> vitorlafelület alatti vitorlás, evezős csónak)

**Kishajó kikötő:** 50 férőhely feletti csónak, 20 m testhossz alatti kishajók

**Engedélyezés:**

- elvi engedélyezési eljárások: ha 1 km-en belül van más kikötő is, akkor szükséges - létesítési engedélyezési eljárások: feltétele a vízjogi létesítési engedély

- használatbavételi, üzembe helyezési engedélyezési eljárások, az eljárás érvényessége:

közforgalmú kikötőnél 15 év, saját használatú, üzemi kikötőnél 10 év. Lejárát után újra meg kell kérni az üzemeltetési engedélyt, melynek feltétele egy állagmegóvási dokumentáció.

Az engedélyezési tervet névjegyzékben szereplő szaktervező készítheti. A tervdokumentációnak összhangban kell lenni a part-rehabilitációs tervvel, nádas minősítéssel és a helyi szabályozási előírásokkal.

Mielőtt azonban belevágnánk egy saját kikötő építésébe, jobb ha tájékozódunk a Kincstárnak fizetendő mederhasználati díj mértékéről!

**Rest Bulcsú**



HELYMEGHATÁROZÁS

# Hol is vagyunk - pontosan

December végén már elkezdene hosszabbodni a nappalok, majd újjáébred a korhelyes elfogyasztása után előkerülnek az új naptárak, s bár sokan a sítájakon mútatják az időt, a legtöbbben lélekben már a tavaszt, és a hajók vízre tételét várjuk.

A telet kihasználva nem árt végiggondolni, vagy száraz edzés-ként otthon gyakorolni egy-két technikai részletet. A kor technikai fejlettségének köszönhetően ma már a Balatonon úszó hajók közül is szinte valamennyi fel van szerelve a kompasz mellett GPS-szel is. Ám minden annyit ér, amennyire használni tud-

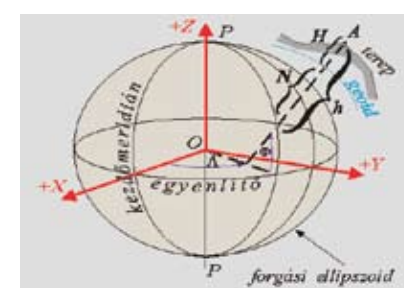
juk, amennyit használjuk. Valószínűleg sokan vették már maguknak a fáradságot, és rögzítették a kedvenc napfelkeltés, naplementés, horgonyzó, horgászó helyeiket a GPS-ükben. Esetleg visszaneztek egy nap, nyaralás, év során megtett útjukat. Talán akadtak olyanok is, akik már megpróbáltak egy adott koordinátára hajózni, ami főleg

vitorlással nem is olyan egyszerű feladat. Természetesen a Balatoni Vízügyi Igazgatóság ügylete, illetve a Vízügyi Igazgatóság Magyarországi Szakszolgálatának diszpécseri szolgálata is tud konkrét koordinátára segítséget küldeni. Nem mindegy azonban, az általunk felvett koordinátát hogyan, milyen formátumban adjuk meg.

Nézzünk néhány példát:

<b>Fok, perc, másodperc</b>	DD° MM' SS"
megjelenési formája:	DD° MM' SS"
példa:	46° 44' 27" és 17° 24' 52"
<b>Fok, perc</b>	DD° MM,mm' (századperceg)
megjelenési formája:	DD° MM,mm' (századperceg)
példa:	46° 44,45' és 17° 24,87'
<b>Fok</b>	DD.ddddd° (6 tizedesig)
megjelenési formája:	DD.ddddd° (6 tizedesig)
példa:	46,740833 és 17,414444
<b>EÖV (Egységes Országos Vetület)</b>	YYYYYY,yy és XXXXXX,xx (6 egész és 2 tizedes számjegyig)
megjelenési formája:	YYYYYY,yy és XXXXXX,xx (6 egész és 2 tizedes számjegyig)
példa:	525214,30 és 156474,30
<b>Radián</b>	D,ddddddd (8 tizedesig)
megjelenési formája:	D,ddddddd (8 tizedesig)
példa:	0,81578143 és 0,30393939

A fenti példák mindegyike ugyanazt a koordinátát jelöli. Szemléletes, hogy mégis mennyire különböznek egymástól! Ráadásul pont a leggyakrabban használt két formátum, a „fok, perc, másodperc” és a „fok, perc” számadatai a legkönnyebben összekeverhetők.



csak a számadatok pontos leolvasására kell odafigyelnünk, hanem azt is pontosítanunk kell: milyen formátumban diktáljuk. Hiszen ez - a fentieket figyelembe véve - egyáltalán nem egyértelmű. Életmentő lehet, ha a GPS-eink „egy nyelvet beszélnek”. Talán a legjobb megoldás - akár másik hajósnak, akár vízirendészetnek, vízimentőknek segítség kérésekor - ha a megadott GPS-koordináta formátuma és pontos számadata mellé bemondjuk azt is, hogy mondjuk Ábrahámhegy előtt kb. 1 km-rel. Ilyenkor a felvitt adat alapján megjelenő pozícióra rápillantva azonnal látható, hogy egyezik-e.

**Egyéb megjegyzések:**

- A félgömb jelét (észak vagy dél, kelet vagy nyugat) nem muszáj diktálni, mivel automatikusan a mi gömbnegyedünk, tehát az Északi szélesség és Keleti hosszúság az alapértelmezett.
- A tizedesjel egyaránt lehet pont és vessző, nincs közöttük különbség, azonban a „fok, perc, másodperc”-nél, illetve a „fok, perc, századperc”-nél csak egész karakterig engedni beírni.

**Emanon**

HAJÓTESZT: BALATON 25

# Penny

Egy volt BME-s egyetemista társam hívta fel figyelmemet klubunk eladó hajójára. Nem állt szándékunkban hajót venni, hiszen néhány évvel ezelőtt vásároltunk egy B21-es-t. De hajtott a kíváncsiság, ezért ellátogattam a füredi MKB kikötőbe, ahol kipróbáltuk Penny-t, a bank egykori első hajóját. Szegény kicsit ütött-kopott állapotban volt, de műszaki beállítottságom és az alacsony ár meghozta kedvemet egy hajófelújításhoz.

Röviden, tömören: Tágas kokpit, könnyű kezelhetőség, fordulékony, jó manőverezési képesség, stabilitás és biztonság jellemzi a 25-öst. Családi túrahajó, megfizethető fenntartási költség. Négy normál méretű (180 cm) fekhely, ezek közül kettő az orrkabinban. Az orrkabin zárható ajtóval rendelkezik, bár ezt mi leszereltük,

mert soha nem használtuk. A belmagasság nem túl nagy, hívhatnánk belalacsonyágnak is. Ez csak öltözködéskor jelent problémát. Mivel fiatalok vagyunk, ezzel együtt tudunk élni! Jó időben úgyszólván hajóznunk, vagy a kokpítot használjuk, rossz időben pedig az aktuális kikötő vendéglátóipari egységében tartózkodunk.

Tároló rekeszekben nincs hiány. A Balaton szériák „érdekessége”, hogy a rekeszek nyílásai kicsik. Ezt a felújításkor úgy orvosoltam, hogy megfelelő nagyságú ajtókat gyártattam rájuk. Még egy okos megoldást találtunk ki: a lépcsőt felhajhatóra építettük át, ezzel könnyen hozzáférhető és használható lett az a hatalmas tér, ami a

kokpit alatt rejtőzik. Ide az összes vitorlát be tudjuk pakolni, sőt a mancsaftot is, ha nem teljesít jól a versenyen! A sörök hidegen tartásához 12 V-os hűtőládát használunk, melyet a kokpitládában tárolunk, így zúgása alvás közben nem zavar. Gyárilag egy kis mosogatót alakítottak ki az orrkabin le- választásánál. A vizet még nem



**Befogadóképesség:** 6 fő  
**Hajótesten mért hossz:** 7.62 m  
**Vízvonalhossz:** 6.60 m  
**Hajótest szélessége:** 2.45 m  
**Oldalmagassága:** 0,77 m  
**Merülése:** 1.30 m  
**Fixpont magassága:** 10,45 m  
**Árboc hossza:** 9,2 m  
**Víziszorítása:** 1650 kg  
**Tőkesúlyának tömege:** 700 kg  
**Vitorlafelülete (kb):**  
**Grósz:** 16 nm  
**Fock:** 10 nm  
**Génua:** 16 nm  
**Spinnaker:** 55 nm  
**YS-szám 2010-ben:** 115

kötöttem be, egyelőre nem volt rá szükség, hiszen a balatoni kikötők nagy részének infrastruktúrája megfelelő, így ezek vízszelvényeit használjuk inkább.

**Motorhasználat:** nyilván a beépített mocis a legjobb (bár ha homokpadra fut a gép, külmotorossal könnyebb lejönni róla). Az 5 lóerős rövid tribes motor elvileg elég, csak akkor kevés, amikor hullámos vízen érünk ki a kikötőből. Nem árt, ha a legénység arra az oldalra dönti a hajót, amelyik oldalon a motor van. Ha kinn rekedsz egy viharban, az 5 LE kevésnek bizonyul. Ilyenkor



általában egy nagyon kicsit tekerünk csak ki a génuából, és lereffeljük a grószot. Én azt mondom, elég lehet az 5 LE, de a megbízhatóság, az egy rántásra indulás mindennél fontosabb!

**Vantni bekötés:** Szerintem ez a hajó leggyengébb pontja! Az orrkabint leválasztó fal mögött kb. 30 centivel lamináltak rétegelt lemezt, ehhez van hozzácsavarozva a vantni bekötése. Az állandó rángatása utat biztosít a víznek, amit a fa egyből magába is szív. Az egyik oldalon, ahol, a fa tocsogott a víztől, azonnal ki is cseréltem. A másik oldalon látszólag jó volt, de ha belefúrok a fába, látszik, hogy nagyon porózus, úgyhogy nsem akarok játszani,

tavasszal ezt is cserélem. Kicsit macerás munka kibontani a fát, meg a hajó belsejében flexelni, de nem szeretnék árbocot dönteni. Ja, és Sika, Sika, Sika meg tömítés rendszeresen!

**Vitorla:** Túrázáshoz túragrós és fock. Ha az ismerősök elviszik a hajót, ők is ezzel szeretik használni, mert könnyen kezelhető.

jobb választás. (Úgy tudom, 55 nm felületű spinnaker még elfogadott). Nekünk egy viszonylag öreg Soling spinnakerünk van, ami sajnos csak 44 nm-es. A hajó árboca frakcionált, ezért a spinnakert is csak 7/8-adra engedik húzni. Sajnos top spi-t nem engednek, vagy mínusz 1 YS ponttal jutalmazták.

#### Do It Yourself – Önálló megoldások:

Talán ami a legjobban sikerült, az a fürdőplatform. Ha farral kötünk ki, ez nagyon kényelmes beszállást biztosít. Magasságát pedig a népszerű balatoni úszópontonok magasságához állítottuk be. Így még az időseknek sem jelent problémát a beszállás, sőt egy versenyt követő átmulatott éjszaka után nekünk sem!

Készítettünk egy orrbelépőt is, ami az orrsudárt is helyettesíti. Ennek a végére szoktuk kötni a gennaker tackját. Orral történő kikötésnél pedig megkönnyíti a ki-és beszállást.

A hajó teljes elektromos hálózatát újjáépítettem, a hajó több pontjára 12V-os szivargyújtó aljzatot és 230V-os hálózati aljzatot is építettem. Utóbbi csak a kikötői elektromos hálózatra történő csatlakoztatáskor üzemel. 12/230V-os átalakítót nem szoktunk használni. Érdekes még megemlíteni a kokpitláda világítását, amely önműködően bekapcsol a láda felnyitásakor. Ezt bárki megépítheti magának egy kis lámpából, egy mikrokapcsolóból és némi vezetékkel. Nagyon hasznos esti kikötéskor, amikor a kikötő kötele keressük a kokpitláda mélyén! A B25 ablakát eredetileg csavarozták. Az öregedő plexi egyre

ridegebbé válik, ezért a csavaroknál be szokott repedni. Az új B25-ös hajókon az ablakot már csavar nélkül, csak ragasztással szerelik. A Penny ablakát is ragasztottuk a felújítás során, így kisebb az esélye, hogy elreped, valamint ele-gáns megjelenést biztosít.

**Kabinajtó:** A hajógyári 25-ös hajókat eredetileg zsanéros felső ajtóval építették. Kinyitás után a zsanérokat is le lehetett akasztani, ha zavart az ajtó. Az újabbak már tolbajtósak. Mi is meguntuk a zsanéros nyitogatást, úgyhogy gyorsan átalakítottuk tolbajtósra. Így már nem okoz gondot egy kis eső: egy mozdulat és be is van csukva.

#### Hibák:

Ha jól tudom, 3 féle B25 létezik: Balatonfüred Hajógyári, ez a leg-trehanább. Hajógyár KFT által gyártott, ezek elég jók. A harmadik fajta pedig a mostaniak, a Vega által, valamint a Klemi Yacht által gyártott 25-ösök. Tudtommal ezekkel sincs probléma. Könnyű

felismerni: a hajógyárinál a forstág bekötés 10 centivel hátrébb van, mint a hajógyár KFT és a Vega B25-nél. Továbbá ha végigyalogolunk a decken, a deck teteje behorpad a hajógyárinál. Talán ez a legidegesítőbb. Itt kell megjegyezni, 2 egyforma B25-tel még sohasem találkoztam.

Sajnos a Balaton szériák hibája a zsákos tőkesúly. Ezeknek a hajóknak ugyebár a tőkesúlyuk is laminált műanyag. A hajógyárban anno ezt nem tudták rendesen megcsinálni. Nyilván nehéz egy sablon aljában a hajó aljától 1 méter mélyen laminálni, így ez nagyon sok hajónál hanyag munka. Ebből adódóan nagyon vékony a laminált réteg a tőkesúly alsó részén, és ha egyszer víz kerül a tőkesúlyba, az kemény munkát végez télen a mínusz 10 fokban!

Sokan említették, hogy a 25-ös kormány menet közben remeg. Azt is hallottam már, hogy ezt a tönkcső kopása okozza. A mi kormányunk is remeg, de biztos nem attól, hogy el van kopva, mert új



bronzperselyt esztergáltunk bele.

**Spoiler:** Sokan építenek utólag spoiler-t a 25-ösre, az utóbbi időben pedig eleve jönnek le a „futószalagról”. Nagyobb sebességnél nyilván jó egy spoiler, és a Balaton közepén való fürdést is jelentősen megkönnyíti. A víz könnyebben leválik a hajó faránál, kevesebb az örvény, s ez szélel szemben mindenképp előny. A hosszabb vízvonallal nagyobb sebességre képes, ezért egy YS pontot levonnak érte.

#### Akiknek ajánlom:

Négy fős családoknak és fiataloknak ajánlom, nekik remek választás. Továbbá ajánlom



mindenkinek, aki nem szeretné ingét-gatyáját kikötőhelyre költeni. Első hajónak is ideális, mert két személy kényelmesen

elvezeti. A kezdő versenyzőnek szintén javallt ilyen YS 3-as hajóval kezdeni. A versenyeken 3 személy kényelmesen elvezeti: kettő a kokpitban, egy a fordecken, és már mehet is fel a spinnaker.

#### Szervíz-tapasztalatok:

Igyekszünk mindent saját kezűleg elvégezni, szervízbe nem hordjuk. (egyáltalán létezik ilyen a Balatonon?) Azt a szervizelést, amit egy ilyen hajó megkövetel, szerintem bárki el tudja végezni maga is. Ha évente alga-gátlózzunk, ha odafigyelünk a tömítésekre, és arra, hogy víz ne folyjon be, továbbá nem engedjük, hogy a fa részek vizet

kapjanak, akkor nem kell mélyen a zsebünkbe nyúlni.

#### Ha új hajót vennék...:

Ez egy kényes téma! A sportos hajókat szeretem. Inkább egy kis kényelmetlenség, és nagyobb vitorlázó élmény. Tet-szenek a Reginák, és szeretem a Dolphin-t is. Ha több pénzem lenne: talán Nauticot választanék (vagy hetvenes cirkálót). De ez egyelőre csak álom... Addig pedig féltve őrizzük Penny-t. Jó szelet!

**Fazekas Ákos**

# Vadnai Európa Kupát is nyert

Két első, két második és egy harmadik hely mellett még több helyezés a legjobb tíz között a magyar Laseresek 2010-es Európa Kupa mérlege! Egész évi jó teljesítményük méltó megkoronázása a december 31-én Hvaron lezárult, 14 versenyből álló Kupa végeredménye.

A Nemzetközi Laser Osztályszövetség mindhárom hajótípusban 2010-ben is megrendezte a 14 eseményből álló Európa Kupa versenysorozatát. A Portugáliától Lengyelorszáig a legváltozatosabb helyszíneken szervezett regattákon mérték össze tudásukat a fiatal Laseresek. A Balatonon a BYC rendezte a versenyt. Az egész évben jól szereplő magyarok kitűnő eredményekkel zárták az idei Európa Kupát.

2010-es Laser 4.7 Európa-bajnokunk Vadnai Benjámint az Európa Kupában, versenyek sorozatából álló összetett eredményével is bizonyította, hogy osztályában Európa legjobbja, még a nála idősebbek között is! Az idén 15 éves, az Optimist osztályból csak az év elején Laserbe átült Benji mindkét versenyzőcsoportban, a 16 és a 18 évesek között is az élen végzett!

Nagyszerűen szerepelt a 19 éven aluliak között az olimpiai Laser Standardben Bakóczy Róbert, illetve a 17 éven aluliak között a legnépesebb mezőnyt felvonultató Laser Radialban Mátyás Viktor is. Ők ezekben a kategóriákban

**Az egész évben jól szereplő magyarok kitűnő eredményekkel zárták az idei Európa Kupát**



Fotó: Székely László

szereztek ezüstérmet, és az idősebbek között is a legjobbak közé tudtak kerülni. Bakóczy akár nyerhetett volna, ám betegség miatt nem utazott el az utolsó versenyre.

A női Laser Radialosok között Héjj Viktória versenyzett kiemelkedően. Teljesítményével a 19 éven aluliak között érdemelte ki a bronzérmet.

MVSZ



Fotó: Székely László

## A magyar Laseresek 2010-es összetett Európa Kupa végeredményei

<b>Laser Standard Férfi</b>	385 induló	6. Bakóczy Róbert
<b>Laser Standard U19</b>	128 induló	2. Bakóczy Róbert
		10. Földesi Gergely
<b>Laser Radial Férfi</b>	510 induló	5. Mátyás Viktor
<b>Laser Radial U 19</b>	360 induló	4. Mátyás Viktor
<b>Laser Radial U 17</b>	145 induló	2. Mátyás Viktor
		6. Hunfalvy Péter
		8. Korchmáros Kristóf
		9. Rozsnyay Domonkos
<b>Laser Radial Női</b>	205 induló	5. Héjj Viktória
<b>Laser Radial Női U19</b>	95 induló	3. Héjj Viktória
<b>Laser 4.7 - U 18</b>	294 induló	1. Vadnai Benjámint
		10. Takács Levente
<b>Laser 4.7 - U 16</b>	143 induló	1. Vadnai Benjámint
		5. Takács Levente



Fotó: Székely László

# New Year's Regatta Hvar

Évek óta hagyomány, hogy év végi regattákkal búcsúztatják az óévet a vitorlázók, s a karácsony és szilveszter közötti időszakot nem pihenéssel, hanem versenyzéssel töltik. Elsősorban az ifjúsági és olimpiai osztályok képviselői kedvelik eme aktív pihenést, találkozhatunk évzáró regattákkal Olaszországban, Spanyolországban Amely talán a legkönnyebben elérhető számunkra, s leginkább érdekes, az a hvari New Year's Regatta, ahol Optimist és Laser osztályok legelszántabbjai versenyezhetnek egymással.

A verseny azonban nem csupán jópofa megmérettetés a szilveszteri buli előtt, hanem a laseresek számára komoly erőpróba, melynek tétje nagy, hiszen az utolsó megmérettetés a 14 fordulóba álló Laser Európa Kupa versenysorozatnak, így a végső küzdelmek helytere is.

A december 28-31. közötti regattára az időjósok hideget, ám jó szelet ígértek, így bizakodva tették meg a versenyzők és edzőik a nagy utat a jó versenyzés reményében. Ezek azonban nem teljesültek a négy nap során. Az ígért szél nem érkezett meg, így két napon is futam nélkül maradt a mezőny, s be kellett érnie a tervezett 9 helyett, összesen 3 futammal.

Hazánkat két optimistes, Vadnai Jonatán és Tenke Áron, négy laser radiális, Mátyás Viktor, Rozsnyay Domonkos, Héjj Viktória és Hunfalvy Péter, egy Laser 4.7 versenyző, Vadnai Benjamin és egy standardes, Kántor Viktor képviselte, akik közül Mátyás Viktor és Héjj Viki a versenysorozat végső dobogós helyezéséért, Vadnai



Benji pedig a végső győzelemért is küzdött. Az optimisteseknek egy nappal korábban, azaz már 30-án befejeződött a verseny, s csupán az első napon tudott a 104 fiatal számláló mezőny részére a rendezőség érvényes futamokat lebonyolítani Mintegy kárpótlásként 31-én a leglelkesebbek rajthoz állhattak egy navigációs, túra versenyen is. A mi fiataljaink nem indítottak szerencsésen, ugyanis mindketten a szigorított rajtoltatásnál rontottak, így az első futamból kizárták őket. Joni ezt követően a 11., míg Áron a 27. helyen ért célba, mellyel a 60. és a 74. helyet foglalták el az első versenynap után, mely – mint utólag kiderült – egyben a végeredményt is adta számukra, mivel ők nem indultak el a túra versenyen.

Lasereseink az első és harmadik napot tudták versenyzéssel tölteni, mely során három érvényes futamot tudtak teljesíteni gyenge, foltos, lyukas szélben. A nyitó napon Benji szerepelt legeredményesebben, aki a 63 főt számláló Laser 4.7 mezőnyben a negyedik helyről várta a folytatást, míg radiálisok közül Mátyás Vitya a 9. helyen állt az első versenynapot követően. Egy napos parti várakozás után a harmadik napon egyetlen futam erejéig ismét vízre szállhatott a laser mezőny, mely során Benji feljött az összesített listán a bronzérmet jelentő harmadik helyezésig. Kitűnő futameredményrel zárta a regattát radiálban Héjj Viki is, aki harmadikként szelte át a célvonalat az utolsó futamon, mellyel jónéhány helyet masírozott előrébb, egészen a 27. helyezésig. Mátyás Viktor azonban sajnos hat helyet rontott a kacifántos széljárásban, így visszaesett a 15. helyre a végső rangsorban. Rozsnyay Domi a 38., Hunfalvy Péter pedig az 51., míg egyetlen standardesünk, Kántor Zsigmond a 19. helyen zárta a regattát, melynek utolsó versenynapja ismét parti várakozással telt.

A szilveszter délután így maradt az ünneplésé, hiszen nem csak a New Year's Regatta, hanem a Laser Európa Kupa versenysorozat





díjait is átvehették az arra érdemesek. A mi szívünk is örülhetett, mivel minden osztályban hallhattunk magyar nevet felcsendülni a díjazottak sorában, hiszen Vadnai Benji a Laser 4.7 kategória abszolút és U16 kategória győzelmét is megszerezte a versenysorozatban, míg Laser Radiálban az U19 kategória 3. helyezéért Héjj Viktória kapott elismerést. A radiális fiúknál az U17 korosztályban Mátyás Viktor állhatott fel a dobogó második fokára, ami az U19 kategória 4., abszolút 5. helyezését jelentette számára, s vehette át díjait az esti ünnepségen. Laser Standard-ban is volt egy dobogósunk, az U21 kategória ezüstérmét Bakóczy Róbert szerezte meg, ám ő nem állt rajthoz az utolsó fordulón, így nem tudta díját személyesen átvenni.

**Eszes Bernadett**

## Laser 4.7 és radiál edzőtábor Görögországban

A szilveszteri ünneplés után nem sokat pihenhettek laseres leányaink, akik január első hetében részt vettek egy nemzetközi laser 4.7 és laser radiál edzőtáborban a görögországi Marathonban.

Az egyhetes alapozó tréningben, - melyen különböző Athén környéki klubok versenyzői gyűltek össze - két magyar tehetséges laseres leányzó is részt vett. Virág Zsófia, legeredményesebb hazai laser 4.7 leány versenyzőnk, valamint a tavalyi évad laser radiál ifjúsági bajnoka, Héjj Viktória, akik kiszakadva a zord téli időjárásból 17-20 fokos napsütéses időben vitorlázhattak napi 3-4 órát, melyet kerékpározás, kondicionáló edzés, valamint taktikai megbeszélés követett a parton. Az edzések csoportos beosztásban zajlottak a magyar felmenőkkel bíró, ám Olaszországban edzősködő Palkó János vezetésével, kinek munkáját két fiatal helyi

görög edző segítette. A kisebb vitorlázatú lasereseknél 28-an, míg radiálisoknál 11-en csatlakoztak az edzőtáborhoz. A 2-3 beaufort erősségű, kora délután érkező termik szél kiváló lehetőséget nyújtott a különféle hajóvezetési technikák továbbfejlesztésére, taktikai fogások, valamint a manőverek gyakorlásához, melyeket követően minden edzésnapot 2-2 futam zárt, ahol leányaink kiválóan helyt álltak. A sikeres hét leteltével Zsófi haza utazott, hogy iskolai kötelezettségeinek eleget tegyen, ám Viki további két hétre a helyszínen maradt, hogy tovább fejlessze tudását, s a lehető legfelkészültebben kezdhesse meg az új évadot.

**Eszes Bernadett**



## Kettős magyar sikerrel zárult a Cadizi New Years Regatta

Az évet egy kisebb magyar társaságban Spanyolországban, a híresen szeles Cadizi-öbölben kezdtük. Sajnos a szél eléggé a bolondját járatta velünk, mivel a verseny kezdetéig fantasztikusan fújt minden nap, aztán az első futamig természetesen megszűnt létezni. Egész nap halasztottak, elég reménytelenül: maradt a köd, a hatalmas óceáni hullámok, és persze hozzá zéró szél.

Majd délután fél négy felé kiküldték a mezőnyt, addigra a nap is kisütött, és egy kis leheletnyi szél is támadt. Ebben a jó kis forgolódós, erős áramlással megspékelt időjárásban sikerült azért két parádés futamot levezényelni a rendezőknek.

Az elsőben vastagon vezettem, de sajnos egy kis lámpalázás szarvashibát ejtve az ukránok nagymenője megelőzött. Így maradt a második hely. A következő futamon egy nem túl jó rajt után viszont nagyon is összeszedett versenyzéssel sikerült elsőként beérnem. Ezzel összetettben az élen álltam, mögöttem az ukrán, utána pedig a finn lány. A fiúknál Gádorfalvi Áron szintén remekül kezdett, 1., 2.-vel. Pontegyenlőséggel bár, de az ukrán Maxim Oberenkoval együtt az élről várták a folytatást.

A széltelesség a következőkben is folytatódott, aztán a harmadik napon a rendezők állhatatosságának köszönhetően három, kimondottan szenvedős futamot sikerült teljesítenünk. A levegő ugyan nem nagyon mozgott - ha lenge-



**WorldGate**  
Speciális Felszerelések Boltja

Közép Európa legnagyobb műholdas eszközöket forgalmazó cége.

iridium és THURAYA Müholdas telefonok

fast FIND EPIRB Müholdas Személymentő eszközök.

Villámdetektor Hajózási és szárazföldi GPS térképek a világ minden részére

WorldGate Kft.  
H-1022 Budapest, II. ker. Áldás u. 16.  
Tel: +36 (1) 326-0293, +36 (70) 5100 700  
web: www.worldgate.hu  
Koordináták: N47°31.110' E019°01.450'

dezett is valami, az is úgy össze-vissza –, neheztéséért pedig még komoly áramlás is uralkodott a pályánkon.

Mindezek ellenére az első futamokban tudtam azért hozni a bravúros formát. Bár a második menet sorsdöntőnek bizonyult, és sajnos itt már nem csak rajtam múlt az eredmény. Ugyanis volt a mezőnyben egy szellem. Nevezetesen a többszörös Európa- és világbajnok, nem mellesleg egy olimpiát is már megnyert Alexandra Sensini. Aki hol beállt a versenybe, hol nem. Ezzel csak az volt a gond, hogy ebben az ominózus futamban, pont nekiállt velem luvcsatázni, és egyéb kisebb kellemetlenkedéssel elvonni



roikus küzdelmeket. Persze mindketten nagyon elégedettek vagyunk ezzel az év eleji csillogó eredménnyel. Most egy hét aktív pihenés vár rám, majd pedig az Óperencián túlra, Miami utazom, ahol a következő világkupán szeretném folytatni a lendületes kezdést.

**Detre Dia**

a figyelmem, aminek következtében sikerült a fáradságos pumpálással megszerzett első helyről visszacsúsznom. Persze ez megesik, csak az piszkálja azóta is kicsit az igazságérzetemet, hogy ezek után az öreglány kiállt, és nem futott be. Így kissé meggyötört, bár nagy lendülettel álltam rajthoz az utolsó, immár végre kellemes, 10-13 csomós széllal megáldott napon.

Szintén három parádés futamot küzdhetünk végig, ahol már inkább csak az engem pontokban szorosan üldöző finn lányra kellett nagyon figyeljek. Bár a versenyt végül megnyerő ukrán sikerült aznap is többször magam mögé utasítani, a végeredményben a dobogó második fokára állhattam föl. Hasonló eredménnyel zárt a fiúknál Áron is, aki szintén az ukrán ellenféllel folytatott he-



## Jégfesztivál-hangulat Füreden

Jégvitorlázók, jégszörfözők, korcsolyázók és fakutyázók mentek el az első Balatoni Jégsport találkozóra.

A programot a Balatonfüredi Yacht Club (BYC) és a tavalyi szezonban a Balaton átcsúszást kezdeményező Kardos Gábor hirdették meg a Vizimentők Magyarországi Szakszolgálat Egyesület támogatásával. A találkozó egyben a január 15-re tervezett nagyszabású jégkarnevál előrendezvénye, s a DN Jégvitorlások Magyar Bajnokság kísérő programja volt.

A szervezők célja: minél többen ismerkedjenek meg a jégsportokkal.

A jégvitorlások délelőtti rajta elmaradt a



szélcsend miatt. Délutánra egy futam megrendezéséhez elegendő légmozgás alakult ki a versenyzők nagy örömeire. Bár a jég vasárnapra visszafagyott, a köd és a szélcsend



miatt ezen a napon már egyáltalán nem tudtak rajtot indítani, s az Újévnitő Átcsúszásként hirdetett program is elmaradt.

A szervezők a rendezvény keretében jelentették be Magyar Jégsport Liga megalakítását: a Kékszalag vitorlásverseny téli páriaként már a jövő szombaton meg akarja rendezni a Jégszalag nevű versenyt a tó déli és északi partja között az átcsúszóknak. Az elképzelések sze-

rint a versenyen különböző kategóriájú jégvitorlásokkal, jégszörffel, kite-al, kitewing-el, korcsolyával, sífutással, hófutással, de bármilyen „stílusú” - akár WC ülőkéből készült - fakutyával is részt lehet venni. Az adott kategóriában a leggyorsabb visszatéréssel lehet győzelmet szerezni. Amennyiben a jéghelyzet erre nem ad lehetőséget, a két part között megtartott kötélhúzó versenyt mindenképpen meg akarják tartani.

Bejelentették, hogy amíg a hideg tart és a jég is megfelelő minőségű, minden hétfőgén jégvitorlás futamokat szeretnének indítani a sikeres Magyar Bajnokság megrendezésének érdekében.

További fotók a portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

**BYC**



### Egybeolvadtak a jégsportok?

Hát ez nem hangzik túl jól! Azt mégsem írhatjuk, hogy összefagytak. Na mindegy. Sajtótájékoztató a móló végén: szépen beszélnek az illetékesek, bár némi zavart éreztem a kikötőkben való szabad járkálás jogi megítélése körül, ami lássuk be, ilyenkor télen felettlébb érdektelen, nyáron meg okafogyott. Jó sokan álljuk körbe a szóvivőket, amikor hatalmasat roppan a jég és mi a sajtó kitűnő képviselői úgy éreztük, hogy ezen a szép téli napon a bekerülünk a hírekbe...

Magam részéről a biztonságot jelentő Bagyó Sanyi mellé menekültem, ő csak tudja mi ilyenkor a teendő. Meg is nyugtatott, hogy ilyen van, valójában nincs ok az aggodalomra,

addig nem kell aggódnia amíg a jég be nem szakad. Ez még csak roppant egyet. Megismerkedtünk a jégjárás legismertebb eszközeivel a különböző talpon csúszó szerkentyűtől a korcsolyázó ember kézzel megmarkolható szárnykészségéig. A wc pumpapárral hajtott, korcsolyán csúszó rajtszamos fajansz tűnt a leginkább felhasználóbarát konstrukciónak, bizonyítékul az alkotó elme mozgásvágyának. Azért a fő attrakció, a DN Bajnokság első futama a gyenge szél miatt még váratott magára, miközben a 10 fok feletti meleg a biztonságos versenyfeltételeknek üzent hadat. Már alkonyodott amikor a rendezők kihajtották a mezőnyt. A nehezen mozdu-

ló szánon keserves küzdelmét a csehek dominanciája és az osztrák csapat tüntető morgolódása jellemezte. Ha valaki a jégvitorlázást esetleg nagyon hideg ülősporként ismerte, az most láthatta, mennyire nem az. Az ingre vetkőző spotalók kreutzolva futkároztak a szánon mellett, mert a szabályok ezt is lehetővé teszik! A szerencsétlen vitorlaszabók hiába alkotnak a maximális élességre optimalizált vitorlát, ha azt a futó sporttárs könnyen felülírhatja... Reméljük az éjszaka nem fűti tovább a pályát, és az életünket féltő hatóságok sem akadályozzák meg, hogy a várható front közeledtével, valódi széllel bélelt futamokon dőljön el a Bajnokság sorrendje. **G.A.**

## KLUBÉLET Korivasárnap

Ránky Peti a kikötőben felállított egy kétplatinis villanytűzhelyet teának meg forralt bornak. Emőke sütikéjéhez a korizók is hozzátették a magukét, úgyhogy nem volt rossz a felhozatal!



A BFYC strandján tükörré fagyott a jég. Amíg a hokisok össze nem karcolták, leláttunk a fenékre. Olyan volt, mint egy üvegaljú „hálnéző” turistahajó a trópusokon.

A móló külső oldalán viszont hullámozott a víz, jól szemléltetve az egyenlőtlenül átfagyott tó meleg áramlatainak veszélyét!

Fűző előtt hatalmas tömeg élvezkedett. A szőrösök nyári nagy találkozóhelyén most főleg a

jégszörfösök nyüzsögtek, de a kiteosok is ott lebegtek.

BFYC-es csapatunk végül az Almádi-Budatavai strand télen is nyitva tartó halsütőjében fejezte be a napot. Harcsahalászlé sok belsejével, kenyérlángos, hekk, gesztenyepüré ... nyami. Nagyon nyami! Jó lenne már vízen érkezni...

További fotók a portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

G.A.

## Barátkozás a jégszánnal!

Most ideálisak voltak a körülmények. 0 fok körüli hőmérséklet, 4-5 csomós stabil szél, és tükörsima vastag jég. Tamásék Széplak Alsóra járnak ki a jégvitorlásokkal, szinte minden nap. Most is itt találkoztunk. Kb. 1.5 perccel később már száguldoztam is a Balaton fölött. Az eligazítás viszonylag gyors volt: szélel szemben ez se megy, hátszélben raumolni kell, shottra ráengedni ha emeli a szél felőli korcsolyát.. Persze, nekem volt már előképzettségem. Aki kevésbé tapasztalt, azt előbb maga mellé ülteti az amúgy kétszemélyes, gyönyörű fa jégvitorlásba.

Még fel se dolgoztam az eseményeket, és máris 40-50 km/óra körül repültem. Az első 5 percben megértettem Tamás szavait, miszerint azt se bánna, ha egész évben be lenne fagyva a Balaton. A szerkezet, amit egyébként ott helyben gyárt egy mester meglehetősen egyszerűen kezelhető. A fa kormányrúd az első korcsolyát forgatja, míg a hátsó két él ragasztott fa hídon nyugszik. Ez utóbbi biztosít-

Mit csinálnak télen a hajós emberek? Elmennek síelni... Vagy jégvitorláznak! Pomucz Tamás régóta hív, hogy próbáljam ki. Így utólag nem is értem, eddig miért nem mentem.



senyt négy szánnal, ahol szoros versenyben, az előkelő negyedik helyet szereztem meg. Persze nyilván csak azért, mert az én cipőmön nem volt jégjáró talp, és nem tudtam elég erősen belökni a gépet! Aki teheti, öltözzön fel jó melegen, vegyen síszemüveget- és kesztyűt, majd látogasson le a Balatonra vagy a Velencei tóra, és próbálja ki a jégvitorlázást. Megéri! Videós beszámolóink megtekinthető a portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

Szutor Feri

**Könyveljünk  
el együtt  
egy sikeres  
üzletet!**



**Könyvelés,  
könyvvizsgálat,  
adótanácsadás  
és jogi közreműködés  
egy helyen.**

**Teljeskörű ügyintézés a  
főkönyvi könyveléstől az  
éves bevallásig,  
Budapesten és környékén  
igény szerint kiszállással is.**

**Könyvelését kívánságra  
angolul is elkészítjük,  
szükség esetén pedig  
angolul beszélő könyvelő  
is rendelkezésére áll.**

**Minerva Consulting Kft.**  
2131 Göd, Pesti út 72.  
Tel: 06 20 232 2785  
e-mail: [baraczka.eszter@invitel.hu](mailto:baraczka.eszter@invitel.hu)

Részletek Dulin Jenő készülő történelmi anyanyagú könyvéből

## A jégvitorlás kezdetei Magyarországon

A jégvitorlás kezdeteivel kapcsolatos eddigi ismereteinket ki kell egészítenünk. Az ide vonatkozó irodalomban elsősorban illetve kizárólagosan Gyapai Nándor (1) ismertetésére támaszkodnak, aki azt írja, hogy John Harish a Balatonfüredi „hajógyár” művezetője egyik fiának – aki történetesen tengerészkapitány volt – volt egy áldásos szokása. Nevezetesen... „a világ minden részéről küldött illusztrált lapokat a Stefánia Yacht Egyletnek”... Egy Kanadából származó újság illusztrációja alapján 1892-ben építettek jégvitorlást. Ez a sporteszköz még az 1920-as években is megvolt. Vermes Lajos (ismerteti (2)), több kísérlet után a velocipédet (speciális magas kerekű kerékpár) szerelték fel vitorlával és 1884. október 7-én versenyt rendeztek. A név nélküli tudósító leírja, hogy „...a triciklin a vitorla alkalmazása a legnagyobb viharban is semmi veszéllyel nem jár...” (3)

Vermes a sikeres kísérletek és versenyek után a „valódi” jégvitorlázással kezdett foglalkozni. A Herkules című újságban (4) olyan hír jelent meg, hogy a Palicsi tavon (ma Szerbia területén) valóságos jégvitorlás flotta van. 1886. január 14, 15 és 16-án az Achilles egyesület az újonnan felszerelt BAJNOK és SZÉLVÉSZ nevezetű jégvitorlások sebességét összehasonlították a „jégiram gépekkel” és a korcsolyákkal. A cikk komikus esetet is említ, amikor a BAJNOK vitorlásról a vendégek (Gessányi Gyula és Vajda Péter) leugrottak, mert az indulás olyan sebességgel történt. 1888. január 22-én újabb verseny volt a Palicsi tavon. A jégvitorlások 10 km-es versenyében győzött Vermes Lajos, 19 perc 25 másodperc alatt futotta be a távot

KLYTAEMNESTRA nevű jégvitorlásával, második Veörös Géza LEGSEBEBB-je, harmadik Schröder Rezső FRIDOLIN-ja. A Herkules arról ír (1891. január 30.), hogy Vermes és társai sportkirándulást tettek a Balatonra a FRIDOLIN, LEGSEBEBB és a KLYTAEMNESTRA nevű jégszánjaikkal. A kenesei partok mentén január 25, 26 és 27-én jégvitorlás versenyeket rendeznek. Az eredményekről nem találtunk adatokat.



1. Vermes Lajos jégvitorlása

De térjünk vissza Gyapai Nándorhoz. A már említett füzetében leírja, hogy az elkészített jégvitorlással ő maga, John Harish és egy Dallos nevű fiú (gyaníthatóan a hajógyárban dolgozott) kipróbálták a szánt. A próba nagyon jól sikerült. Majd ezután „keresztül-kasul” máskáltak a Balaton jegén. Élményeit elmondta Ádám Károlynak, aki ebben az időben a SYE alelnöke volt. Néhány nap múlva ő is kipróbálta, sőt rendelt is egyet az egyesületnek. Tapasztalatairól beszámolt gróf Eszterházy Mihálynak, az egyesület elnökének és Andrássy Géza grófnak is. Az elbeszélés hatására ők is rendeltek egy-egy jégvitorlást.

1893 telén a Balaton jege 80 cm (!) volt, a megrendelt szánokat Füredről Siófokra szállították. Gyapaiék értesítése után megérkezett Eszterházy Mihály, Ádám Károly és Dr. Perger Ferenc, hogy jégvitorlazzanak. A szél azonban elállt, így a szánokat a jégen hagyva, gyalog mentek ki a partra, majd a vendégekkel fiákeren vissza a szánhoz. A továbbiakról Gyapai így ír: „Útközben fohászokodtam, bár csak adna az Isten egy kis jó szelet, hogy megmutathassam, hogyan tudunk menni. Mire odaértünk, látjuk, hogy libeg a vitorla és erősödik a szél. A kocsit visszaküldtük és hatan az ott lévő emberekkel elrobogtunk, mint a szélvész, a vitorlásszánon. Nagyon tetszett az uraknak, úgyhogy megszakítás nélkül sötét estig mentünk, megdermedt tagokkal, de még akkor sem akarták abbahagyni... Reggel azután folytattuk a vitorlázást, mert ez a sport olyan, hogy aki megszereti, az nem tudja abbahagyni, nem bánva, hogy nagy a hideg, csak az a fontos, hogy szél legyen...” Később Keszthelyen is készült egy jégvitorlás. Nyers György hajóépítő lerajzolta a jégszánt és készített egyet. Gyapai Nándor ismertetése után több esztendeig nem találtunk tudósítást a jégvitorlással kapcsolatban. Későbbi leírásokban viszont nyoma van annak, hogy a jégvitorlázás nálunk tulajdonképpen 1905-ben kezdett éledezni. Eszterházy Mihály és Andrássy Géza gróf, Dr. Perger Ferenc és Dr. Jordán Károly voltak az úttörők. Törekvésük 1922-ig nem talált követőkre. Később Gordon



2. szöveg: 20 m2-es jégszán, gaffos, foc-kvitorlával szerelve. 1920-as évek.

Róbert és Károly Imre gróf kezdték ismerték meg ezt a sportot, s másokkal is megkedveltették. Gordon Róbert halála miatt megint megakadt a fejlődés. Az abban az időben készült jégvitorlások mindegyike más és más volt Csak 1932-ben történt először, hogy a Balatonon három, egyforma, 20 m2-es szán épült. A rendelkezésre álló járművek különbözősége miatt még gondolni sem lehetett jégvitorlás versenyek rendezésére.

## Jégvitorlás túra

Évről-évre várjuk a jeget és tervezünk túrákat a jégen, jégvitorlással. A Siófoki VSK csapata 6 jégszánból áll, ebből 5 üzemel jelenleg. Az idén meghívást kaptunk Keszthelyre, barátunktól, Fazekas Józseftől, a Helikon Szálloda vezetőjétől.

Sajnos Siófokról nem tudtunk indulni a Szántód-Tihanyi komp jégtörő munkája miatt. Balaton földvára költöztünk, s onnan indultunk 5 szánnal.

Hétfőn (2011. 01. 03.) délután bejárást tartottunk, napsütésben kellemes széllel eljutottunk Szemesig. Végig jó sima jégen haladtunk, nagyobb, veszélyesebb rianásokkal sem találkoztunk.

Kedden reggel hiába topogtunk már kora reggel a földvári jégen, a nagy köd és a szélcsend megakadályozta az indulást. Később a köd valamelyest csökkent, de a szél alig lengedezett. Menjünk beljebb?! Végül is láttunk annyit, hogy észleljük a jég változásait, időben meglássuk a rianásokat. A déli parttól 500- 800 méterre haladtunk, időnként húztuk, néha enyhe széllel csúsztunk. Javultak a látási feltételek így még beljebb merészkedtünk. Volt nálunk GPS, iránytű, de mégis a déli part közelében maradtunk, arra gondolva, ha ismét leszál a nagy köd vagy eláll a szél, kitesszük a szánokat és vonatlat visszajutunk Földvára.

Lelle után folyamatosan romlott a part menti jég, göröngyös érdes volt, végül még a jégvitorlásnak is használhatatlanná vált Boglár előtt. A szél viszont megélnékölt, így döntenünk kellett, vagy átmegyünk az északi partra és találunk jó jeget a folytatáshoz,



vagy indulunk vissza Földvár felé, s jutunk ameddig jutunk. Az északi oldal jegét nem ismertünk, azt már tudtuk, visszafelé jobb jégen haladhatunk. Volt még 1-1,5 órák a sötétedésig. A biztosat választottuk: elindultunk vissza. Szürkületben értünk Földvára. Igen hidegben. fázasztó de jó kirándulás volt. A napot a Yacht Hotel szaunájában alaposan kiértékeltük. Szerdán Révfülöp volt a cél. Jó látási viszonyok közepes erősségű dél-keleti szél várt minket. Tervünk szerint átvágunk az északi partra és ott a part mellett haladunk majd. Kifogástalan jégen, a biztonságosnál gyorsabban haladtunk, megálltunk reffelni. Az élen haladó megfigyelő minden rianást, minden jégváltozást alaposan megvizsgált. Nem túlzás az óvatosság! Félvizen kb. Aszófó - Szárszó, Föld-

vár - Révfülöp vonalak metszésében találtunk nyílt vizet, egy tócsát. Nem volt nagyobb 2-3 m2, de !!!! Ha egy van, lehet több is! Tovább nőtt a csapat felegyelmeztsége, amivel eddig sem volt baj. Udvarinál értük el az északi partot, mesés jégen, kitűnő széllel. Zánkánál megvitorlázattuk a jégen csúszkáló kollégistákat, majd minden kikötőnél ujjongtunk egy keveset. Révfülöpnél üdvözölt minket Rick Csaba. Kikötöttünk a Révfülöpi mólóhoz, ahogy azt nyáron szoktunk. Megettük egymás ebédjét és elindultunk vissza.

Ismerve a jeget, rettenetes rohanással jutottunk el Zánkáig. Innen kezdtük az átkelést a déli part felé. Valószínűtlenül sima jégen haladtunk időnként. Ijesztő sebességgel tettük meg az utolsó pár kilométert, az ismert részeken a déli oldalon. A keszthelyi útról nem mondtunk le, ha jég kitart, még az idén, ha nem, akkor jövőre ismét nekivágunk!

### Résztevők:

- Szabolcsi József jégvitorlás flotta kapitány
- Vőnekgy Gyula
- Nádasdy Attila
- Miklós Tibor
- Pomucz Tamás túravezető

Jó Szelet! Jó Jeget!

**Pomucz Tamás (SVSK)**

### VISSZAEMLEKEZÉS

## Kenese-Kesthely-Kenese a jégen

Az utóbbi időben a médiában sokat lehetett hallani átcsúszás-tervekről, Kenese-Keszthely rekordkísérletekről, melyek eddig példa nélkül állnak Magyarországon. Bár hivatalos jégszörfős rekordkísérletről én sem tudok, az biztos, hogy átkelés szinte minden szezonban történt. Ráadásul a Kenese - Keszthely - Kenese útvonalon is végigszörfözött már a fűzfői csapat 2005-ben! A spontán átkelésekről, hosszabb jeges túrákról Tuli Lajossal (aka Speedy Luival) beszélgettünk.

**2005. január 18-án csúsztatok át Keneséről Keszthelyre. Mennyi idő alatt sikerült megtenni az utat?**

2005. február 18-án reggel 9 körül már fúj a szél, ezért összeszedelődünk és lementünk a jégre. Párat csúszkáltunk, majd megbeszéltük, hogy elindulunk. 11 óra 30 és 45 között indultunk, délután 3 körül értünk Keszthelyre, és Ferenc 6 után ért vissza elsőnek Fűzfőre.

**Milyen volt a szél, és milyen volt a jég?**

Irodalom: - Gyapai Nándor: A magyar vitorlássport története. Bp. 1927. - Siklóssy László: A magyar sport ezer éve Bp. 1929. III. kötet. - Pesti Hírlap 1884. október 14. - Pesti Hírlap 1886. január 31.

Meglehetősen régen volt már jég, kb. 20-25 centi vastagágú. A hóesés után javult a terület, Badacsony környékén hóbuckákkal. Tihanyig csak egy keskeny, jól járható rianás volt Csopak magasságában, a tihanyi csőben, a déli oldal közelében pedig elvékonyodott a jég, volt pár nagyobb lyuk. Az egyikbe visszafelé Bandi bele is csúszott, de kimászott, kesztyűt cserélt és mentünk tovább. Keszthely előtt is volt még pár szélesebb rianás.



### Viszonylag ritkán adatik meg, hogy a jég is jó minőségű legyen az egész Balaton területén, s a szél is fújjon mindenhol. Ti mióta terveztétek az átszörfözést?

Vagy 15 éve emlegettük, hogy jó lenne egyszer Keszthelyig eljutni jégszörf-fel, de csak 2005-ben adatott meg, hogy a jég, a szél és az idő is jó volt a terv megvalósításához.

### Volt már olyan, hogy előzetes készülődés nélkül, spontán megtettetek egy hosszabb távot?

Igazából ez a túra is előzetes készülődés nélkül zajlott le. Olyannyira, hogy Hodács Lajos is szívesen jött volna, de mire leért a jégre, mi már Almádinál jártunk. Egyébként sokszor előfordult, hogy a keleti medencében nagyobb távokat tettünk meg, Siófokig vagy Tihanyig jégszörföztünk.

### Van kidolgozott terv arra, ha esetleg a jég beszakadna? Van már ebben tapasztalatotok?

Nincs részletesen kidolgozott tervünk arra, ha valaki beszakad. Inkább megpróbálunk felkészülni: van mindenkinél kimászó-szerszám\*, kötéll, pótpulóver, én a mobilomat is mindig vízálló tokba tettem. A tapasztalat az, hogy a kimászóval tényleg sokkal gyorsabban ki lehet jutni, illetve gyorsabban el tudsz jutni a vastagabb jégrétegig. Persze folyamatosan figyelni kell, ha valami gyanús, meg kell állni, körülnézni.

### Kik voltak a résztvevők? Nem húzódtok nagyon szét a mezőny?

A résztvevők: Kucséber Feri, Vas András, az azóta sajnos fiatalon a felhőkbe költözött Gyömrei Misi, és én. Igazából eléggé széthúzódtok a mezőny. Ötös körüli vitorlakkal voltunk, de persze különböző típusokkal, és eltérő tudásszinttel. Odafele még sokszor megvártuk egymást, fényképeztünk, örültünk. Visszafelé már nagyon szétszóródtunk. Leálló volt a szél, egyre pöffösebb

lett. Ferenc ért vissza elsőnek, 6 körül, később Vas Bandi már sötétben, hét után. Misi kiment valahol, talán Csopak után. Én Alsóórsnél mentem ki, nem akartam vállalni a lassú szörfözést sötétben a jég közepén.

### Ezt az útvonalat úgy hallottam nem csak jégszörf-fel tettétek meg. Tudsz erről is egy pár szót mondani?

Jó előtanulmány volt ehhez a túrához, hogy - ha jól emlékszem 2001-ben, de



az biztos, hogy január 2-án, - egy kisebb csapattal végig koriztunk Fűzfőtől Keszthelyig. Szerencsére gyenge szél fúj, 12-15 centi vastag tükör jég volt nagy területen. Tihanynál is gond nélkül átkeltünk, Révfülöpnél viszont több négyzetkilométer nyílt víz fogadott, ezért letértünk a déli part közelébe, ott tudtuk folytatni utunkat, Györök után is sok rianás, lyuk és vizes felület volt. Reggel 8-tól délután háromig tartott az út és nagyon jól esett a barátom által hozott meleg újévi lencseleves. Ezt a próbálkozást előző nap megszerveztük, mert tudtuk, hogy korán kell indulni. Egyszer pár évvel később próbálkoztunk még, de az ellenszél lelassított minket és a Szigligeti-öbölből visszafordultunk, s Badacsonyból busszal mentünk haza.

### Ha újra megerősödik a jég a Balatonon, van rá esély, hogy valamelyik utat megismétlítek még idén?

Reméljük, hogy a télen még sokáig lesz jég és próbálkozhatunk hosszabb túrákkal. Mostanában arról álmodozunk, hogy milyen jó lenne körbekorizni a Balatont: Siófoktól indulni, Keszthely környékén aludni, majd másnap az északi part mentén korizni visszafelé. **Matto/windsurfing.hu**

## TÚLÉLÉSI TECHNIKÁK A jégszakadás alapszabályai Alaszkából

Volt szerencsém megtekinteni egy kisfilmet, amelyet Alaszkában forgattak, s melynek egyik fő témája a jégszakadás volt. (Nem, nem a „felfedező” műholdas csatorna sorozatáról, a „kamu túlélő” férfiú kalandjainak egyik epizódjáról van szó.) Az alábbiakban megpróbálom összefoglalni a kisfilmben látottakat, hallottakat.

Leggyakrabban három esetben merészkedünk rá a jégre:

- gyalogszerrel
- korcsolyával;
- síléccel.

Mindhárom esetben pillanatok alatt a jeges vízben találhatjuk magunkat, ha rosszul becsültük meg a jég teherbírását.

Nagyon fontos a jégszakadás 1-10-1 szabálya:

- 1 percünk van arra, hogy elkerüljük a pánikot, megnyugodjunk, rendezetté, egyenletessé váljon légzésünk
- 10 percünk van a még hatékony mozgásra
- 1 óránk van eszméletünk elvesztéséig.

Természetesen ezek csak körülbelüli értékek, nem érdemes azt latolgatni, mi alul- vagy felülteljesítjük-e ezt a szintet, cselekednünk kell! Ne feledjük, addig jó, míg vacogunk, mert az hőt termel. Ha már a vacogás is leáll, igen komoly gondban vagyunk...

A jégbe szakadt ember legelső dolga minden esetben az, hogy a felszínen maradjon, és mihamarabb megkapaszkodjon a körülötte lévő jég ép peremén. Akármekkora is az általunk betört lék, érdemes arra az oldalra visszaevickélni, ahonnan jöttünk, hiszen az elbirt bennünket, nagy az esély, hogy ismét sikerülni fog.

Ha gyalogszerrel, túrázva közlekedtünk, akkor ruhánkat, bakancsunkat hagyjuk magunkon, a vízben ne vesződjünk vetkőzéssel. Ha korcsolyával vagy sílécen közlekedtünk, érdemes megszabadulnunk „segédeszközeinktől”. Ugyanis a korcsolya elnehezíti, lehúzza a lábunkat, s ami veszélyesebb, kapálódzásunkkal megvághatjuk magunkat. A felúszó síléc pedig amellet, hogy erősen megnehezíti a mozgásunkat,



a jeges vízben megdermedt lábunk izmait, ízületeit könnyen kifecskézheti. Nem hiányzik, hogy még komoly sérüléseket is szenvedjünk amúgy is kritikus helyzetünkben. Szóval: beszakadtunk a jégbe, fennmaradtunk a víz felszínén, egyenesen veszünk a levegőt, visszaevickéltünk a lék

szélére, megszabadultunk nem kívánatos segédeszközeinktől. Eddig „rendben” – hogyan tovább? Ki a vízből! Az ember ösztönösen, a strandon megszórt módon, tenyérral a lék szélén lévő jégre támaszkodva, hirtelen mozdulattal, egyből derékig kiemelkedve szeretne kijutni

ni a jeges vízből! Ám jelen esetben ez nem működik. Először is kéttenyényi helyen, teljes testsúlyunkkal terheljük a jég szélét, így nagy az esélyünk arra, hogy azt letörve csak a lék nagyságát növeljük. Másrészt pár másodperc, jobb esetben kb. egy perc után már egész ruházatunk átázott, s a 0°C körüli víz igencsak korlátozza izmaink, ízüle-

pedig locsolgassuk. Így az odafagy. Amikor elveszítjük eszméletünket - ha nem jutunk ki, vagy nem találnak ránk a hátralévő szűk 1 órában - nem csúszunk vissza a vízbe, s még mindig van esélyünk a túlélésre! (Ugye, nem vicces?)

Pár szót az élettani hatásokról. Testfelületünk percek alatt komolyan lehűl, a testhőmérséklet

raz ruhát vagy bűjjünk hálószácba (esetleg mentőfóliával bugyoláljanak be). Tilos például cserépkályha közvetlen közelébe menni, csak fokozatosan szabad felmelegednünk! Eközben jelentkeznek az utóhűlés: miközben a vétagokban, a bőrfelületen újra megindul a vérkeringés, s emelkedik a testfelület hőmérséklete, a belső szervek hőmérséklete több °C- t is eshet. Önuralommal meg kell várunk, míg e kettő kiegyenlítődik. Javasolt orvosi segítséget is kérni!

Alaszkában úgy mondják, felejtjük el pusz-



teink teljesítőképességét. A kudarc egyébként is az egyik legkomolyabb visszahúzó erő, tehát érdemes más módszerrel próbálkozni. (Az előző hasonlatnál maradván, úgy, mint a gyógyfürdőben) alkarjainkkal a lék szélére támaszkodunk, fejünkkel, mellkasunkkal a vízben kissé előredőlünk, lábainkkal ütemesen tempózunk, tapossuk a vizet. Kulcsszó az egyenletesség, ez vezet eredményre! Ha össze-vissza rugdalózunk, azzal csak ártunk. Rövid időn belül érezni fogjuk, hogy lábunk szép lassan emelkedik, közeledik a víz felszínéhez, testünk kezd vízszintes helyzetet felvenni. Lábainkkal tovább tempózva, alkarjainkon óvatosan előre mászunk a jégen. Így viszonylag hamar újra „kint lehetünk a vízből”, hason fekve menekülhetünk tovább, hiszen így terheljük legkevésbé a jeget, csökkentve ezzel az újabb beszakadás kockázatát.

Ha kb.10 perc alatt nem jutunk ki, teendő a következő: egyik tenyerünket minél nagyobb felületen fektessük a jégre, másik kezünkkel



a normális felére, 18°C körüli szintre csökken. Eközben szervezetünk védekező mechanizmusának köszönhetően a belső szerveknél még az átlagos 36, sőt több esetben akár 37°C körüli hőmérséklet mérhető.

A vízből kikerülve minél gyorsabban szabaduljunk meg nedves ruhánktól, óvatosan törljük szárazra magunkat. Vegyünk fel szá-

tán a jég vastagságának mérését. A centimétereknél sokkal fontosabb az adott jég állaga, teherbírása. Ennek megállapítására pedig nincs egzakt módszer! Ezt bizonyítja az a tény is, hogy minden évben jó néhány eszkimó vész oda vadászat közben, holott náluk évezredek óta nemzedékről nemzedékre öröklődik a jég „ismerete”. **Emanon**

## A Balaton télen

Cholnoky Jenő írása a Balatoni Szemle 1942. decemberi számából, Verseggy Ferenc jóvoltából

**A**mikor a hőmérséklet decemberben éjjelenként kezd a 0° alá süllyedni, a Balaton vidáman hullámozó, locsoló felszínén jégvárók kezdenek megjelenni. Először a partok mentén, a csendes, sekély vízben keletkezik kis, néhány milliméter vastag hártya, de ezt is könnyen feltöri a szél, illetőleg a hullámverés. Csak ha igen hideg és szélcsendes éjszakán a tó vize kisugározhatja melegét, akkor keletkezik erősebb jég a nádasokban, öblökben. Ezt már nem tudja minden kis locsolás feltörni. Ha mégis feltörte, akkor a jégdarabok a tó vizének csendes áramlásával kievickélnek a nyílt tóra, és fékeznek a hullámzást. Még egy-két csendes, hideg éjszaka, s az egész tó felszínét belepíti a jég, most már a szél nem tud hullámokat kelteni, s a jégnek van ideje meghízni. Sokszor megesik, hogy amikor a jég már deciméter vastag, akkor is feltöri valami erős északi vihar, s a jégtáblákat kihajtja a déli part elé, ott összezsúfolódnak, egymásra szorulnak, mint a cserépszindelyek; a halászsok nagy bosszúságára, mert az ilyen jég alsó határa rendetlen, egyes tábladarabok kinyúlnak belőle lefelé, és megakadályozzák a háló húzását a jég alatt.

Lassankint azonban olyan szilárd, összefüggő jégpáncél képződik, hogy ezt már semmiféle vihar nem képes felszakítani. A tó nyugalomra kényszerül, vize nem mozog, azért minden lebegő iszap leülepedik, s ha valami mesterségesen vágott léken át lenézünk a tó vizébe, csodálkozva látjuk, hogy a víz milyen tiszta. Nyáron sohasem látni ilyen kristálytisztának.

A vastag, kemény jégpáncél azonban nem marad nyugalomban. Mint minden szilárd test, ez is megérzi a hőmérséklet változását. Amikor megfagyott a víz, akkor a képződött jég hőmérséklete 0°. De ha a levegő hőmérséklete mélyen a 0° alá süllyedt, akkor a jég felszíne is lehűl. Alsó lapja a vízzel érintkezik, tehát ennek a felszínnek a hőmérséklete 0° marad, de a jég felső felszíne lehűlhet -10° -20°-ra is. Mivel a jég rosszul vezeti a meleget, az alsó, aránylag meleg víz melege nem tud gyorsan felhatolni a felsőbb rétegekbe, tehát azok lehűlnek mélyen a fagypontra alá. Nagy húzófeszültség támad a jégben, mert a jég lehülése miatt összehúzódna, de a partokról nem tud felszakadni, a partok messze is vannak, tehát a jégben olyan feszültség támad, mint abban a zsinórban, amelyet erősen húzunk. A zsinór nyúlik, s ha elszakad, egyszerre megint összehúzódik, s a szakadás helyén a zsinór két vége messze marad egymástól. A jég azonban nagyon-nagyon keveset nyúlik meg, azért ha elsza-

kad, csak igen vékony repedés keletkezik, mert a jég alig húzódik össze a feszültség megszűnte után.

Derült éjszakában a hómentes jég rohamosan sugározza ki melegét, mélyen 0° alá hűl, s egyszer csak hatalmas dörrenéssel elszakad, s hajszálvékony hasadék fut végig a jégen, mint amikor az üvegtábla elreped. Mivel a jégnek csak a felső rétegei hűlnek le, az alsók nem, tehát a jégtáblának meg kellene görbülnie, fel kellene kunkorodnia. De ezt nem teheti a súlya miatt, tehát össze-vissza repedezik.

A természet legcsodálatosabb tüneteménnyei közé tartozik a tó jegének durrogása. Csendes, derült, hideg éjszakában menjünk le a szilárd jégre. Nemsokára dörrenéseket, majd sikoltáshoz hasonló hangokat, tompa nyögéseket, majd egyszerre éles csattanást hallunk, s a zenebona fokozódik, úgy 9—10 óra tájba éri el tetőpontját, aztán már úgy összeropog, hogy lassankint kiegyenlítődik minden feszültség, s a tó némaságba borul.

Figyeljük meg, mi történik a repedésekkel. Azok a jég lehülése folytán igen lassan tágulnak, s reggelre néhány centiméter szélesek lehetnek. A keskeny rések azonban újra befagynak vékony jégkéreggel. Reggel, amint a napsugarak melegítik a jeget, a rések ismét bezárulnak, s az éjjel képződött kis jéglemezek élükre fordulva összesajtolódnak, s furcsa kis jégtaraj, mint valami



üvegűrész rendetlen fogazattal, húzódik végig a repedés hosszán.

A következő éjjel ismétlődik a tünemény, s ha fokozódik a hideg, akkor a múlt éjjel keletkezett repedések még jobban kitágulnak. Sok telet töltöttem a Balaton jegén, de így keletkezett repedést sohasem láttam szélesebbet, mint 80 centiméterest. De ezt is csak a tél vége felé.

Ezeket a durranással keletkezett repedéseket a nép nem nevezi rianásnak. Durranás közben nem is keletkezhet olyan széles repedés, hogy abba például egy ember beleeshetne. Szó sem lehet róla! Pedig ez a vélemény terjedt el mindenfelé, amióta Jókai Az aranyemberben ilyen repedésbe fullasztotta a gonosz Krisztyán Tódot.

A repedések közt vannak olyanok, amelyek a legnagyobb feszültségek mentén keletkeztek s legszélesebbre tágultak. Ezeket főrepedéseknek nevezzük. Ezek is folyton mozognak, kinyílnak, majd ismét bezárulnak, s lassankint hatalmas torlasz keletkezik a repedés mentén. Ha hosszan tartó hideg idő után egyszerre melegsik föl az idő, akkor a jég is egész vastagságában fölmelegszik 0°-ra, tehát minden részének be kellene zárulnia. Ámde a főrepedések kivételével a többi mind keményen be van fagyva, tehát ezek a kis repedések — ezer és ezer kis repedés — nem tudnak bezárulni. Hatalmas nyomófeszültség támad most a jégben, s ennek hatása alatt feltorlaszolódik olyan vonalak mentén, amelyeknek helyzete erőtanilag teljesen megmagyarázható. Kitűnő magyar szóval turolásnak nevezik a balatoniak az ilyen feltorlódott jégtorlaszokat. Mellékelt térképünk mutatja, hogy ezek a tó felszínére rajzolható, legnagyobb körök mentén keletkeznek, némileg hozzáidomulva a partokhoz. Gyönyörű látványok! Néhány rajz fogalmat adhat a látvány szépségéről.

De ezek a turolások veszedelmes helyek. Nem könnyű rajtuk keresztül menni. Amint az idő melegsik, összeomlodoznak, és nyílt vízsáv keletkezik a helyükön. Ezeket nevezi a nép rianásnak, s nagyon fél tőlük.

Azt mondták nekem, hogy azért nevezik rianásnak, mert a ló megrián, amikor közeledik a rianás felé, érzi lába alatt ingani a jégtáblát. Télen ugyanis azelőtt nagyban ment a kőszállítás az északi partról a délre. Kővel megrakott szekerek dübörögtek át a jégen. A dübörgő hangot messziről lehetett hallani, de a vékony téli ködben látni nem lehetett.

Ilyenkor már a jég nem acélos, hanem torzsás, függőleges irányú, ceruzányi kis hasábokra esik szét. A halászkok úgy mondják, hogy gyertyásodik. Az ilyen jégen már nem tanácsos nagyon járkalni. Meggyőződhetünk róla, ha fejszével kivágunk egy „dirib”-et (így nevezik a halászkok a lékből kiemelt, kocka alakú jégdarabot). A diribre csak rá kell ütnünk a fejsze fokával, s csörömpölve hull szét kis „gyertyák”-ra.

Megrohanja aztán a tó felületét az északi szél, s kiveri a jeget ren-

desen a déli partra, nagyon-nagyon ritkán az északra. 1938-ban Kenesére verte ki a déli szél a jeget. Olyan torlaszok keletkeztek, hogy szinte bámulatos. A kevesei öreg halászkok állítása szerint ilyen még nem történt, amióta ők élnek.

A kemény, vastag jégpáncélon igen kedves sportolás lehetséges, ha nincs a jégen sok hó. A télen gyakori, erős szelek azonban gondoskodnak róla, hogy lesöpörjék róla a havat. Az üvegszerű, vastag jégen kitűnően lehet korcsolyázni, fakutyázni, sőt a legnagyobb arányú jég sport is lehetséges, ti. vitorlás szánokkal száguldatunk mindenfelé. Csak a turolásokra kell nagyon vigyázni! Az első kísérletek alkalmával, a 90-es években szemtanúja voltam annak a jelenetnek, amikor egy vitorlás szán nekirohant a turolásnak, összetört, és utasai majdnem háromszáz métert csúsztak a hasukon a jégen, peregve, mint az elhajított jégdarab. Szerencsére kisebb horzsolásokon kívül semmi bajuk nem történt, mert igen vastagon fel voltak öltözve.

Mindenkinek ajánlhatom, hogy ilyenkor, amikor vastag a jég, és már vannak rajta turolások, menjen le Alsóörsre, vagy Balatonfüredre, vagy Révfülöpre, a déli parton Szemesre, Boglárára, vagy Fonyódra, s láthat nagyszerű turolásokat, és élvezheti a jég sportokat. Legkevesebb turolással kell számolni a keneseieknek, mert itt közvetlen a partok mentén torlódik fel a jég, a tó tükre igen nagy darabon teljesen sima. Ha a jég már nagyon erős, akkor az egész tó hosszában nemigen lehet vitorlás szánal végignyargalni, mert valami hét turoláson kellene keresztülvergődnie.

Nagyon érdekes a téli halászat is, sok ősi elemet őrzött meg, de ezt már sokan leírták. A tó jegének tanulmányozásakor gyalog jártam a jégen, a csizmatalp alá kötött, kis számoszerű jégpatkóval. Feledhetetlen, nagyszerű képek nyíltak előttem. Két télen át sátorban aludtunk a jégen báró Eötvös Loránddal felváltva, minden héten én négy napig, ő a hét végén három napig. Akkor próbáltuk ki az azóta világhírű Eötvös-féle csavaros mérleget.

Volt olyan éjszakám, hogy alig bírtam a sátorban maradni, annyira nagyszerű volt künn a szabadban. Ragyogó holdvilág ömlött végig a hófoltos jégmezőn, a csillagok szinte sziporkáztak, s a végtelen nyugalmat és csendet csak a jég hatalmas durranásai szakították meg. A velem volt halászkokat első ízben megkérdeztem, hogy nem kell-e félni, hogy alattunk is elreped, s beleveszünk a vízbe. Kinevettek. Amikor durrog, akkor hízik erősen a jég, s nincs ok a félelemre, a repedés nem is mindjárt látható, csak néhány óra múlva tágul ki úgy, hogy észre lehet venni. Valóban, a műszersátor alatt keletkezett repedés a műszer szörnyen kényes ingáját csak éppen egy kicsit megremegtette, de nem térítette ki.

Szélviharban is nagyon szép a kép, bár gondolhatjuk, hogy nem kellemes! De nagyszerű érzés a viharral szembeszállni, s látni azt a hatalmas munkát, amit a Balaton ura, az északi szél képes teljesíteni!

De mennyi változatosság! A mi Balatonunk kimeríthetetlen!

»Északi-parti túra 29 »Siófok 30 »Vitorlásból 30 »Gasztró31 »Kocsmateszt 33 »Programajánló 35

## Északi kikötő

A két ünnep közötti hagyományos, semmittevős lustálkodást a reggeli, váratlan verőfény jól megzavarta. Úrrá lett rajtam a mehetnék, nem kérdés: Balatont kell látni, de izibe! Feri kolléga sem kéreti magát, elindulunk, hogy a jeges tóparton meglátogassunk néhány kedves kikötőt., gyönyörködünk az északi part hófödte fehérségében.

Nagy a csodálkozás amikor az akaratnyi ereszkedőn először pillantunk a tóra: se hó se jég, nyoma sincs a karácsony utáni nagy havazásnak... Mert itt nem esett, a tavat sem borítja jég, legalábbis a hegyről úgy tűnik. A fűzfői vízparti útról már látszik az üvegszerű jégpáncél a part mentén Beljebb még vízfoltok csillognak, hó azonban sehol, úgy látszik azt valahogy eltüntette a tó jó szelleme.

Füreden megnézzük a hajógyári új mólót, a sínes tárolón sorakozó flottát. Morfondírozunk a Bankkonzult gigantikus bulbájának hasz-

A BYC-ben szorgosan alakítják a belső kikötő új partvonalát, az innen kiszorult telelő géphajók a kishajós mólók mentén igazán bizarr látványt nyújtanak.

A Karolinában a nyári csúcra emlékeztető tömeg iszogatja a helyben pörkölt kávéját. Ismerősök érkeznek: előbb Láng Robi, talán charter flottáját szemléli e dolgos hétköznapon. Amikor a Pallus-páros is betoppan, már kissé elbizonytalanodom az évszakot illetően. Mi a csudát keres ennyi fővárosi illetékességű vitorlázó ilyenkor a tóparton? Gondolom, ez valami kóros elvonási tünet, de nem áruolom el

nekik, inkább tovább indulunk. Csopakon körbesétáljuk víz felől a kerítést, s ha már képesek vagyunk vízen járni, kikötünk



az Egiszben és a Kereked-ben, majd autózunk tovább. Egészen Fűzfőig bírjuk kikötő nélkül, amíg be nem állunk a Nitrokémiába. Ott molyol Király Zsolti is, ki tudja mit csinál ebben az időben? Beszélgetünk, kikottyantja: a Sponor Wanted már megint átalakul, de



nosságán, az elmés megoldáson: ha leveszük a hajóról a kilt (vagy a kilről a hajót) ,nem kell tárolóállvány. És egyáltalán, fantasztikus, hogy a téli tárolás kérdése mennyi szabad szellemi kapacitást mozgat meg...Persze, a fűben lapuló hajók alatt valójában sosem volt kíl, mert azok svertesek, de egy lecsatolható tőkesúly tölre! Na?

A Szövi telepen a magas vízállás helyett magas jégállásról beszélhetünk. Furcsa látvány a part és a befagyott kikötő összemosódása.



hogy pontosan mi lesz, azt valószínű, hogy csak a Kékszalag előtt tudjuk meg. Kenesén látunk kell a BFYC és a Kenese Port kies mólóit, elgyönyörködünk a vörösen nyugvó nap fényében, és hazagurulunk. A nappalok most már egyre hosszabbak, néhány nap múlva már új év van, s akkor már vitorlázni is fogunk...

Jövőre.

További fotók a portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

Gerő András

# Siófoki kikötő jövője – a BH Zrt. válasza

A kikötő felújításának részleteit firtató nyílt kérdésünkre végül a legautentikusabb helyről, a BH Zrt.-től kaptunk választ – alább olvasható a szerkesztőségünkhöz érkezett hivatalos közlemény:

- a Társaság tervezeti és részben tervezési feladatokat végez a siófoki közforgalmú személyhajó-kikötő felújítása érdekében, ezt három ütemben, 2011. áprilisi kezdéssel indítja
- első ütem 2011. május 31-ig tart, ekkor a személyhajók kikötését szolgáló terület teljes felújítása készül el, energetikai vezetékek, burkolatok cseréjével, új utcabútorok, világító-testek elhelyezésével
- a második ütemben 2011. őszétől a Rózsa-kert melletti partfal felújítását végezzük el, végül



- a harmadik ütemben kerül sor a keleti móló teljes átépítésére, a jelenlegi +150 cm helyébe +180 cm-re emelve a létesítményt
- a Társaság tervét el kell fogadtatni a tulajdonosokkal, egyes elemeiben a hatóságokkal, rendezni szükséges a mederhasználati kérdéseket
- az első ütem költség-igénye 65 millió forint.

A siófoki nyugati mólónál, a vitorlás-kikötő bővítési eljárása többek között a mederhasználati szerződés hiányában áll, a szükséges engedélyek és a

beruházáshoz a tulajdonosi hozzájárulás megadása esetén:

- bővül a kikötő kapacitása, a szolgáltatások köre, a tavon fellelhető legnagyobb vitorlások fogadására is alkalmas lesz
- lesz vendég hely (amint most is van), vendéglátóhely (a vitorlás-kikötő 100 m-es körzetében jelenleg is van három)

A siófoki központi terület sorsával kapcsolatos információk:

- a Társaság székhelyként is szolgáló terület - sólyaterét és közvetlen környékét leszámítva - jó állapotban van, a sólyater rendezésére a tél beálltát követően kerül sor
- a Társaság Igazgatósága megkezdte a terület hasznosításának felmérést, ennek körében vizsgálták a hajójavító kapacitás áttelepítését, a nagy-



hajók mozgatását, a hajók telettétését, a beékelődött, állami tulajdonban lévő színházi épületek további használatának kérdéseit

- a komplex fejlesztést további vizsgálatok és szakértői elemzések előzik meg, hiszen egy olyan gazdasági vállalkozás jövőjéről van szó, amely 1846. óta működik.

**Tisztelettel: Dr. Horváth Gyula**  
vezérigazgató

## RENDEZVÉNY Vitorlásbál 2011.

A Magyar Vitorlás Szövetség 2011. február 19-én rendezi hagyományos Vitorlásbálját a Ramada Hotel & Resort Lake Balaton szálloda

Tramontana báltermében. A hagyományoknak megfelelően, a vitorlázó társadalom nagy ünnepe ez, vendégeink legnagyobb meglepedésére szeretnénk lebonyolítani. A bálon a korábbi évekhez hasonlóan a vitorlázók népes táborán kívül a társadalmi és politikai közélet több jeles képviselője is jelen lesz.



**A bál fővédnöke:** Borkai Zsolt, a Magyar Olimpiai Bizottság elnöke

A bál védnökei:

- Bánki Erik, a Parlament Sport és Turizmus Bizottságának elnöke - Bóka István, Balatonfüred polgármestere - Eppel János, a Porsche Hungária Kft ügyvezető igazgatója - Lasztovcza Jenő, a Veszprém Megyei Közgyűlés elnöke
  - Ottmar Michl, az UNIQA Biztosító Zrt vezérigazgatója
- Megjelenés: estélyi öltözetben

**A bál programja:**

19.00 19.30 Vendégek érkezése, welcome drink  
21.00 22.00 Köszöntő Vacsora  
22.30 24.00 Nyitótánc

**Ünnepélyes díjátadások:** - Balaton Kupa I-II díjkiosztó - az Év Vitorlás Újságírója díj átadása - az MVSZ Gyémánt, Arany, Ezüst és Bronz fokozatú Támogatója díjak átadása - az Év Vitorlázója díj átadása - az Év Női Vitorlázója díj átadása Műsor - Sztárvendég  
Tombola-sorsolás (a tombola teljes bevételét az ifjúsági versenyzők támogatására ajánljuk fel)

**Zene:** Netti és a Hollander zenekar

**Műsorvezető:** Szellő István

Bár, szivarszoba, kártyasarok, casino

**Menüsor:**

(ültetett büfévacsora – 10 személyes asztalok)  
*Hideg előétel - tányéron szervírozva*  
Füstölt Búza tartare kaviárral, micro salátákkal és paradicsom vízzel

*Levesek*

- Tyúkeltető leves spenótos raviolival
- Padlizsán-paprika krémleves bacon chipszel

*Főételek*

- Posírozott vadlázac metélőhagymás crème fraiche szószban, bébi burgonyával
- Csibeérmék chilis-mézes sütőkkel angolzelleres karottával - Rózsás kacsamell paradicsomosvajmártással, bazsalikomos burgonya nudlival - Savanyú káposztával felszúrt bőrös mangalica karaj tejszínes mustáros lencsével, szalvéta gombóccal
- Konfitált borjúcsülök öthagyma raguval, grillezett zöldségekkel - Cukkínis gnocchi kéksajttal és pirított dióval

*Salátabár*

Friss leveles saláták öntetekkel, hagyományos házi vegyes savanyúságok és különleges kevert saláták  
Desszert - tányéron szervírozva  
Erdei szamócás vanília pie panacotta sabayonnal  
Büféasztalon hazai és külföldi, lágy és keménysajtok gyümölcsök társaságában

**A belépőjegy korlátlan italfogyasztást tartalmaz az alábbi italsorból:**

„Ramada Blanc” Malatinszky Chardonnay  
Siklós 2008 Malatinszky Rosé Cuvée 2009  
„Ramada Rouge” Malatinszky Cabernet  
Savignon 2008 Dreher Classic és Pilsner Urquell csapolt sörök Szénsavas üdítőitalok, ásványvíz, rostos gyümölcslevek Espresso, hosszú kávé, Pickwick teavászlék

**Jegyek vásárolhatók 2011. február 15-ig:**

- elővetelben on-line a Magyar Vitorlás Szövetség honlapján [www.hunsail.hu](http://www.hunsail.hu)
- személyesen a Magyar Vitorlás Szövetség budapesti irodájában (1146 Budapest, István mezei út 1-3.) és a Vitorlásbál helyszínén (8220 Balatonalmádi, Bajcsy-Zsilinszky u. 14.)

## Téli szélcsend a BFYC éttermében

Elmúltak az ünnepek, mindenki kénytelen-kelletlen visszazökken a hétköznapi egymásutánjába. Így télen, amikor a BFYC konyhája leengedte zászlaját, mindig elkezdődik a következő szezonra tervezett étlap összeállítása, kísérletezése. Új nyersanyagokat próbálunk felkutatni és kísérletezni velük, hogy mire eljön a tavasz, már biztosan működő, kipróbált ételekkel várhatunk a kikötőlakóinkat.

Jómagam ilyenkor télen többször megyek különböző éttermekbe, konyhákra, új ötleteket és ételeket keresve, melyeket beépíthetek majd a leendő kínálatunkba.

Ezen a télen még szerencsésebb volt a helyzetem, mert nemcsak más séfekkel tudtam beszélgetni és 'ötletelni', hanem egy igényes, budaörsi, borkurzusokat és kóstolókat szervező és lebonyolító cégnek is készíthettem borvacsorákat.

Szimpatikus volt, hogy egy olyan minőségi és gasztronómiához

szervesen kapcsolódó küldetést vállaltak fel, ami igencsak ráfér kis hazánk közizlésére, és annak tágítására.

Amikor először beszélgettem a helyszínen (a céglegének és motorjának számító) Gabival, hamar meggyőződtem, hogy nekünk mindenképpen jót fog tenni, ha együtt dolgozunk, mert mindenki a maga területén elhivatott és amit végez, azt örömmel teszi.

Olyan, mint egy Jam-session. Öröme a javából, ahol mindenki élvezi amit csinál, főleg ha másoknak is örömet okoz vele.



Abszolút szabad kezet kaptam a bor-sorokhoz készítenő ételek kitalálásában, megalkotásában.

Ráadásul a nagyszerű borással, Ipacs Zsolttal hamar összehangolódtunk, és ennek a szinkronnak a vendégek láthatták, kóstolhatták meg gyümölcsét.

Decemberben, egy pénteki napon volt a közös munkánk premi-ereje.

Mindenki dolgozott már a saját szakmájában, de így együtt ez volt a debütálás és ettől mindenkiben benne volt az izgalom, izgatótság.

Szeretem, ha ételekkel kapcsolatos kísérletezéseim, megfelelő közegben és időben kerülnek bemutatásra, mert sokszor ugyanannyi múlik a körülményeken, mint magán az elkészített ételen, szóval jó időben, jó helyen.

Ezen az estén abszolút karácsonyi hangulatban készültek a fogások, mind a nyolc bemutatott bor mellé.

Olyan hangulatot igyekeztem teremteni ételleimmel, mely emlékezetes lesz minden egyes vendégnek, aki megkóstolta őket.

## Forralt borban párolt aszalt szilvával csavart sertésfilé

### Hozzávalók: 4 főre

Sertés szűzpecsenye - 0,6kg

Aszalt szilva - 0,25kg

Forralt bor - 0,3l

Steak fűszer, só, fehérbors, 1db rozmaring ág

A sertés szűzpecsenyét hosszában bevágjuk, úgy hogy nem vágjuk teljesen át, majd ezt a hosszanti vágást megismételjük a szemközti irányból is.

Kiterítjük az így kapott húst, majd vagy óvatosan kiklopfoljuk, vagy sodrófával kilapítjuk egy nejlonzacskón keresztül, fűszerezünk.

Az így kapott 25x20cm-es hússzeletre helyezük a forralt borban megpárolt, majd lecsöpögtetett aszalt szilvát, amelyre aprított rozmaringot szórunk.

Ha ezzel megvagyunk, vigyázva feltekerjük a húst, mint a rétest.

Alufóliába csomagoljuk, kiszorítva belőle a levegőt, hogy szabályos hengert kapjunk.

Tepsibe helyezük, amelybe 0,5 liter vizet öntünk, és 160 fokon 1 órán keresztül készre sütjük.

H a elkészült, pihentetjük 30 perct, és a fóliából kiszedve szeleteljük.

Nagyon jól illik az ízvilágához a fekete áfonya, vagy a csipkebogyó velő.

Az alábbiakban az elkészített menüsor:

- 1., Friss padlizsánkrém feketeekenyeren, citrommal és édesköménnyel marinált kagylóhússal
- 2., Brokkoli és zellerpuding, biocsrával
- 3., Narancsos pulykamellpástétom, citrusolajjal
- 4., Pezsgőben gőzölt balatoni süllőtekercs garnélával, kaprival, tejszínmártással
- 5., Kapros-túrós-sonkás parasztogácsa
- 6., Forralt borban párolt szilvával csavart sertésfilé, feketeáfonya krémmel
- 7., Házi készítésű Mézeskalács fagyalt tölcsérben, pirított mandulával (euforikus visszajelzések a vendégektől)
- 8., Tokajiban puhított édes füge gesztenyekrémmel töltve, csokoládéburokban

Azt hiszem, miután a vendégek végigkóstolták a borok közt szervírozott ételeket, mindenkinek az a kép alakult ki a BFYC konyhájáról, annak stílusáról, hogy nem egy átlagos kínálatú, a megszórt ételeket készítő helyről van szó.

Tehát a kísérletezés folyik, sok dolog már biztos szereplője lesz 2011 nyári étlapjának, de még van vissza pár hónap, hogy kivesszünk jó pár ötletet.

Tehát a kikötő befagyott jege alatt az élet megy tovább.



Jóízú üdvözlettel: Kocsis Bálint Konyhafőnök [www.bfyc.hu](http://www.bfyc.hu)

## Kocsmateszt

A szezon végével mindenki évet értékel, visszaemlékezik a jó és kevésbé jó tapasztalatokra, levonja a tanulságokat, és terveket sző a jövőre nézve. Nincs

ez másképp a gasztró-élményeink terén sem. Az alábbiakban Kocsmatesztünk összefoglalóját olvashatjátok, hogy tudjuk: legközelebb a tavasz kez-

detén hova érdemes majd beülni inni-enni. Természetesen sok helyen télen sem áll meg az élet, így továbbra is várjuk értékeléseiteket Portálunkon:

[www.porthole.hu/kocsmateszt](http://www.porthole.hu/kocsmateszt).

HELY	ÉTEL	ITAL	KISZOLGÁLÁS	ÁR/ÉRTÉK	MEGKÖZELÍTHETŐSÉG	KÖRNYEZET	MEGJEGYZÉS	PH-érték
AMIGO Pizzéria, Balatonlelle	5	4	5	5	4	4	A pizzák nagyon finomak, házhoz/hajóhoz is kiviszik. Fogas, harcsa, hekk esetleg keszeg is kapható. A tulaj - Gábor - a hajósoknak általában kedvezményt is ad.	4,5
SNIDLING ÉTTEREM, Balatonalmádi	5	5	4	5	5	5	Nemzetközi konyha, a keleti ízek kedvelőinek és a vegáknak kötelező. Minden frissen készül, sok a bio és organikus alapanyag. A házi bodza-limonádéjuk díjnyertes.	4,83
Sorompó, Balatonkenese	4	4	0 (kiszolgáltam magam)	4	5	3	Tojásos galuska, pacal, fejes saláta, jó kis krimós hangulat!	4
Nádas Csárda, Balatonkenese	2	3	4	2	3	4	A Dragon OB külföldi résztvevőinek szervezett Magyaros Vacsora nem az, amivel kedvet csinálnék a hazai ízeknek. Az étel ízetlen, a borválaszték szegényes, és az egész túlzottan drága. Legalább valami műsor leköthette volna a családost ehhez figyelmét.	3
Holiday Sport, Balatonyörök	0 (nem ettem)	5	5	5	0 (hoztakvittek)	4	Jó a hangulat!	4,75
Rigófészek Pizzéria, Balatonfűző	5	5	5	5	5	5	A pizzák mellett remek rostos sült étkek vannak, kellemes kerthelyiség!	5
Konyári étterem, Balatonlelle	5	5	5	5	4	4	Gyönyörű kilátás az étteremből, majd kisvonattal a kikötőbe vissza...	4,66
BFYC, Balatonkenese	5	5	5	5	5	5	Kellemes ételek, jó borok, ingyenes kikötőhely	5
Fapuma, Balatonföldvári	4	4	4	5	5	5	Minden évben megújul, látszik rajta, hogy foglalkoznak a hellyel, és érződik, hogy nem 1 hónap alatt akarják megszerezni az éves bevételt.	4,5
Petocelli kávézó és étterem, Gárdony	5	5	5	4	3	5	A tulajdonos kedves, jó humorú.	4,66
Karolina kávézó, Balatonfüred	5	5	5	4	5	5	A "méteres kalács" helyi speckó, a kávé saját pörkölésű, a tóra néző terasz, hősugárzó, takarók és design bútorok	4,83
Tóth vendéglő Révfülöp	5	5	5	5	1	5	Két szépséghibája van: - A révfülöpi BH Rt kikötő (nincs kikötői szolgáltatás kishajók részére, csak alacsony merüléssű hajóval megközelíthető) - 20-25 perces séta a kikötőtől az étterem	4,3
Sekli Étterem, Balatonlelle	4,9	4,8	4,9	4,7	4,9	4,9	Jó és változatos az étlap, rugalmas, figyelmes kiszolgálás. A kilátás az üzembhelyezett felső teraszon csodálatos, egy pohár itallal és egy finom étellel.	4,85
Vendégváró büfé. Badacsony, az alsó soron jobbra, kb a sor közepén.	4	3	4	5	5	3	Évtizedek óta járunk ide. Szerintem a "rablósr" legjobb étkező helye. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	4

HELY	ÉTEL	ITAL	KISZOLGÁLÁS	ÁR/ÉR-TÉK	MEGKÖZE-LÍTHETŐSÉG	KÖR-NYE-ZET	MEGJEGYZÉS	PH-érték
Kikötő Büfé Balatonfűzfő	5	5	4	5	5	4	Zseniális "slowfood" menü házi bodzaszörppel a Nitrokémia kikötő területén.	4,66
Balatonföldvár, Csigaház. Kikötő, közforgalmú móló tövében	3	4	0 (kiszol-gáltam magam)	2	5	4	Kedvenc helyem Földváron. Tavasztól - szig nyitva tart, mindig van meleg étel.	3,60
Balatonboglár, kikötői kocsmá. A közforgalmú móló tövében.	0 (nem ettem)	3	3	3	5	3	Télen - nyáron nyitva van, kés este is sütnek egy cigánypecsenyét. !TURÁZÓKNAK AJÁNLOTT!	3,4
Fonyód, Pöttös vendéglő és rétesudvar. Kikötő melletti téren a sarokban.	3	3	4	3	4	3	Talán k a legjobbak a környéken. !TURÁZÓKNAK AJÁNLOTT!	3,33
Keszthely, Főnix vitor-láskikötő, Fregatt étterem.	4	3	5	1	5	4	Tavasztól - őszig nyitva tartanak, mindig van meleg étel.	3,66
Badacsony, Imre borozó. A Rózsák felé fel a hegyre, a hosszú emelkedő utáni	0 (nem ettem)	5	0 (kiszol-gáltam magam)	5	1	4	Talán Badacsony legjobb borát termeli. Érdemes megkóstolni és vinni belé. Evi boromat innen viszem.	3,75
Badacsony, Fortuna családi pincészet. Római úton jobbra.	2	5	0 (kiszol-gáltam magam)	4	3	2	Nagyon jó borokat termelnek. A "Cserszegi fűszeres" a kedvencem náluk. Érdemes megkóstolni, vinni.	3,5
Révfülöp, Humán Jövő kikötő Kikötői vendéglő.	4	3	4	3	5	5	Sajnos, csak főszezonban van nyitva, májusban és szeptemberben hétfőként. !TURÁZÓKNAK AJÁNLOTT!	4
Badacsony, Fortuna családi pincészet. Római úton jobbra.	2	5	0 (kiszol-gáltam magam)	4	3	2	Nagyon jó borokat termelnek. A "Cserszegi fűszeres" a kedvencem náluk. Érdemes megkóstolni, vinni.	3,2
Tihany, Vitorlás büfé. Mólótól jobbra, a híd után.	3	3	3	2	4	3	Tavasztól őszig nyitva van. Mindig van meleg étel, még késő este is.	3
MADYSON GYROS & GRILL Keszthely, közforgalmú kikötő móló végén balra a büfé soron	4	3	4	5	4	3	Kellemes, kényelmes, hangulatos kocsmá. Nem drágább, de sokkal jobb mint a környező repedt m anyagszékes, tolongós, néha koszos büfék. !TURÁZÓKNAK AJÁNLOTT!	3,83
DONATELLÓ PIZZÉRIA Keszthely, Balaton u. 1.sz. A park főútján végig	4	3	4	2	1	5	Kellemes, árnyas, csendes kerthelyiség kis, aranyhalas tóval, gyermekeknek játszótér elkülönítve. Izletes ételek, hideg italok. Jó itt megpihenni egy városnézés közben.	3,16
Muskáti Vendéglő (HATLEPCSŐS). Balaton-füred, Jókai Mór utca végén,	4	4	2	3	3	3	Nagyon jó a kaja és a bor. Egész évben nyitva. Nagy a kerthelyiség, mindig találtam szabad helyet. !TURÁZÓKNAK AJÁNLOTT!	3,16
"GARÁZS" borozó. Tihany, kikötőtől balra a híd alatt.	0 (nem ettem)	5	0 (kiszol-gáltam magam)	3	3	1	Végtelenül szakadt garázs. Viszont remek, valódi borok vannak Szentbékálláról. Nekem még nem sikerült innen józanul kikeveredni.	3
PIEROS, Balatonboglár a strand elején	5	5	5	4	5	5	Nagyon jól főznek, de a legtutibb a fagyaltos palacsinta, még a csokissütis fagy.	4,83
Thomay pincészet, Badacsonyan a hegy oldalában.	5	5	5	5	4	5	Remek családi hangulat. Sláger borok: "Zeusz" (édes, reduktív módszerrel készült),	4,83
Halálom	3	2	3	3	5	1	Minden egyéb előnyt elnyom a koszoság, hiába van jó helyen, alapvetően azt a kevés dolgot amit főznek, az nem rossz, mivel az árak olcsók, ezért tudomásul veszem, hogy ne igényeskedjek, de a mosatlan poharat, tányért, hihetetlen koszos környezetet semmi sem felejteti el. De szerintem Rika, / a tulajdonosnő/ bizonyosan szembesült a vevőkör látványos csökkenésével. Kérdés, hogy elgondolkozott-e az okán, és változtat-e rajta, mert a dél	2,83

## PROGRAMOK

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
2. Téli Tihany Teljesítménytúra	Tihany		2011.02.05	Tourinform Tihany 8237 Kossuth L. u. 20. Tel: 87/538-104 Tel/Fax: 87/448-804 e-mail: tihany@tourinform.hu web:www.tihany.hu
"Farsangi Forralt bor főző, Fánk és Süteménysütő	Révfülöp	Vakáció Tábor		Vakáció Üdülő Révfülöp, Kossuth L. u. 18. Telefon: +36-30/99-75-347 E-mail: info@vakaciotabor.hu Honlap: www.vakaciotabor.hu
V. Badacsonytördemeci Kocsonya Szépségverseny	Badacsonytomaj	Faluház	2011.02.12	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 6. Tel: 87/531-013 E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu Web: www.badacsony.hu
Téltemető – Tavasz-köszöntő	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget, Öregpark	2011.02.26	Tourinform Balatonalmádi 8220 Városháza tér 4. Tel: 88/594-081, tel/fax: 88/594-080 e-mail:balatonalmadi@tourinform.hu web:
Márffy és Csinszka - Márffy Ödön festészete a Vasary	Balatonfüred	Vaszary Villa	2010.11.20 -	Tourinform Balatonfüred 8230 Kisfaludy u. 1. Tel.: 87/580-480 fax: 87/580-481 e-mail: balatonfured@tourinform.hu web: www.



**Rosie HUN 52**

Borresen dán epoxi Dragon 2 gamitura North vitorlázattal, parton tárolt versenyhajó, rendszámos utánfutóval eladó.

**3.500000 Ft vagy 13000 Eur**  
T:06209357700



**Tapsi 17**

Kalóz tip. vitorlás túra vagy oktatási célra eladó.

Érdeklődni: Kálóczy Antal 06209547594 vagy e-mail: kaloczya@uszosteg.hu



**Tapsi 17**

Egy Tapsi 17 tip vitorlás eladó. Érdeklődni: Kálóczy Antal 06209547594 vagy e-mail: kaloczya@uszosteg.hu

ROZSDA

## Katódos védelem a korrózió ellen

Nedves, sós környezetben minden, nem védett fém megrozdásodik. Ez a mindenki által ismert jelenség néha csak esztétikai probléma, de komoly bajok forrása is lehet. Mielőtt a védekezésről beszélnék, nézzük meg, mi is pontosan a korrózió!

Röviden: a korrózió olyan reakció, amely a korrodáló közegben lévő fémeket (illetve más anyagokat is) a felületükről kiindulva tönkretesz.

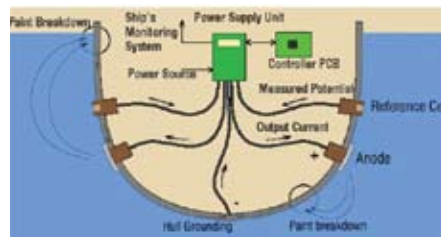
A kémiai korrózió során a fém közvetlenül reakcióba lép a levegő oxigénjével. Így például a vas egyesül a levegő oxigénjével és vasoxid, azaz rozsdá képződik. A vas igen látványosan rozsdásodik, de gyakorlatilag minden fém (néhány nemesfém kivételével) korrodál. Bizonyos fémeken, például az alumíniumon vagy a rozsdamentes acélon vékony, tömör oxidréteg alakul ki, amely megvédi a további rozsdásodástól.

Nedves környezetben sokkal gyakoribb az elektrokémiai korrózió. Ennek során a fém elektront ad le, s egy másik anyag, máshol felveszi azt. A folyamatban több fém vesz részt, az elektronok által keletkező áramot a nedves, vezető közeg, az elektrolit szállítja. Itt tulajdonképpen galvánelemet jön létre, amelynek két elektródája a két különböző fém. Hasonlóan a régi, kilyukadt elemekhez, az elektront leadó fém elfogy, korrodál. Ennek egyik látványos megnyilvánulása a hajókon is észlelhető kellemetlen jelenség: a vassal vagy acéllal érintkező alumínium alkatrész fehér porrá oxidálódik. Ugyanezen okok miatt nem lehet réz tartalmú algagátlót közvetlenül alkalmazni alumíniumon. Egyes esetekben a fémekben lévő inhomogenitások, szennyeződések helyi elemeket hoznak létre, s a korrózió során fém felületén kis lyukacsok képződnek.

Hogyan védekezhetünk a korrózió ellen? A rozsdamentes anyagok széleskörű használata, költségességük miatt, nem megoldás. A különböző fémek érintkezését, kapcsolódását sem lehet ki-

küszöbölni. Más módszerekhez kell tehát folyamodni.

Mivel a jelenség a fém felületén tapasztalható, a felület elzárása, befestése a legismertebb eljárás. Ez az elzárás nem csak festéssel történhet, hanem kémiai úton is. Például az alumínium eloxálása során az oxid réteget galvanikus úton megvastagítjuk, s ez igen ellenálló felületet ad. A festék-bevonatok hátránya, hogy sérülésük esetén ugyanúgy megindul a korrózió, amely a bevonatot további rongálja, s így felgyorsul a folyamat.



Az fent leírt elektrokémiai korrózió védekezésre is használható. Ha találunk olyan fémeket, amely a megóvandó anyaggal olyan galvánelemet képez, amelyben ő maga korrodálódik, a védett fém érintetlen marad. Ezt a megoldást nevezik katódos védelemnek, ugyanis a védendő fém alkotja a galvánelem katódját, negatív pólusát, míg az őt megvédő, elfogyó fém az anód.

Az anód mérete, felülete természetesen függ a védendő alkatrész méretétől. A pontos számítás módja túlmutat e cikk keretein. Körülbelüli érték: az anód a teljes felület egy százaléka. Ha mégis tapasztalunk korróziót, akkor a felület növelhető. Túl nagy felület esetében viszont a nagyobb mennyiségű galvánáram által okozott vízbontás és

gázfejlődés a festést károsíthatja. A védekezés tartóssága szempontjából viszont az anód tömege lényeges, mivel működése közben folyamatosan fogy. Különböző vizeknek különböző a vezetőképessége, így különböző fajtájú anódokat kell alkalmazni: tengervízre cinket, édesvízre magnézium vagy alumínium ötvözetűt használnak. Ugyanis a sós víz jó elektromos vezető, így a korróziós folyamat gyorsabb, de hatékonyabb a védelem is. Ezért vegyük figyelembe a hajó üzemeltetési területét.



Hogyan alkalmazzuk az anódot? A legfontosabb a jó elektromos kapcsolat az anód és a katód között! Ezért az anódot hegesztéssel vagy csavarozással rögzítsük úgy, hogy ne legyen festék vagy szennyeződés a felületek között. Csak az elektromosan összekapcsolt alkatrészeket védi az anód, így a különálló elemekhez (propeller, kormánylapát-tengely) külön anód kell. Tévhit, hogy elegendő az anódot valahogy a vízbe lógatni és máris megvan a védelem! S míg a védett felület rendszerint lefestjük, az anódot tilos befesteni, mindig tiszta legyen a felülete!

Sokszor gyárilag elhelyeznek anódokat, külmotorokon rendszerint a hajtóművön, propellertengelyen, belmotorokon a hőkserelőben. Ezeket a helyeken

értelemszerűen a gyárral egyező alkatrész-szel kell pótolni az elfogyott anódot. Az anódok állapotát rendszeresen vizsgáljuk meg, és ha szükséges, cseréljük. Ugyancsak vizsgáljuk meg a védett

alkatrészt, ha korróziót tapasztalunk, valószínűleg túl kicsi az anód. A vizsgálatokra kiváló alkalom az őszi kivétel (egy jól méretezett anód egy-két év alatt elfogy). Édesvízben (Balaton) jóval lassabb a kor-

rózió, de elhanyagolni ott sem szabad. Mivel a korrózió a hajó egyik legnagyobb ellensége, ezért minden lehetőséget meg kell ragadni ennek elkerülésére!

Szigeti Szabocs

MAKETTEZÉS

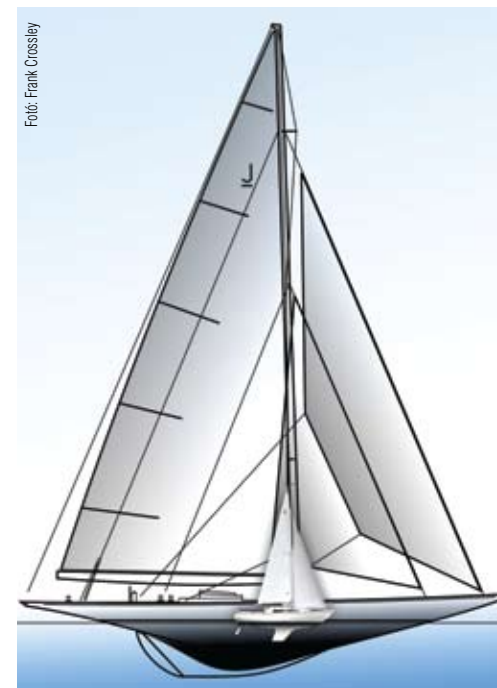
## Zsebcirkáló – avagy hajó az asztalon

Igen, kedves Olvasók, eljutottunk az otthoni hajóépítő trilógia harmadik, befejező részéhez. Itt, már ahogy ezekben a folytatásos sztorikban lenni szokott, már nem olyan kielezett a cselekmény, nem olyan izgalmas a történet. Szó sincs szalonban épülő gyönyörű nemesfa hajókról! Ez csak egy nyári vitorlázást pótló igazi téli történet.

Aki még emlékszik a Hajó a napaliban (egy Sikló vitorlás felújítása otthon) című cikkre, az tudja, hogy a vitorlázóknak télen szükségük van valamiféle pótcselekvésre is, nem elegendő a nyári fényképek nézegetése, újságok, könyvek olvasgatása és az ábrándozás. Már a jégvitorlázáson is túl vagyunk, sajnos a balatoni jég elolvadt, de azért még reménykedünk, hosszú a tél...

...Egyszerrel elkezdtem egy hajómodell építését. J osztályú hajó, az 1934-es America Cup-os Rainbow. Nem akármilyen darab – egy közönséges fröccsi-műanyag modellecskéről nem írnék egy sort sem – ez fa! Mégpedig egy 1:80 méretarányú, azaz fél méter hosszú, fa bordázattal rendelkező hajócska. A fa bordázatra két réteg palánkozás kerül. A külső, a második réteg mahagóniból készül. A palánkozáshoz felhasznált

„deszka” fél milliméter vastag és három milliméter széles, igazi babramunka! A fedélzet is palánkozva lesz, az árboc pedig, a fa árbocokhoz hasonlóan, számos kis szelet összeragasztásával, majd becsiszolásával készül. A vitorlák vitorlavászonból vannak, a veretek pedig fémből öntöttek. A bikák kétmilliméteresek, nagyítóval kell nézegetni őket a ragasztás közben. Most teljesen más technikai felkészültség kell, mit a Sikló hajó felújításához. Igaz, hogy most nem kell olyan bravúrokat végrehajtani, mint amikor a fedélzeti deck nyílásán keresztül hónaljig benyúlva a hajó belsejébe, a fél méter távolságra lévő hármás csavarra az anyát felkapatni, majd meghúzni, csak „érzésre” (hiszen az



Fotó: Frank Crossley

egészből az ember semmit sem látott) Itt türelmjátékra van szó!

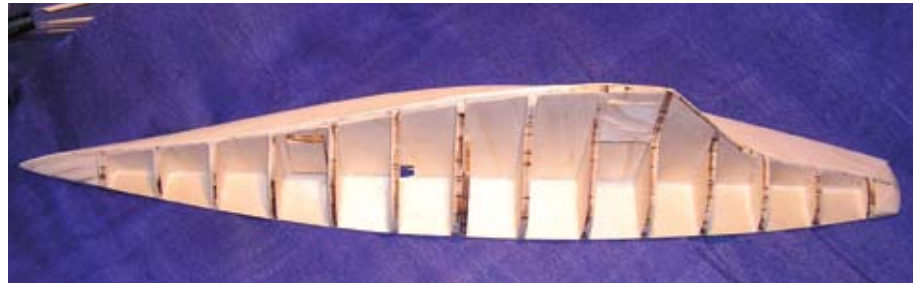
Választásom azért esett egy J osztályú hajó építésére, mert rendkívüli módon vonzódom a klasszikus építésű, szép vonalvezetésű, régi fa hajókhöz. Amikor a Sudarat megvettem, akkor is az egyik döntő szempont volt a hajó megjelenése, alakja, szépsége. Különbö is, ahogy egy régi ismerősöm szokta mondani: a legszebb nőnél is van szebb nő, így a leggyorsabb vitorlás hajónál is van még gyorsabb, vagy lesz még gyorsabb hajó. Számomra a vitorlázás nem arról szól, hogy hat csomóval hajózzok vagy tizenhat. Nem sietek sehová. Fontos a külső, a feeling, az igazán szép, klasszikus, északi stílus. A szem gyönyörködtetése, ha szabad így kifejezni magam. Divathajók jönnek-mennek, a Sudár meg marad.

Ha már ennél az összevetésnél tartunk, érdemes megnézni a két hajó közötti irtó-

zatos méretkülönbséget! A grafikát azért készítettem, mert így sokkal jobban láthatóak a J. jachtok lenyűgöző méretei. Nehéz csak a számok alapján elképzelni egy ilyen óriási hajót. Nem hiszem, hogy sok ember látott valaha is élőben ekkora vitorlást – mindössze tizenegy darab van jelenleg a világon. Az árboc 45 méter magas! Ez azt jelenti, ha behajózna, persze képzeletben, egy magyarországi lakótelepre, a vitorla egy harmada kilátszana a házak felett. Ugyanis a tízemeletes panelházak magassága „csak” 35 méter körüli. A Rainbow a tőkesúly aljától az árboc csúcsáig 53,66 méter! Sudár Regattát – remélem – mindenki látott már, így könnyebb az összehasonlítás.

**A Rainbow többi paramétere:**

- 700 négyzetméter vitorlafelület – ez kb. egy kosárlabda pálya és egy tenispálya felületének összege
- 950 négyzetméteres spinnaker – több mint két kosárlabda pálya!
- 40 méteres hossz – 5 db Sudár Regatta hossza
- 4,8 méteres merülés – nem találók szavakat
- 175 tonna vízkiszorítás – 110 darab Sudáré



Lenyűgözőek a méretek, nemhiába, ezek J.-k a vitorlás hajók királynői és egyben a legdrágábbak is. Ha valaki egy ilyen hajót akar - egy replikát – építtetni, akkor nem árt, ha rendelkezik úgy cirka három milliárd (igen, kedves olvasó, jól látja, nem nyomdahiba) forinttal! Szükségesnek tartottam a méretek részletes összehasonlítását, mert a hajó formája egyébként nagyon hasonlít a nálunk megszokott balatoni cirkáló vonalvezetésére. Hisz' azok is a harmincas évekből eredeztetnek, persze ezzel Hafi barátom biztos nem értené egyet. Ő számos, igen lényeges különbséget vélne felfedezni, de nekünk, laikusoknak...

És most következzen a Rainbow története röviden. 1934-ben építette Amerikában Harold Vanderbilt. A név akkoriban még nem a divatcikkekről és parfümökről volt híres, Harold számos vasúttársaságnak volt főrésztvényese és elnöke. Egy érdekesség: a Vanderbilt építette házat vásárolta meg később John Lennon. Ezen kívül rendkívüli módon szerette és értette a vitorlázást, ezért is hívta ki az akkoriban győztes Endeavour-t az 1934 májusában zajló America's Cup-on. A kezdeti sikerek után azonban nem ő győzött. 1937-ben Vanderbilt eladta a hajót, az új tulajdonos pedig az akkori America Cupa győztes hajóját, a Ranger-t hívta ki vele. A győzelem itt sem sikerült.

A Rainbow volt az utolsó, a híres Nathanael Herreshoff által felállított Universal Rule alapján épített hajó, amely egyébként az ő műhelyében is készült. A terveket William Starling Burgess készítette.

Sajnos, a hajón a számos, akkoriban újnak számító megoldás mellett elkövettek pár katasztrofális hibát is; alumínium árboc, vas bordázat és rézlemezekkel burkolt hajótest a vízvonal alatt. Fémesen összekötve. Mindez persze sós lében (tengervíz) áztatva. Ideális adottságok a galvánkorrózió számára! Erre végül az akkoriak is rájöttek, nem toldozgatták-foldozgatták tovább, hanem 1940-ben elbontatták, a hajó személtelére került.

Tavaly támadt fel hamvaiból és kezdte újra életét. A holland Dykstra cég újrakészíti a hajót – alumíniumból, karbon árboccal, ez Hafinak biztos nem tetszik majd – de az eredeti tervek és méretek szerint. Szóval visszatértek a gyökerekhez, hiszen a Herreshoff család is holland származású volt. Állítólag a Londoni Olimpia 2012. júliusában megrendezésre kerülő Szuperjacht Kupára készen lesz. Megjegyzem, anno a hajó elkészítése száz napot vett csak igénybe. Hja, kérem, akkoriban még volt pénzük az embereknek...

Vissza a modellhez: az építés kezdeti fázisában járok még csak. Mivel ez a fórum nem a modellezőké, hanem vitorlázóké, ezért nem árulom el, hány munkaórám van benne eddig, és mennyi lesz még a hajó elkészültéig. Ha ezt a számot elárulnám, az is bolondnak nézne, aki eddig esetleg még inem tette meg ezt.

Készen van a rétegelt lemezből készült bordázat, a fedélzet első rétege, szintén rétegelt lemezből, csak ez egy milliméteresből. Erre jön majd a második, réteg, ez már palánkozással készül. Ahogy a képeken is látható, ennek még csak a fele van meg, abból is csak az első réteg. Erre jön majd a külső, a második, az majd mahagóniból.

Sok van még hátra, majd még jelentkezem!

**Andrács Zsolt**



## 100% vitorlázás PORTHOLE PORTAL

### Porthole Portál – az online kikötő

Alig fél év telt el, hogy újtárra indítottuk magazinunk napi hírszolgáltatásra építő online felületét, a Porthole Portált. Ezzel egy időben hoztuk létre Facebook-oldalunkat, hogy még a digitális bennszülöttek számára is elérhető olvasnivalót kínálhassunk. A Portál látogatottsága, az oldal olvasóinak aktivitása azt tükrözi, hogy az internetes kommunikáció minden várakozásunkat felülmúló elérést tett lehetővé, mely szemléletünket is jelentős mértékben megváltoztatta. Az online média érzékeny, interaktív jellege napi szinten jelzi mire van igény, mit vár el az olvasó. A Facebook rajongói csoportjának bővülése ugyanolyan fontos üzenet, mint a cikkekre érkező hozzászólások és like-ok, vagy éppen a „büntető” leiratkozások száma. A fél év alatt közel nyolcszáz barátot szereztünk, és 4-5000 látogatót fogadunk minden hónapban. Mindeközben heti hírlevelünkre 2500-an regisztráltak, így azok is tájékozódhatnak cikkeinkről, akik nincsenek napi kapcsolatban a számítógéppel.

Büszkék vagyunk arra, hogy megjelent írásaink döntő többsége saját anyag – legyen az hír, vagy közérdeklődésre számot tartó – nemegyszer provokatív – vélemény.

Az elkövetkező szezonban szeretnénk bővíteni szolgáltatásainkat: megnövelt kapacitású új szerverünkön még több hírt, fotót és videót osztunk majd meg a hajós közösséggel. A közösséggel, amelynek elismerése mellett együttműködésére is számítunk. Nálunk a hazai vitorlásélet minden aktuális eseménye, a múlt jeles dokumentuma, vagy a jövőt érintő jobbító szándékú javaslata helyet kaphat. Továbbra is várjuk munkatársaink, barátaink, olvasóink írásait és visszajelzéseit – átalatok lesz a Porthole Portál egy mindenki előtt nyitott, online kikötő.

Mostantól pedig azok számára is van megoldásunk, akik a nyomtatott újság élményét keresik a digitális világban.

Magazinunk eddig megjelent számai már iPaden vagy Androidos tableten is olvashatók, teljesen ingyen. A részletekért keresd fel a [www.digitalstand.hu/porthole](http://www.digitalstand.hu/porthole) weboldalt!



# Emberszabású hajók

- ☛ Könnyű kezelhetőség
- ☛ Élhető terek
- ☛ Átlagon felüli teljesítmény



NEW  
355

[www.hanse-yachts.com](http://www.hanse-yachts.com)

~325 | ~355 | 375 | 400 | 430 | ~445 | 470 | 545 | 630~

Interpump Marine Group Ltd. | Phone: +44 (0) 2386 417081 | Contact: UK@hanse-yachts.co.uk  
Søstbergster | Wismar | Fynskov | Skotland | Tyskland

*Hanse*  
A BRAND OF THE HANSE GROUP