

PORTHOLE

2.

VERSENYNAPTÁR MÁSKÉPPEN

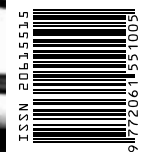
Hétvégékre bontva

TÚLBUZGÓ HATÓSÁG?

Jogszabály-értelmezés

MVSZ

Érdekszövetség?



Menekültkérdés - kikötői kilakoltatások

Rég nem látott átrendeződés körvonalazódik a balatoni kikötők világában. A lellei BLYC bezárásával 160 hajótulajdonos szembesült az elképzelhetetlennel: kikötőhelyének, ezzel együtt baráti közösségének, megszokott nyári életterének elvesztésével. A nagyobb hajók számára Lelle környékén egyáltalán nincs hely, de aki a kikötő közelében, netán a BLYC területén vásárolt ingat-

lant, annak is főhet a feje. A vízen tárolt hajók állvánnyal nem rendelkező, szoros költségkeretből gazdálkodó tulajdonosai számára is feladták a leckét a váratlan lépéssel. A hajótulajdonosok döntő többsége már megtalálta új helyét, és azokhoz képest, akik idén talán már nem is kerülnek vízre, akár hátra is dőlhetnek. Pedig nincs ok a nyugalomra.

(folytatás a 4. oldalon)



NAGYHAJÓS HELYEK KEDVEZŐ ÁRON!
12,00 x 4,00 m, 12,50 x 4,50 m, 13,20 x 4,70 m

Marina Fűzfő, a Balaton legvédettebb kikötője



Szolgáltatásaink:

- szezonos tárolási lehetőség vizen és parton egyaránt
- kishajó, csónak és egyéb vízi sporteszköz parti tárolása
- hajószervíz
- 16T travellift
- villástargonca
- sólya
- étterem
- panzió
- őrzött parkoló
- Benetteau és Lagoon képviselőt



Master Invest Hungary Kft.

8175 Balatonfűzfő, Sirály utca 2-6.

Mobil: +36 20/352-72-97

Tel.: +36 88/574-500

Fax.: +36 88/574-501

E-mail: info@marina-fuzfo.hu

Részletes információért keresse fel honlapunkat: www.marina-fuzfo.hu

tartalom



- 7 **MVSZ – az érdekszövetség.** Amikor egy éve a „weben vitorlázók” egy csoportjában még egy alternatív vitorlás szövetség megalapításának gondolata is felmerült, elemző cikkben fejtettük ki álláspontunkat az elképzelés értelmetlenségéről. Nem rejtettük azonban véka alá fenntartásainkat az MVSZ működésében rejlő hiányosságok és a működés hatékonysága tekintetében. Az azóta eltelt időszak sok pozitív változást, de számos olyan jelenséget is produkált, amely mellett ma sem mehetünk el szó nélkül.
- 12 **Valamit visz a víz** – lesekedő veszélyek.
- 13 **Emlékezés:** Dr. Lettner Ferenc gépészmérnök, nyugalmazott tanszékvezető egyetemi tanár egyike volt a régi vitorlázódinasztiák neves személyiségeinek.
- 15 **Berregő bürokrácia.** A Porthole – feltételezve, hogy lehetőség van a hazai szabadidős hajózást megkönnyítő ésszerű módosítások, újraszabályozások megvalósítására, – felteszi a kérdést: miért van szükség egy „egész” hajó újragépzésére, amennyiben a lerobbant külső meghajtómotort másikkra cseréljük?
- 17 **DN: Fűzfő Kupa és Országos Bajnokság.** Szélcsend, olvadó jég és viharos löketek is útját állták a jégvitorlázóknak, míg végül csak sikerült bajnokot avatniuk.
- 18 **Miami OCR** – Detre Dia élménybeszámolója. Valahogy itt Floridában mindig történik valami megjósolhatatlan.
- 20 **Benji az Európai Ifjúsági Ranglista élén.** A Nemzetközi Laser Osztályszövetség (ILCA) közzétette honlapján a 2010-es évad Európai Ifjúsági Ranglistáját, melyen korosztályában (U16) és összetettben egyaránt Vadnai Benjamin vezet a 350 hajót felsorakoztató listát.
- 22 **International Finn Week, Cannes.** A tavalyi évhez hasonlóan idén sem volt kegyes az időjárás a február 15-18. között megrendezett nemzetközi finn-dingi regattán.
- 24 **Versenynaptár.** A szezon összes eseménye heti bontásban a nagyhajós versenyektől a modellvitorlázásig – nem csak a Balatonon.
- 28 **Kezdődik a buliszezon** – parti túrák. A déli parton, a Spariban disznóölésre invitálják az erős idegzetűeket, míg északon a tagyoni hegylakó Gádorfalviék szervezik hagyományos kétnapos téli találkozójukat.
- 29 **Rekviem egy Fürgéért.** Agárd-Füred: nyolc óra csak oda! Ha két, korábbi generációkhoz tartozó vitorlázó a versenyvitorlázásról anekdotázásba kezd, rövid időn belül az egyik sztori úgy kezdődik, hogy „Elindultunk a Barkasszal...” Nem is fontos, hogy hová és miért, mert vége-hossza sincs a barkasos sztoriknak. De szinte soha nincs szó arról, hogy mi volt a Barkas előtt...
- 31 **„Velencei karnevál” Agárdon.** Több mint száz résztvevővel zajlott az ötvenéves VVSI első ünnepi eseménye.
- 33 **Balatoni programajánló márciusra.**
- 34 **Megalakult a Zöldhajó Egyesület.** Az elektromos és egyéb alternatív hajtású hajók népszerűsítését és fejlesztését célul tűző civil szerveződés a szakma különböző érdekeltjeit fogja össze a közös ügy érdekében.
- 35 **Minden, amit a hajók akkumulátorairól tudni érdemes.**

2011. február



A termék környezetbarát és környezetkímélő gyártástechnológiát tartalmazó csomagolásban érhető el, amelynek előállításához nem szükséges állatorvosi készítmény.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Csernussi Gábor, Detre Dia, Horn András, Hortobágyi Gábor, Karsai Gábor, Kocsis Bálint, Mátyók Henrietta, Pataki Attila, Rest Bulcsú, Rick Csaba, Schleer Ferenc, Váradi Imre **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. február 19. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** LEINER ANDRÁS



(folytatás az 1. oldalról)

A stabilnak tűnő, zsúfolásig megtelt magánkikötők bérlőivel is csak évente kötnek szerződést, melynek meghosszabbítására nincs semmilyen garancia. A kedvező, vagy még elfogadható árak bármikor elszállhatnak. A mederhasználati díj jelentős emelése is veszélyezteti az árbiztonságot. A BH Zrt. tulajdonosi körében jelentős arányeltolódásról cikkeznek az országos lapokban. A megszellőztetett tervek a társaság osztódását sejtetik, ha ez igaz, az új szervezet új feltételeket kínálhat jelenlegi bérlőinek. A Műgyetem vitorlásklubjának most járt le az üzemeltetői szerződése, pillanatnyilag az ottani bérlők is új helyet keresnek maguknak. Az idén több száz hajó költözik, ami sajnos a szűkülő kapacitás miatt nem egyszerű – különösen, ha baráti körök több hajóval együtt mozdulnának. A nagyok lehetőségei a leginkább korlátozottak. A keleti medencében talán csak a Fűzfő Marina kínál 40 láb körüli hajóknak korszerű kikötőhelyet, a nyugati részen Keszthelyig kell hajózniuk, mert a méretes kikötőfejlesztések csúnyán megtorpantak az utóbbi években. A kisebbek most még találnak helyet, de ha megváltoznak a feltételek, nagyon nagy a veszélye, hogy sokan a parton hagyják hajóikat. Elgondolkodtató, hogy már ezen a télen is milyen sok hajót hagytak védtelenül befagyni különböző kikötőkben.



A kikötői közösség köré szerveződő vállalkozások, charterezők, vitorlásiskolák, éttermek, a karbantartásra szakosodott szakemberek is kereshetnek új vevőket, ha egyáltalán bejutnak a már lefedett területekre. És mi lesz a kiürülő kikötőkben nyilvántartott vitorlásklubokkal? Jó lenne, ha az elkövetkezendő tulajdonosváltások során meg lehetne őrizni azokat az értékeket, melyek vagyoneleltárban nem feltűntethetőek, de elvesztésük kihat a vitorlázás általános megítélésére is.

G.A.

MENEKÜLTKÉRDÉS

Hogyan tovább, LVE?

A Lellei Vitorlás Egylet, mint a BL Apartments & Yachtclub vitorlás sportegyesülete a Balaton egyik legdinamikusabban fejlődő klubja volt báziskikötőjének bezárásáig. A llelei kikötő néhány év alatt jelentős versenycentrummá nőtte ki magát, 2010-ben az MVSZ és a TVSK után a harmadik volt a sportszolgáltatási díjat fizető klubok sorában. Dr. Bodnár Imre elnököt kérdeztük, mi lesz most, telephely nélkül az LVE-vel?

A mikor a CIB Bank úgy döntött, hogy egyik pillanatról a másikra szanálja a kikötőt, először nem akartuk elhinni, hogy van olyan felelősen gazdálkodó tulajdonos, akinek érdekében állhat egy telt házzal üzemelő kikötőből elküldeni a bérlőket. Sajnos rá kellett döbbernünk, nem számíthatunk az észérvek diadalára.

Megalakítottuk az LVE Konzorciumot és még mielőtt visszafordíthatatlan folyamatok kezdődtek volna, ajánlatot tettünk a banknak a teljes létesítmény vagy akár csak a kikötő üzemeltetésére. Egyelőre pénzügyi vonatkozásban túl nagy a távolság a bank és a konzorcium elképzelései között, holott messze a legmagasabb összegű ajánlatot

mi tettük, ennek ellenére a tárgyalások megrekedtek.

Mi lesz a versenyekkel és az LVE Vitorlás Sulival?

Amikor elkezdtünk foglalkozni a gondolattal, hogy el kell hagynunk a BL-t, első ötletként az merült fel, hogy teljesen átköltözünk egy közeli kikötőbe és ott folytatjuk. Ajánlatot tettünk a Balatoni Hajózási Zrt. vezetésének, hogy Bogláron vagy Szemesen – akár mindkét kikötőben – létrehozzuk azt a klubéletet, amitől a BLYC rövid idő alatt népszerű lett. Úgy gondolom, a BH Zrt. számára is előnyös ajánlatot tettünk, hiszen nem ingyen kívántuk az elhelyezést, és bebizonyíthatuk volna, hogy akár az ő kikötőiket is lehet igazi és aktív klubkikötőként működtetni. Az LVE, a Bavaria Képviselő és a Karsai Vitorlás Iskola együtt költözött volna. A Balatoni Hajózási Zrt. elzárkózott attól,

hogyan az LVE számára működési lehetőséget biztosítson, sőt a Vitorlás Suli kishajójának (5 db op, 2 db kalóz, pille, 420, finn, kíséző motoros) elhelyezését sem tudta megoldani. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy két-három verseny BH-kikötőben történő rendezéséről továbbra is tárgyalunk a részvénytársasággal, s ezen a területen konstruktív együttműködés tapasztalható.

Ebből arra következtethetek, hogy megszűnik a Vitorlás Suli?

Azt semmiképpen nem szeretném, biztosan találok valami megoldást. Valamelyik balatoni kikötőben vagy Orfűn működni fog a Vitorlás Suli.

Évi 14-16 verseny volt a BLYC-ben, ezeknek mi lett a sorsa?

Természetesen a versenyek számát csökkentenünk kellett, és ami számomra a legfájdalmasabb volt, hogy – többek között – le kellett mondanunk az LVE OD Kupa és a J24 bajnokság rendezéséről. Szerettem volna a versenyeket a nyugati medencében tartani, de rövid idő alatt be kellett látnom, hogy ennek kicsi az esélye. Több klub is felajánlotta a segítségét versenyhelyszín tekintetében, a Fűzfőiek, a Club Aliga és a Balatonfői Yacht Club az elsők között sietett a segítségünkre. A Balatonfői Yacht Clubbal régóta jó kapcsolatban vagyunk, ők örömmel fogadták be versenyjeink jelentős részét. Úgy gondolom, hogy idén lesz versenyünk még Aligán és talán két-három Bahart-kikötőben is. Ebben az évben hét nagyhajós versenyt és egy modellhajó-versenyt rendezünk, ami a jelen helyzetben igazán biztató.

Hogyan lehet most az egyesület tagságát összetartani?

Az egyik legnehezebb feladat ez lesz,



Karsai Gábort, a Karsai Vitorlás Iskola vezetőjét faggattuk, mit terveznek 2011-ben az után, hogy elvesztették a bázisként működő lellei telephelyet?

Amikor megtudtuk, hogy a BL Yachtclub a 2011. évre bezár, azonnal keresni kezdtük a megfelelő kikötőt. Nagyon nehéz helyzetbe kerültünk, mivel a mi iskolánk nem egy adott korcsoport kiszolgálására rendezkedett be, hanem próbáltuk a képzés és továbbképzés teljes vertikumát lefedni. Végül is Balatonboglárt választottuk, ahol mi mint vitorlás iskola – a BL-es időszakunk előtt – 1992 óta, azaz 16 éven át tevékenykedtünk. Az előzetes egyeztetések alapján az üzemeltető most sem zárkózik el attól, hogy itt verjünk újra tábor. Sajnos azonban ebben a kikötőben nem gyakorolhatjuk tevékenységi körünk minden ágát (gyerektáborok, mestertréning, az LVE-hez kötődő egyesületi feladatok), így csak szigorúan a felnőttképzések maradhatnak meg. Most érezzük igazán, milyen nagyszerű háttérrel jelentett a BL jól felszerelt kikötője, ahol minden tárgyi és személyi feltétel adott volt, hogy elképzeléseinket is valóra válthassuk. Bízunk benne, hogy az új-régi bázison is érdemi munkát végezhetünk, kamatoztatva lassan két évtizedes tapasztalatainkat!

hiszen a tagság Keszthelytől Keneséig szóródott szét. A klubnak közel 140 tagja van, s a tagok több mint fele MVSZ-versenyengedélyes sportoló. A tagság nagyobb része a yardstick-rendszerben versenyez, de egyre több a sporthajós egységünk, Melges, J24, 70-es cirkáló, Scholtz vagy Nautic hajókkal. Bízom abban, hogy az internet adta virtuális

világ segít majd a klub összetartásában. Most ezen a téren nagyobb jelentősége lesz a rendezvényeinknek is. Aktívan részt veszünk a Somogy Megyei Vitorlás Szövetség által kiírt Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozat szervezésében, ami az idén már 8 egyesület összefogásaként 11 Balaton-parti településen rendezett 13 versenyt foglal magába. **G.A.**

A KIKÖTŐLAKÓ SZEMÉVEL

Kilakoltatás után

Évek óta Fűzfőn állt a hajó, a NIKÉ-ben (most BS Fűzfő), ahol a tulajdonosváltás után mind mélyebbre kellett nyúlni a pénztárcába, ugyanakkor az árszínvonal emelkedését jóval lassabban követte a

parti szolgáltatások színvonala. Így fájó szívvel bár, de elkezdtem nézelődni más kikötők után.

Egy barátom szólt, hogy nézzem meg a BLYC-t, mert nagyon szép kikötő, és a nyújtott szolgáltatásokhoz képest nem is drága.

Mi tagadás. A NIKÉ-n edződött szemem elég tágra nyílt, amikor meglátta a feszített víztükrű medencét, a homokos strandot és azokat a szeparált fürdőszobákat, amiket akár otthon is szívesen



használtam volna. Ilyen is lehet egy balatoni kikötő? Vagy ez csak álom? Vége lett a szezonnak, és egyre jobban foglalkoztatott a kérdés. Majd megszületett a döntés: menjünk Lellére!

Jól emlékszem egyébként a napra, amikor „hivatalosan” is bejártuk a területet. Éppen a két ünnep között, valamikor december 28-a körül jött a remek ötlet. Kicsit féltem is, hogy kit találok ilyenkor talpon. Félelmem alaptalan volt, mert Cziráki Márti a legnagyobb természetességgel vezetett minket körbe a kikötőben, és közvetlenül, barátságosan mondott el minden tudnivalót. Rögtön tudtuk, itt a helyünk. Méghozzá a 2-es, mert eleinte itt tudtak nekünk helyet adni. Megkötöttük a szerződést. Kifizettük a díjat. Kaptunk róla számlát. A szerződésben egész évben igénybe vehető szolgáltatásokról és vizen tárolásról szóltak a passzusok.

Elkezdődött a „szezón”, ami itt egészen más volt, mint amit eddig tapasztaltunk. Szinte minden hétvégén verseny, mozgalmas vitorlásélet. A hajók csaknem 50 százaléka élt, nem csupán kikötve ringatózott. Mivel a sörsátor melletti 2-es hely egy kicsit hangos volt, elcseréltük egy kicsit távolabb eső szegletre, de Rick Csaba ebben is segítőkész partner volt.

Az Adrián természetes, hogy amikor az ember bemegy egy kikötőbe, a kikötőmester már előre nyújtja a kötelet és megfogja a hajót. De a Balatonon? Előtte ilyenrel csak Révfülöpön találkoztam – igaz, ott is Csaba volt akkoriban a kikötőmester. Mondanom sem kell, egy ilyen adottságú kikötőben, ilyen hozzáértő üzemeltetés mellett egy csapásra kialakult a fantasztikus társaság. Péntekenként főzéssel, nagy beszélgetésekkel, jó kis versenyekkel. Úgy tűnt, ez az a kikötő, ahol minden tökéletes. Ahova mindenki szívesen jön. Legyen alkalmi látogató vagy bentlakó.

Jött az ősz, és elkezdtünk készülődni a télre. Jöttek a hidegek és velük együtt a még fagyosabb hírek. Mártit, Csabát elküldik. A hajókat kidaruzzák. Nem lesz téli szolgáltatás...

Eleinte nem nagyon tudtam ezt hova tenni. Nekem ugye szerződéselem van. Ez meg ugye mégiscsak jogállam. Aztán volt kikötői gyűlés, aminek szürrealitásáról én csak barátaimon, sorstársaimon keresztül értesültem. Akkor még naiv voltam. Azt hittem, hogy megoldják a hajók parti tárolását és bocsánatért esdeklő levelekkel bombáznak majd, amiért a tulajdonosok nem tudják teljesíteni azokat a feltételeket, amiket a kikötő elzavart üzemeltetői vidáman megtettek volna.

Csalódnom kellett. Én bizonyítsam be, hogy a hajóm jogosan áll a kikötőben. Én gondoskodik a tárolókocsi odaszállításáról, és én örülök, hogy ha minden rendben van, és ezt igazolni is tudom, akkor nem kell pluszpénzt



fizetnem azért, mert ők szerződést szegnek.

Valahogy így ért véget az álom. Keserűen, csalódottan.

Több dolgot veszítettem el 2010 őszén. Egy fantasztikus társaságot, egy fantasztikus kikötőt és a bizalmat abban, hogy valaki ebben az országban odafigyel arra, hogy egy érvényes szerződést ne lehessen következmények nélkül félresöpörni. Egyetlen egy érvényes szerződést se! Más kérdés, hogy itt több mint 100 szerződésről volt szó.

Nem dolga a vitorlásszövetségnek fellépni a tagjai érdekében? A fogyasztóvédelemnek vigyázni rám, mint vevőre? Valamelyik hatóságnak megvizsgálni, hogy több száz hajótulajdonosnak miért kell most új kikötőhely után néznie?

Nem tudom, csak kérdezem...

Szutor Feri

ÍGY LÁTJUK MI

MVSZ – az érdekszövetség



Amikor egy éve a „weben vitorlázók” egy csoportjában még egy alternatív vitorlás szövetség megalapításának gondolata is felmerült, elemző cikkben fejtettük ki álláspontunkat az elképzelés értelmetlenségéről. Nem rejtettük azonban véka alá fenntartásainkat az MVSZ működésében rejlő hiányosságok és a működés hatékonysága tekintetében. Az azóta eltelt időszak sok pozitív változást, de számos olyan jelenséget is produkált, amely mellett ma sem mehetünk el szó nélkül.

Mert egy nonprofit szervezet is gazdálkodik: ugyanúgy meg kell találnia a kielégítésre váró igényeket és erőforrásokat, akár egy üzleti tervben.

Hogy értsük: egy társadalmi szervezet, mint a Vitorlás Szövetség működtetéséhez is elengedhetetlen a vállalkozói szemlélet, melynek mozgatóereje nem anyagi természetű. Itt nem a profitban mérhető a siker: a tagság fejlődése, kapcsolatháló építése és a szervezet terjeszkedése képezhetik egy szervezet céljait.

Az alapszabály II. 5.§ kimondja:

„A Szövetség célja a vitorlás sport, mint közhasznú tevékenység fejlesztése, tagjai sportérdekeinek védelme, az egészséges életmód, a nemesebb sportszellem és sporterkölcs népszerűsítése, széles körű szolgáltatások nyújtása a szövetség tagjai számára. ...szervezi, irányítja és ellenőrzi a vitorlás sportágban folyó tevékenységet. ...A szövetség közhasznú sporttevékenysége körében nyújtott közhasznú szolgáltatásait a szövetség tagságán kívül bármely más harmadik személy is igénybe veheti.”

A szövetség alapszabályában meghatározott feladatok sem hagnak kétséget afelől, hogy nem csak a szűken vett versenysport területén van tennivalója:

Feladata tehát „...népszerűsíteni a sportág ágait, különösen a versenyvitorlázást, a túravitorlázást és a kedvtelési célú szabadidővitorlázást, valamint a természetvédelmet, erről tájékoztatni a hírközlő szervezetet...”

Mielőtt öncélú kekeckedésnek tűnne e cikk kritikai hangvétele, essünk túl az igencsak pozitív, minden elismerést kiérdemlő eredmények talán nem is teljes körű felsorolásán:

- Sikeres és eredményes főtítkárválasztás
- A sportszolgáltatási díj rendszerének bevezetése
- A támogatói kör jelentős bővülése, a gazdálkodás javuló feltételei
- Az utánpótlás fantasztikus eredményei
- Versenybíróképzés
- A sportdiplomácia sikerei

- A Kékszalag növekvő népszerűsége
- A 2011. évi Kékszalag rendezésére kiírt pályázat sikere Kalapot le! De akkor minden rendben is lenne? Nem egészen! Ha a bevezetőben említett célok nem valósulnak meg, akkor a szervezet működése is felülvizsgálatra szorul. Egy olyan szövetségnek, mely az aktív vitorlázók kevesebb mint tizenöt százalékát képes integrálni, bizony el kell gondolkodnia önnön hatékonyságán. Nem túl attraktív, hogy a szövetség éves kiadásainak csupán egynegyedét fedezik a tagdíjbevételek. Miközben az elnökségi üléseken lázas, fegyelmezettnek tűnő tevékenység folyik, működési zavarok jelzik a rendszer tökéletlenségét.

MVSZ tagok	Tagegyesületek:	Létszám/fő	Költségvetés / ezer Ft
2003	88	2623	126 692
2004	96	2689	147 878
2005	100	3073	113 467
2006	104	3269	171 293
2007	110	3680	194 390
2008	120	3942	201 807
2009	113	3964	195 087
2010	120	3932	202 183

Az elnök, a négy társelnök és a tíztagú elnökség tagjai között nem egy olyan egyéniséget találunk, akinek magas szintű államigazgatási vagy vállalatvezetési rutinja egy társadalmi szervezetben nagy önfegyelmet követelő érdekérvényesítő fölényt biztosít. Ez az önmegtartóztatás tapasztalataim szerint hiányzik. Néhány látványos pályázattal fedett akció (főtítkárválasztás, Kékszalag) sem adhat okot olyan, erőből lenyomott döntések meghozatalára, melyet a rendszerben indokolatlanul nagy számban nyomuló domináns személyiségek szavaztatnak meg. Lássunk néhány példát!



A felvázolt problémákról megkérdeztük Szójak Balázst, az MVSZ főtitkárát is. Az alábbiakban az ő válaszai olvashatók.

Az MVSZ szerepéről

Minden vitorlázó egy erős szövetségben érdekelt. Az elmúlt tíz évben a klubszemlélet erősödött, mert az MVSZ nem tudott mindig megfelelően válaszolni a hazai vitorlázást érintő kihívásokra. Mostanra viszont sok esetben a klubok már nem tudnak továbblépni, így nagyobb feladat hárulhat ránk is.

A célcsoportról és a fő tevékenységekről

A MVSZ az alap sportági szakszövetségi feladatai mellett egyrészt az élsportról szól, másrészt a rendezvényeinken megjelenő, talán félprofinak nevezhető versenyzői réteget képviseli. Ugyanakkor szeretnénk az eddigieknél nagyobb figyelmet szentelni azoknak, akiket még nem sikerült „beszervezni”, akiknek még

nem fogtuk meg a kezét. Ám a túrázók és a kedvtelési célú vitorlázók megszólítása nem egyszerű feladat. Ezzel el kell kezdeni komolyan foglalkozni, különösen, hogy az elmúlt években nem ez volt a prioritás. A Szövetség ez ideig erre nem állt készen. Minél nagyobb a bázis, annál jobban tudjuk építeni a piramis csúcsát is. Nagyobb merítés, több érintett, több bevétel, szélesebb utánpótlás – ez lenne a cél. Növelni kell a sportág vízgyűjtő területét.

Nem igaz, hogy eddig ne tettünk volna semmit a hobbivitorlázók érdekében. Egy jó irányba tett lépés például, hogy a Kékszalagon a nem igazolt versenyzők is indulhatnak, de más példát is tudnék mondani. Idén több szakmai regattát segít a szövetség, és sok érdekegyeztetésben vesz már részt, ami korábban nem volt jellemző.

A kommunikációról

Ezen a téren is több síkon indult el változás. Egyrészt van egy kommunikációs vezetőnk, aki magasan kvalifikált szakember, komoly versenyzői és újságírói múlttal, illetve egy versenysporttitkárunk, aki szinte kizárólag az utánpótlással és az élsporttal foglalkozik. Kettejüknek köszönhetően feltétlenül magasabb színvonalon és intenzívebben folyik a Szövetség szakmai kommunikációja, mint korábban.

Ugyanakkor az is igaz, hogy kifelé, a mainstream média irányában még nem történt igazi áttörés. Ennek okát abban látom, hogy a vitorlázás nyelve még nincs lefordítva mondjuk egy országos napilap nyelvére. Idén szeretnénk odáig eljutni, hogy tudjuk, mit és hogyan érdemes kommunikálni a laikus közönség felé. Arra nincs forrásunk, hogy pénzért vegyünk felületet országos médiumokban. Ezért

olyan érdekesnek kell lennünk, hogy írjanak, tudósítsanak rólunk – ez pedig nehéz feladat, ha nem értik a nyelvünket. De vannak konkrét előrelépések is: Tavaly az egyik legolvasottabb napi gazdasági lapban – a mi kezdeményezésünkre – teljes melléklet foglalkozott a vitorlázással és a szövetséggel. Napi szintű tárgyalások folynak például országos tévékkel, akik nyitottnak mutatkoznak a vitorlázás irányában. Én magam is meglepődtem azon, hogy korábban nem kereste meg őket senki az MVSZ nevében...

A Szövetség finanszírozásáról

Fontos kiemelni, hogy a Magyar Vitorlás Szövetség kiemelten közhasznú szervezet. Ettől függetlenül azonban szabad, sőt: kell is gazdálkodnia! Ha vannak külső forrásaink, miért ne építkezzünk rájuk? Hiba lenne, ha csak a tagdíjbevételekre alapoznánk, mert az lehorgonyozná a szervezetet. Ugyanakkor csak ez a forrás is körülbelül kétszerese a Szövetség szűken vett működési költségeinek. Fontos bevételt jelentenek a nagy versenyek is: tavaly ezek mindegyikén több résztvevő volt, mint azelőtt, és mindegyik pozitív szaldóval zárt.

A korábbi kaotikus támogatási rendszer is leegyszerűsödött: most már csak a MOB-tól érkeznek az állami források. Ugyanakkor a helyzet most sem rózsás, még tavalyról is milliós tartozásuk van felénk. Ez az együttműködés ráadásul olyan visszás helyzetet teremt, hogy egyelőre csakis az olimpiai érdekltségbe tartozó eredményeket értékelik és támogatják. Így például hiába a tavalyi év számos sikere, pénzt csak Bathó Péter ifi olimpiai eredménye után kaptunk. Fontosak azonban a külső támogatások is. Ebben az elnökség részéről nagyobb segítségre számítottam.

Az MVSZ szerepéről – az elmúlt időszak nehéz helyzetbe került vitorlázóival kapcsolatban

Természetesen nyomon követtük a lellei kikötőbezárással kapcsolatos folyamatokat is, amit magam minden szempontból nagyon szomorú történetnek tartok. Ugyanakkor ne legyenek illúzióink az MVSZ szerepét és lehetőségeit illetően! Érdemben nem igazán tudunk segíteni egy ilyen helyzetben, nekünk sincs egy saját telepünk. Ha más fórumon tudtuk volna támogatni a bajbajutottakat, és ez elmaradt, akkor ez hiba volt, belátom. Az is igaz viszont, hogy hozzánk is csak a hírek és pletykák szintjén jutnak el az információk. Nem kerestem meg minket egy kikötő sem konkrét kéréssel – így pedig nem tudunk hatékonyan fellépni.

A Szövetség szolgáltatásairól tagjai számára

Nagyszámú és magas színvonalú rendezvényt kínálunk. Utóbbiban feltétlenül erősíteni kellett, de mostanra nem igazán lehet panasz a versenyek minőségére. Idéntől egységes megjelenés és követelményrendszer lép műköedésbe, és nagy munkával összefésültük és rendbe raktuk az összes szabályzatot is. Létrehoztunk egy versenyellenőrző csoportot is, mely a rendezvények minőségellenőrzését végzi a nevezési eljárástól kezdve, a bíráskodáson és biztonsági feltételeken át a megfelelő számú rendezői motorosok meglétéig. Az elvárásrendszer a szövetségi versenynaptárban szereplő valamennyi rendezvényre érvényes, és ha szükséges, a következő évben már a szankciók is életbe lépnek.

A kínálat is bővült a versenyek terén. A Fehér Szalag Classic Round igazi siker, idén pedig még az évadnyitó előtt megszervezzük a tagegyesületeknek szóló első MVSZ klubbajnokságot is, kitolva ezzel a szezon

és élénkítve a társasági életet a klubok között. Az OB-k tekintetében pedig beállt egyfajta egyensúly: egyes osztályok kikérik a rendezést, míg mások visszatérnek. Nem gondolom, hogy az osztályok belügyeibe nekünk bele kéne szólunk. A Kékszalag mindeközben évről évre nő – bár a tavalyi verseny parti rendezvényeivel én sem voltam elégedett. Ami a nem versenyzőket is érintheti, idéntől tervezzük a VHF rádiószolgáltatás bevezetését, csopaki és fonyódi diszpécserközponttal. Ez mindenkinek hasznos, aki beszerzi a készüléket: időjárás információkat kaphat, vagy kommunikálhat a többi hajóssal, akár csak a tengeren. Ezenfelül a versenyeken közleményeket is tudunk kiadni a VHF-en át. Szintén mindenki előtt nyitott az idén debütáló, vízi rendszettel közös vízimentő- és vízi biztonsági előadás-sorozat. Az ingatlanhoz és a telephez kapcsolódó szolgáltatásokkal azonban egyelőre bajban vagyunk, hiszen mi is csak bérlőként vagyunk jelen. *(A szolgáltatások teljes listája portálunkon olvasható: www.porthole.hu)*

Az elnökségi problémákról

Én is úgy gondolom, hogy vannak nemkívánatos jelenségek, mint például, hogy a betérjesztő személye vagy a „tálalás” sokszor többet nyom a latban, mint a konkrét kérdés megítélése. Én a magam részéről annyit tudok tenni, hogy korrektül elmondom az álláspontomat, ami segíthet a döntésben. Célszerűbb lennének a tárgyyszerűbb nyilatkozatok, melyek háttérbe szorítják a személyes vagy klub-motivációkat. Nem feltétlenül javít a helyzeten az elnökségi tagok magas száma sem, akik közül páran nem vesznek részt a munkában.

A Kékszalag nyíltságáról

Úgy hiszem, egyáltalán nem olyan káros

a moratórium korábbiaknak megfelelő fenntartása. Én egy kompromisszumos megoldást is el tudtam volna képzelni, hogy az idei tradicionális kiírás után már végleg jöhessenek a töbtestűek – a két év talán elég idő lett volna az átállásra. Az elnökség azonban másként döntött, a legkisebb rizikójú opció mellett. Sok érdek feszül itt egymásnak, és a Szövetségnek lehetőleg mindenkit képviselnie kell. A „tradicionális” lobbij pedig kétségkívül erős. A döntés jogtechnikai szempontból megkérdőjelezhetetlen és korrekt.

Egy esetleges open versenyről a Szalaggal párhuzamosan

Úgy gondolom, nincs szükség efféle megoldásra. A Szövetség nem kíván rászervezni semmilyen versenyt a Kékszalagra, ez zavart keltene a kommunikációban, a versenyrendezésben, a biztonsági feladatokban. Miközben a vízirendőrségnek idén gyakorlatilag lefeleződtek a járművei, a négy-öt civil szakszolgálatból pedig háromnak szinte nincsen hajója, ugyanis nem feleltek meg a hatósági előírásoknak. Egy ilyen open-kiírás a társrendezőre és a támogatói szerződésekre is hatással lehetne. Ettől függetlenül annak nincs akadálya, hogy bárki „privátban” elinduljon a Szalag mezőnyével, ilyen eddig is volt.

A tradicionális Kékszalag-előírásoknak megfelelő korszerű technikai megoldások (mint például a merevszárnyú vitorlázat) alkalmazásáról

Én is hallottam efféle pletykákat, de az MVSZ-hez nem érkezett hivatalos megkeresés ez ügyben. Amennyiben a technikai bizottság megfelelőnek találja, nem lehet akadálya az új megoldásoknak.



Váradi Imre az MVSZ elnökség tagjaként az Utánpótlás Bizottság vezetői tisztségéről jelentette be lemondását a legutóbbi elnökségi értekezleten. A bejelentés mindenkit meglepett, mert Imre tevékenysége megkerülhetetlenül egybeforrt az utánpótlás legutóbbi sikertörténetével. Arra voltunk kíváncsiak, mi vezetett az elhatározásához.

1998-ban csatlakozott a Weöres Laci és Lovas József által irányított szövetségi testülethez, mely akkoriban talán Ifjúsági Bizottság néven funkcionált. Ebben az időszakban még nem utaztak annyit a gyerekek, mint mostanság, talán csak az Op EB volt kivétel, de ilyen körülmények között nem csoda, hogy elmaradtak az eredmények. Az ezredforduló után gyökeres változás tanúi lehettünk. Egyre több, korábban eredményes versenyző kezdett foglalkozni a gyerekekkel, **önálló műhelyek alakultak, és az edzés-munkában is bevezették a nemzetközi gyakorlatban már közismert módszereket.** Bebizonyosodott, hogy ezt a korosztályt csak „bandában” lehet motiválni, és az edzők is ehhez igazították elképzeléseiket. Bár a klubokban önálló munka folyt, az

egyre gyakoribb külföldi utazások és a mind színvonalasabb hazai versenyek örvendetes javulást hoztak, melynek egyenes következménye napjaink kitűnő eredményessége. Imre 2002 óta önállóan végzi ennek a munkának a koordinálását, miközben olyan kapcsolati rendszert épített ki, mely a jövő szempontjából is meghatározó jelentőségű. Ezért is féltő, hogy távozása az Utánpótlás Bizottság éléről komoly zavar forrása is lehet a szövetség logisztikai rendszerében.

Ez most még nem látható, tudom meg Imrétől, hiszen újabb jelentős változás következett be az utóbbi időkben. A kis, önálló műhelyek, a klubcsapatok jelentősen átrendeződtek. Függetlenül az elért eredményektől, **a gyerekek – feladva a klubhűség konzervatív eszméjét – a legjobb lehetőséget kínáló egyesületekbe igazolnak.** Ennek alapvetően az is oka, hogy ma a klubok, a szövetség költségvetése nem nyújt fedezetet az elvárható színvonalú szakmai munkára, így a legjobbak szinte kivétel nélkül a szülők anyagi erőforrásaira támaszkodva dolgoznak. A szülők sem az utcáról érkeznek, többségük korábban is eredményes versenyzői múlttal, vitorlás felmenőkkel és saját, erős kapcsolati hálóval rendelkezik. Ebben a helyzetben a nevelő klub nem igazán motiválja a „jól elengedett” versenyző kölköket. **A finanszírozó szülők informális hatalma is korlátozza mind a klubok, mind a szövetség mozgásterét.** Nem egy egyesület veszítette el jól kiképzett és eredményes gyerekcsapatát, ezzel az edzők egzisztenciális biztonságérzete is

veszélybe került. A korábban még korlátlan hatalmú, felszerelést, útlevelet is osztó edzőket felváltották a több szakmai alázattal dolgozó szorgalmas klubedzők, ma azonban a legfelkészültebb trénernek piaci alapra helyezik tudásukat, eszközeiket és kapcsolatrendszerüket. Osztályspecifikus tudás a coach-rendszer alapja, amely – ha találkozik a szülők finanszírozási hajlandóságával – akár működhetne is. Ebben a világban az Utánpótlás Bizottság vezetői feladatai ugyan nem csökkentek, de hatékonysága, az MVSZ belső struktúrájában elfoglalt pozíciója és a döntési-felelősségi hierarchiában romló helyzete miatt már nem működött. Lemondásának ez volt talán a legfőbb oka. Amiről nem beszélt, az **elmúlt időszak váratlan elnökségi paradigmaváltásai.** A célok és elvek folyamatos cserélgetése nem csupán az olimpiai eredményesség elérését lehetetlenítette el, de kihatott az Utánpótlás és az Élsport Bizottság munkájára is. Csak egyetlen példa: a tehetséges fiatal versenyzők számára az képest csekély szövetségi támogatásért nagy a nyomulás. Ha mindenki kapna, semmire nem lenne elég, de ha egy-egy kiszemelt viszi a kasszát, akkor az érdekek sérelme elviselhetetlen belső feszültségeket okoz, mely a legváratlanabb helyzetben kerül felszínre. Sajnos többnyire koncepcióváltás formájában, miközben szakmai alapvetés, hogy az olimpiai felkészülésnek több cikluson átívelő, rögzített és megváltoztathatatlan elemekre kellene épülnie.

• **A legsikeresebb vitorlás termék, a Kékszalag nemzetközi megítélésére is kiható korlátok kettős kommunikációja.** Elhangzik a páratlan évek „tradicionális” versenykiírásában lévő értelmetlen korlátok eltörlésének elnökségi szintű igénye, majd győznek a jogi szempontból hibátlanul alátámasztott parciális érdekek: a korlátozás marad. Kísérlet sincs a helyzet feloldására. A tradicionális Kékszalag esélyese így a leginnovatívabb fejlesztésű hajó,

szemben a szabályalkotó eredeti szándékával, mely távol tartja a korszerű hajók egy jól körülhatárolt csoportját.

• **A belső motivációs rend fellazulása, az aktív szereplők demoralizálása.** Elnökségi határozatok születnek, melyekben különféle bizottságok munkáit dicsérik, mielőtt a tervezeteket bevezetnék, kipróbálnák. Furcsa jelenség egy társadalmi szervezetben a munkát végzők egy részének „költségtérítése”.

• Fedett, zárt belső kommunikáció, a nyilvánosság számára átláthatatlan döntéselőkészítési folyamatok. Ugyanakkor a sportág megítélését segítő, hatékony arculati PR nagyon gyengécske. A szövetségi kommunikáció ritkán lépi át a nagy médiumok ingerküszöbét (kivévelt képeznek a személyes médiakapcsolatok...).

• Az eddigi erőltet nagyhajós osztálypolitika következménye az osztályok indokolatlan szaporodása, a nemzeti bajnokságok nagy száma.

• Tetten érhető, hogy a vezetőség tagjainak érdekei nem mindig esnek egybe a szervezet érdekeivel, a szövetség deklarált céljaival.

• Díjak, elismerések osztogatása követelményrendszer nélkül: Fair play-díj, Év Újságírója, stb.

• Tudatosan emelem ki, hogy nem az elnökség egésze, hanem tagjainak önmegvalósító igyekezete okozza a legtöbb problémát, melyet a – sajnálatosan – hiányzó **transzparencia** tesz lehetővé.

Bár igyekszem rendszeresen részt venni az elnökségi üléseken, a felszínre törő belső feszültségek okaira nem láthattam rá. Az elnökségi ülések tapasztalataim szerint a többnyire már kidolgozott koncepciók megszavaztatásáról, vagy az el nem végzett munkák átütemezéséről szólnak. Ezzel sem lenne baj, ha a folyamatok a tagság számára átláthatóak lennének.

Elsőnek Zentai István „Ugró” dobta be a törülközőt. Személye, „okoskodása”, sok szempontból kényelmetlen kérdései nemegyszer ellenszenvet váltottak ki a grémium egyes tagjaiban. Már azzal is felrúgta az „omerta” törvényét, hogy blogot vezetett, és aktívan reagált még a nickneves fórumok provokatív kérdéseire is.

A szövetségi kapitány, Zsigmond András „Giba” körül sincs minden rendben, de a legkomolyabb figyelmeztetés Váradi Imre lemondása az Utánpótlás-bizottság éléről. Erdélyi István, Hantó István félreállítása, Böröcz István és Kazi csörtéi, Nagy Rozsda Attila elszámolási vitának álcázott konfliktusa mögött komoly érdekellentétek állhatnak.

Miért is kellett ennyi nagy befolyású elnökségi tag? Tudjuk a választ: komoly, a működési feltételeket javító kapcsolatrendszer ígérete.

Szomorú, hogy szinte természetes a politikai-gazdasági hatalom és az irányítható pénz meghítt kapcsolatát feltételező management ilyen magától értetődő kiválasztódása.

Jó lenne tisztán látni, hogy az elnökség tagjai milyen mértékű támogatás megszervezésével írták be magukat a szövetség aranykönyvébe, de legalábbis mit tettek a sportág társadalmi elismertsége érdekében!

Nemegyszer komoly vitáknak voltam tanúja, melyek jobbra a versenysport koncepcionális kérdései körül zajlottak. Ez nem lenne baj,

• ha több évre szóló, olimpiai ciklusokon átívelő, megkérdőjelezhetetlen koncepciók mentén folya a vita, de nem ez történik. Szinte követhetetlen a versenyzőket bizonytalanságban tartó változtatások sora.

• ha a versenysport mellett nem lenne ott a csupán kedvtelésből vitorlázók hatalmas tömege, olyan problémákkal, amelyeknek a megoldására egyénileg nem képesek. Ilyen az értelmetlen hatósági szabályozások sora, a vitorlaskikötők szakmai felügyelete, a szabadidős jollektorlázás ellehetetlenülése, a felnőtt-továbbképzés, és a nem verseny célú gyerekutánpótlás helyzete.

• ha a vitorlázás általános ismertsége és társadalmi megítélése nem lenne olyan, mint amilyen.

Ha az MVSZ a fenti problémákkal hatékonyabban foglalkozna, akkor látványos eredményeket érhetne el a szervezet bővítésében.

G.A.

**MARITIME**
HAJÓSBOLT

**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 csörtők 17000 Ft-tól

30 literes üzemanyagtank 8000 Ft

pumpás WC 38600 Ft-tól

Budapest, Szentendrei út 107-113.

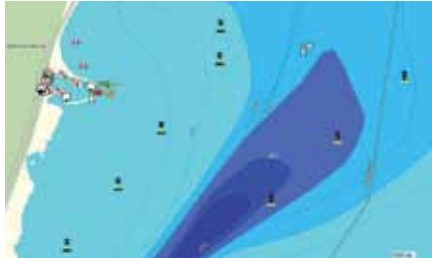
tel. 1/3674905, 1/2501332

www.maritime.hu

Új kártyaelfogadó hely klubtagoknak!

LETÖLTHETŐ TÉRKÉP

20% kedvezménnyel vásárolhatják meg klubtagjaink a Worldgate informatikusai által készített új Balaton-térképet! A Garmin GPS-ekre tölthető térkép pontosabban jelöli a kikötőket, a partvonalat és a nádasokat. Megjelenítették a veszélyes víz alatti, vagy a csak épphogy látszó víz feletti karókat, csöveket, betontömböket, stégek maradványait. Láthatóak a meteorológiai bóják, a daruzóhelyek és a sólyák. Hasznos információ a kikötőmesteri irodák helye, telefonszáma, vagy a vízirendészet állomáshelyeitelefonszámokkal. Külön megjelölték a BH Zrt. kikötőket és a vendéghelyeket. Pontosították a hajózási fények és bóják



helyzetét. Láthatóak a hajózási útvonalak, horgásztégek, vízisípályák s egyebek. A térképet folyamatosan ingyenesen frissítik – részben saját felmérésből, részben a hajózó közösség információi alapján. A térkép ára 8000 Ft, Porthole-klubkártyára 6400 Ft.



Az ár a térképszoftvert tartalmazza készülékre vagy hozott memóriakártyára töltve. A Worldgate a GPS készülékek árából 5 százalékot, a műholdas telefonokból 8 százalékot, a flexibilis napelemekből és a villámdektorokból 10 százalékot enged a Porthole-klubkártya tulajdonosainak. (x)

EMLÉKEZÉS

Dr. Lettner Ferenc (1914-2011)



Dr. Lettner Ferenc gépészmérnök, nyugalmazott tanszékvezető egyetemi tanár egyike a régi vitorlázódinasztiák neves személyiségeinek.

A vitorlázás élményével először középiskolás korában, egy balatoni nyaralás során találkozott, ahol egy Balatoni dingi segítségével sajátította el annak alapjait, amit később a hazai vizeken akkoriban

megjelent Kalóz típuson eltöltött évek következtek. Versenyzőként később nagy segítségére volt a repülőgépek tervezése során szerzett tapasztalata. Az 1950-es években kezdetben saját csillaghajójával, később Carioca nevű Dragon típusú hajójával vitorlázott. Versenyzői pályafutásának csúcspontja volt, amikor egyike lehetett azoknak a szerencséseknek, akik 1955-ben a mai napig megdöntetlen Kékszalag-rekorderedményt el-

érő hajó, a Nemere II. legénységét alkották. 1953-1955 között – annak balatonfüredi és siófoki szakosztályokra történt szétválásáig – a Vasas Sportklub Vitorlás Szakosztálya elnökeként tevékenykedett. A háborút követően, 1956-ban ő lett a magyar vitorlázás első, titkos szavazással megválasztott elnöke, mely tisztséget 1957-ig töltötte be. 1957-ben a helyi sportvezetők mellett Hamvas Imrével együtt tevékenyen részt vett a Fertő Tavi Vitorlás Szövetség megalakulásában. MVSZ-elnöksége alatt komoly segítséget nyújtott a korszerű versenyhajók építéséhez nélkülözhetetlen – az akkori időkben nehezen elérhető – anyagok megszerzésében. Az évtizedek során később is mindvégig komoly érdeklődést tanúsított a vitorlázás iránt. 2007-ben a Magyar Vitorlás Szövetség örökös tiszteletbeli tagjává választották.

Még ebben az évben teljesült régi elképzelése: 52 évvel a rekord után, mintegy féléves előkészület után a fia, Lettner Adorján által kormányzott Dehler 34-es, a Settebello fedélzetén, a Balatonfüredi Yacht Club színeiben újra végigvitorlázta a Kékszalagot.

Nemrég kaptuk a hírt, hogy sporttársunk 2011. január 16-án átvitorlázott az örökös vizekre. Emlékét megőrizzük.

Csernussi Gábor

LESELKEDŐ VESZÉLYEK

Valamit visz a víz

A múlt hét szerdáján lettem figyelmes az ablakból kinézve egy valamire, ami a jégmezőn úszott. Történt ugyanis, hogy a megenyhült idő miatt előttünk Révfülöp előtt eltűnt a jég. A jegünk elúszott a parttól a vízeresztés miatti vízszintcsökkenés hatására, és több helyütt szétnyílt. Majd jött egy erős északi, és az áthordta a túlpartra, így előttünk egy hatalmas kinyílt vízfelület volt sokáig. Aztán megjött egy erősebb délnyugati szél, és az elindított egy hatalmas jégmezőt felénk. A sebessége sem volt kicsi, ahogy saccoltam, úgy 1-1,5 km/óra is lehetett, és úgy 10-12 km². Na, amikor elérte a partot, tarolt is rendesen, levágta a nádat és mindent, ami elé került. Nekiütközve a nyugati mólónk sarkának, azt elkezdte felpakolni. Igen ám, de az ütközés elrepesztette ezt a nagy mezőt, aminek a nagyobbik fele emiatt eltávolodott a parttól és továbbment Tihany felé, a kisebbik pedig még pakolt tovább, olyannyira, hogy kissé megdöntötte a zöld villogónk oszlopát is. Alighogy ez befejezte, máris feltűnt mögötte a következő mező, amin egy furcsa foltot láttam, úgy 1000-1200 méteren. Belenézve a látcsőbe világossá vált, hogy az



bizony egy kissé megdőlt, de a jégtáblába befagyott horgászstég. Nemcsak gondoltam, de hangosan is megfogalmaztam egy nagyon csúnyát... Amikor utánakérdeztem, volt, aki emlékezett egy Ábrahámhegy előtt bennfelejtett stégre. Lehetett az, vagy más, mindegy is. Aznap este még láttuk, akkor éppen előttünk volt, de reggelre eltűnt. Valószínűleg a beindult déli szél leszakította, és most ott van valahol a mederben. Micsoda felelőtlenség és disznóság a stég tulajdonosának részéről, nem beszélve a veszélyről. Sajnos



31

BENETEAU

34 Oceanis 34

37

A SZABADSÁG ÉLMÉNYE...VITORLÁZÁS!

40

43

BARÁTOK CSALÁD



46

SZABADSÁG ÉLMÉNYEK

50

54


 ADRIATICO
 MASTER YACHTING HUNGARY

MASTER YACHTING HUNGARY KFT.

H-8175 Balatonfüzfő, Sirály utca 2-6.

Telefon: +3620/9790043

+3620/9418077

E-mail: master-yachting@adriatic.com

58

www.master-yachting.hu

csak a következő napon tudtam meg, hogy lehetett volna megoldás ennek a balesetveszélynek a megszüntetésére. Itt jártak ugyanis a környéken Bagyó Sanyiék egy légpárnás járművel. Bár lecsúsztunk róla, de azt gondolom, hogy az említett eset kapcsán elémehetünk az ilyen eseményeknek. Nem arra gondolok, hogy a jégből ki kellett volna szedni, mert lehet, hogy ez a technika arra nem alkalmas, de arra igen, hogy egy megfelelő jellel ellátva, erős rögzítéssel a később elmerülő holmi megtalálható lenne. Jó volna, ha ezzel a járművel körbemennének, és a még jégben lévő stégeket, vagy bármit, amit a jég elvihet, határozottan megjelölnének. A stégeken rajta van a tulajdonos neve, így a hatóság hajózás veszélyeztetése címén komoly büntetést szabhat ki rá, valamint fedeznie kell a költségeket

is. Mert megérdemli! Ez a stég is a nádas elé volt kirakva, mégis közel kilométeres távolságon, és háromméteres mélységen tűnt el. A légpárnás kitűnő technika az ilyen esetek megelőzésére. A magam részéről nagyon örülök, hogy Sanyiékhoz került ez a járgány. Az eset kapcsán felvetődik, hogy a vízrendészet a horgászszezon vége felé, úgy szeptember körül tüzetesen végigjárhatná a horgászállásokat, és ellenőrizhetné a névtáblákat. Amelyiken nincs, meg kell kérni a területen illetékes partórt és halórt, hogy segítsen kinyomozni, és ha megvan az illető, akkor kutya keményen eljárni vele szemben. Persze azt is gondolom, hogy akinek rendben van a stégje, azon van névtábla, és nem is hagyja befagyni a jégbe...

Rick Csaba

SIKERSZTORI

Egy balatoni srác átütő fotói

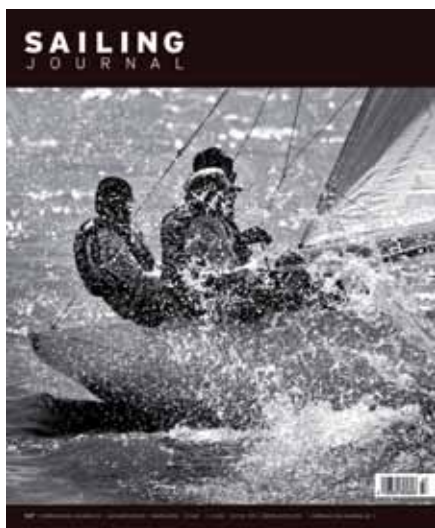
Az önmegvalósításra alkalmas művészetek közül ma már a fotózás a legelterjedtebb. A zsebben lapuló mobiloktól az ágyúcső méretű telével díszített presztízsvezérekig szinte bármivel lehet fotózni – pontosabban képet alkotni. Az internet nyilvánosságának szánva megszámlálhatatlan kép kellett magát a szinte végtelen tárhelyeken, mégis kevesen vannak ma már a világban, akik – kiemelkedve ebből a masszából – nevet és ismert-

séget is szereznek maguknak. A kimagasló teljesítményhez nem elég a tuti cucc, a jó médiakapcsolatok vagy a szerencse. Hiába a drága gép, a bravúrosan elkapott egyszeri, megismételhetetlen pillanat, ha a fotós látásmódja, szándékai nem teszik lehetővé a képszerűvé konvertált látvány befogadását.

Turcsi Gábor Tapolcán él. Nemrég még szakácsként valamilyen étterem konyhájának zárt világában építgette egziszten-



ciális pályáivét. Mindig is vonzotta a Balaton közelsége. A parti kódorgások, a tó lebilincselő látványának kényszere indíthatta meg benne a vezérhangyát, és tette megszállott fotóssá. Elképesztő, a pofátlanság határát súroló elszántsággal tört rá a profik zárt közösségére. Gyenge színvonalú eszközeit, technikai hiányosságait azonban sikerrel kompenzálta hamisíthatatlan, kreatív látásmódot tükröző képeivel. A tudatlanok magabiztosságával



haladt előre, miközben lemaradásait is sikerült pótolnia. A hazai hajóvilágban is gyorsan népszerűvé vált, a Yacht Magazin fotós portfólió-sorozatának első magyar szereplőjeként mutatkozott be a magyar médiában. Nem lankadó lelkesedése az országhatáron kívül is eredményeket hozott. Komoly európai lapok vásárolják képeit, juttatják címlapra alkotásait, melyek egyúttal népszerűsítik a Balatont és a magyarországi vitorlázást is. Legutóbb a Carlo Borlenghi által alapított Sea&See ügynökség is megkereste: a 170 oldalas olasz-angol nyelvű Arte Navale magazin 16 oldalas összeállításban mutatta be munkáit. A Sailing Journal 2010-es első számának Dragont ábrázoló címlapját szintén ő fotózta, és a harmadik számban készült 9 oldalas EB-beszámoló kenesei képeit is tőle választották.

Gratulálunk, és reméljük, idén is láthatjuk munkáit itthon és külföldön egyaránt! **G.A.**

.....

SZABÁLYÉRTELMEZÉS

Berregő bürokrácia

A Porthole – feltételezve, hogy lehetőség van a hazai szabadidős hajózást megkönnyítő ésszerű módosítások, újraszabályozások megvalósítására, – felteszi a kérdést: miért van szükség egy „egész” hajó újvizsgáztatására, amennyiben a lerobbant külső meghajtómotort másikkra cseréljük? További kérdésként merül fel a külmotor adatainak hajólevélben történő rögzítése.

Szakértőnk a jelenleg hatályos jogszabályi háttér ismertetésére szorítkozik, míg mi a felhasználó oldaláról közelítjük meg a kérdést.

A szakértő (Rest Bulcsú) összeállítása:

Az úszó létesítményeket – a csónak, a révcónak, a nem gépi hajtású vízi sporteszköz, a gép nélküli kishajó, a lakótéri felépítmény nélküli, 25 m²-nél kisebb fedélzeti területű úszómű kivételével – **nyilvántartásba kell venni.** A vitorlás kishajó ugyancsak nyilvántartásra kötelezett.

A nyilvántartásba vételre kötelezett úszó létesítményeket a hajózási hatóság az úszó létesítmény fajtájának megfelelően:

■ tengeri nagyhajó ■ belvízi nagyhajó ■ kishajó ■ komp ■ úszó munkagép ■ úszómű **lajstromban** tartja nyilván.

A **motoros vízi sporteszközt** a hajózási hatóság a kishajók lajstromában tartja nyilván.

A **révhajót és révcónakot** a hajózási hatóság a kompok lajstromában tartja nyilván.

Hajót, úszó létesítményt csak hajózásra alkalmas állapotban szabad üzemben tartani. A hajó, úszó létesítmény hajózásra **alkalmas**, ha **üzemképes**, és rendelkezik a biztonságos üzemeltetéshez szükséges, előírt számú és összetételű **személyzettel, felszereléssel, készletekkel**, és van az adott vízi útszakaszra is előírt, **érvényes hajóokmánya**, megfelel az egyéb hatósági előír-

WorldGate
Speciális Felszerelések Boltja

Közép Európa legnagyobb
műholdas eszközöket
forgalmazó cége.

iridium
és
THURAYA

Műholdas
telefonok

**fast
FIND**
SATELLITE
PERSONAL
LOCATION
BEACON

EPIRB
Műholdas
Személymentő
eszközök.

Villámdetektor

Hajózási és szárazföldi
GPS térképek
a világ minden részére

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

soknak (ideiglenes jellegűek is lehetnek). Méreteivel, teljesítményével, műveleti képességeivel adott vízi úton, megfelelő módszerrel biztonságosan hajózható.

A hajó **üzemképes**, ha rendeltetésének, valamint a műszaki, környezetvédelmi előírásoknak és a biztonsági követelményeknek megfelel. Az üzemképesség jelentősen függ a hajó rendeltetésétől, szerkezetétől, felszereltségétől. Az üzemképesség megállapításának fontos eszköze az előírt időszakos (rendkívüli) hatósági **hajószemlén** kívül az **osztályozás**, mely a megfelelés hatóság általi igazolása (a hajó megfelel a vonatkozó biztonsági előírásoknak). **A nyilvántartásba vételre kötelezett úszó létesítmények üzemképességét a hajózási hatóság a hajóokmányban tanúsítja.**

Az úszó létesítmény üzemeltetése során a hajózási hatóság az üzemképességet:

- kompnál kétvétenként,
- díj ellenében történő személyszállításra szolgáló, de *személyhajónak nem minősülő belvízi kishajónál* háromvétenként,
- személyhajónál, valamint kereskedelmi szolgáltató úszóműnél ötvétenként,
- minden egyéb úszó létesítménynél tízévenként vizsgálja meg, **időszakos vizsgálat** keretében.

Az időszakos vizsgálatot az úszó létesítmény vízből kiemelt, illetőleg partra húzott állapotában, kompnál és közforgalmú személyszállításra szolgáló belvízi kishajónál hatvétenként, egyéb úszó létesítménynél tízévenként kell elvégezni. A kiemelésről, illetőleg a partra húzásról az úszó létesítmény üzemben tartója köteles gondoskodni. A hajózási hatóság az úszó létesítmény üzemképességét érintő vízi közlekedési baleset esetén, valamint ha az úszó létesítmény ellenőrzése során arra utaló körülményeket állapít meg, hogy az hajózásra alkalmatlan, **rendkívüli szemlét** rendelhet el.

Az üzemben tartónak a nyilvántartásba vételre kötelezett úszó létesítmény üzemképességének újbóli megállapítását kell a hajózási hatóságtól kérnie, ha az úszó létesítményben az üzemképességet érintő változás (átalakítás, sérülés, meghibásodás, illetve annak kijavítása) történt.

A kedvtelési célú kishajót, csónakot és motoros vízi sporteszközt kereskedelmi forgalomba hozni csak a megfelelés tanúsításával lehet. Nem kell üzembe helyezés előtti szemlét végezni annál a hajózási hatóságnak bemutatott, típusjávahagyással rendelkező kedvtelési célú kishajónál, amelynek megfelelését elismert hajóosztályozó társaság vagy egyéb, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államban akkreditált megfelelést vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezet tanúsította.

A hajó és az úszó anyagok köteleke szerkezetének és felszerelésének biztosítania kell a rajtuk tartózkodó személyek és a hajózás biztonságát, továbbá a jogszabályokban foglalt követelmények megtartását.

A műszaki szemle- és vizsgagyakorlattal kapcsolatban minden egyéb szakmai kérdést az állami szervek, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Hajózási Hatósági Főosztály, Hajóüzembiztonsági és Regiszteri Osztály illetékesei hivatottak megválaszolni, illetve arról nyilatkozni.

A hajó meghajtó segédüzemként felszerelhető külmotor üzemeltetése, esetenként használata nem kötelező. Láthatunk vitorlás kishajókat kizárólag vitorlameghajtással üzemelni. Amennyiben a hajó – mint nyilvántartásra kötelezett vízi jármű – rendelkezik külmotorral, a hajózásra alkalmasság és üzemképesség hatósági vizsgálata során természetesen a motor is időszakos vizsga tárgya. Mivel az üzemképességi szemlén megállapított döntést az üzemképességet tanúsító hajózási hatóság a hajóokmányban tanúsítja, ezért a hajóokmányban és a szemlejegyzőkönyvben a szemlekor bemutatott motorberendezés fog szerepelni. A könnyebb azonosítás érdekében pedig annak minden szükséges adatával együtt.

Mepróbáltuk értelmezni az olvasottakat!

Véleményünk szerint a lecserélt külmotorok miatti újvizsgáztatás kimeríti a túlbuzgás fogalmát. Az előírások nem azt tartalmazzák, hogy a vizsgán bemutatott motor gyári számát és típusát kell regisztrálni, hanem az üzemképességet kéne ellenőrizni! A hajóé, hogy félreértés ne essék, melynek egyik kötelező tartozéka annak teljesítmény-specifikus, tehát a hajó paramétereitől függő segédhajtó eszköze a külmotor. Mint ahogy a horgony, a lánc, a vitorlázat vagy a mentőmellények is azok. A gyári sorozatszám és a hasonló adatok a tulajdonviszonyok igazolásához szükségesek, és nem annak igazolására, hogy a hajó motorüzemben megfelel-e az előírásoknak. A horgonyra, a

kötélhosszra, a lánc méretére is van előírás, mégsem kell a cseréjük miatt újvizsgáztatni a hajót. Pedig egy horgonycsere is üzemképességet érintő változás. Figyelemre méltó, hogy ezt külföldön milyen egyszerűen fogalmazzák meg egy-egy hajótípus, különösen a tengeren versenyző osztályok tekintetében. Például a J24 esetében meghatározzák a külmotor teljesítményparamétereit, üzemén kívüli tárolási helyét(!) a hajóban, és még a szükséges minimális tartalék üzemanyag mennyiségét is. Ez akkor is kötelező, ha egyébként a típus nem esik lajstromkötelezettség alá! Na, ennek van értelme, mert ez valóban az üzemképességet és a hajózás biztonságát szolgálja. Ellentétben azzal

ostoba hazai gyakorlattal, amelyik arra kényszerít, hogy a lerobbant, környezetgyilkos ősmotort ki ne cseréljem, mert ha szép új – de nem regisztrált – motoromat meglátja az okmányainkat ellenőrző rendőr, akkor feladatának megfelelően jól megbüntet, sőt még a Nemzeti Közlekedési Hatóságot is értesíti. Miért is? Mert egyszer egy túlbuzgó hivatalnok olyan adatok rögzítését írta elő a hajólevélben, aminek köze nincs az üzemképességhez, és amit az előírások meg sem követelnek! Ideje lenne ezt a gyakorlatot felülvizsgálni, hogy eltűnhessenek a környezetet szennyező, kényszerből üzemeltetett külmotorroncsok!

G.A.

DN Fűzfő Kupa és OB – kopp a jégen

A 2011. február 5-6-i hétvégére DN Fűzfő Kupát hirdettünk meg a Balatonfűzfői Vitorlázó Sportegyesület kikötőjébe. A Fűzfői-öbölben a még decemberi jég állapota a hideg idő hatására nem romlott, és a déli-délkeleti hullámzás sem törte fel – a budatavai sarok és a Fűzfő-Kenese között lévő „A” oszlopvonaltól délre viszont nyílt vízfelület található. Péntektől már gyülekezett a lelkes, versenyzésre kiéhezett jégvitorlázó társadalom – két teljes hétvége, azaz négy nap szélcsendes várakozással a háta mögött.

Sajnos szombaton sem volt másként. Nádszál sem rezdült, viszont gyönyörű napsütésben, enyhe időben kellemes napot töltöttünk el a jégen. Futamot szél hiányában nem tudtunk rendezni. Vasárnap reggel ismét szélcsend, ismét halasztás, majd 11 óra felé északi irányból végre megjött a várva-várt szél. Gyors felszerelés, irány a pálya – ám mire elkészült, a szél viharos erejűvé fokozódott, s a ragyogó napsütésben a +16°C-os hőmérséklet mellett a jég állapota percről-percre romlani kezdett. A repedésekből feltört a víz, a jég gyertyásodni kezdett, az öböl szinte teljes felületét 1-2 cm vastag vízréteg borította. A rajtvonal környékén rögtönzött rendezői értekezlet meghozta döntését. A jég állapotát nem tartottuk versenyrendezésre alkalmasnak, ezért futamot nem indítottunk, a pályát lebontottuk, és a biztonság érdekében a kikötőbe vonultunk. A jégvitorlázók

A jég állapotát nem tartottuk versenyrendezésre alkalmasnak



számára ez a viharos szélben pillanatok műve volt, hiszen ők száguldoztak. A rendezők és a pályarakók viszont nehezen birkóztak meg a szembeszéllel és a vizes jéggel...

Sajnos megint futam rendezése nélkül zártuk a hétvégét. Fűzfő Kupát nem hirdettünk, s így a DN



Magyar Bajnokság futamait sem tudtuk gyarapítani. Jégvitorlázóink türelmes várakozásból, kitarásból jelesre vizsgáztak, amiért elismerés illeti őket, köszönet pedig az önkéntes rendezőket és szervezőket.

Az enyhe idő miatt egyre szűkülő lehetőségeink ellenére tovább várjuk a következő lehetőséget a futam megrendezésére.

Fejes Károly

Jégvitorlázóink türelmes várakozásból jelesre vizsgáztak, amiért elismerés illeti őket, köszönet pedig az önkéntes rendezőket és szervezőket



Hopp a jégen – a kitartás jutalma

Akik egy hét elteltével ismét ott voltak Fűzfőn, megerősíthetik, hogy nagyon jól vitorláztunk. A nyolcadik napon végre sikerült négy futamot rendeznünk, így az első balatonfüredi futammal együtt összesen ötöt teljesítettünk, és jutott kiesőre is. A korábbi erős szélnek nyoma sem volt reggelre, így a nap eleje megint szereléssel, anekdotázással, egyeseknek pedig az előző viharos éjszaka fáradalmainak kipihenésével telt. Egy óra magasságában enyhe szellő kerekedett, és néhányan kimentünk bevitorlázni a pályát. A rendezők is résen voltak, és azonnal nekiálltak a pálya kitűzésének. Mivel keleti szél fúj, a Fűzfő előtti maradék – de nagyon jó állapotú – jégdarabon pontosan egy kilométer hosszúságú pályát tudtunk kitűzni. A jégen meg sem látszott az előző napok



meleg, esős időjárása. 18 cm vastag, tökéletesen szilárd – és nem mellékesen nagyon gyors – jégen bonyolítottuk a futamokat.

Az első rajthoz tízen álltunk fel, de később Rozsdának el kellett mennie, így csak kilencen maradtunk. A befutási sorrend már az első futamnál kialakult, és kisebb változásokkal így is maradt mind a négy menetben.

Egy füst alatt lefutottuk a Fűzfő Kupa futamait is, amely – mily meglepő – hasonló végeredménnyel ért véget, mivel mindenkinek a füredi futam volt a kiesője.

Előreláthatóan több versenyt nem szervezünk ebben a szezonban, bár az időjárás még meglephet bennünket, és lehet, hogy még pár hétig jó jegünk lesz Fűzfőn és a Velencei-tavon.

Nemzetközileg kvalifikált versenyzőink hamarosan indulnak az Európa-bajnokságra, melynek elsődleges helyszíne Litvánia. Jó utat és sok sikert kívánok nekik a magyar jégvitorlázók nevében!

Pataki Attila

Miami OCR 2011

Mint minden január végén, a napfényes Floridában idén is megrendezték a Rolex Miami OCR világtornát. Harmadszorra vettem részt ezen az év eleji megmérettetésén. Idén az átlagosnál nagyobb és jóval erősebb mezőny gyűlt össze a női RS:X kategóriában. Ritka, hogy a férfi és női indulók száma megegyezik – most pontosan ez történt. Mindkét szörfmezőnyben 30 versenyző állt rajthoz.

■ Viszont valahogy itt Floridában mindig történik valami előre megjósolhatatlan. Tavaly egy tornádó csapott le ránk és zavart be nyugodt versenyzésünkbe. Idén az ilyen jellegű természeti katasztrófák szerencsére elkerültek, de akadt helyettük más. Bérelt felszereléssel indultam a versenyen, minden vadonatúj, így a kutya se gondolta volna, hogy pont a cuccal lesz gond. Történt, hogy a Neil Pryde gyárban a futószalagról újonnan legördülő deszkák zöme igencsak eltér az eddigiektől. Egyszerűen a legkevésbé sem működik úgy, ahogy azt tervezték. Persze azért nem minden körülmények között annyira zavaró a hiba, de összességében sokszor befolyásolja az ember sebességét. A helyszínre szokatlan módon viszonylag erős széllel kezdtük az



első két napot. A 10-17 csomóig terjedő szélben viszont akadt még egy dolog, ami igencsak megkeserítette az életünket. A tengeri fű, ami lépten-nyomon ráakadt a szkegekre és fékezett minket a siklásban. Az volt a jobb, akinek a legdöntőbb pillanatban a lehető legkevesebb ilyen zöld szörnyűség volt a szörfjén. Na, én ebben a versenyben nagyon sokszor pórul jártam.

Mindezen nehézségek ellenére a futamok döntő százalékában bőven a top 10-en belül vitorláztam. Csak a befutós szakaszokban voltam képes kevesbé jól tolerálni a fent említett kis problémákat.

A 4. futamban például 7. helyről szakadt el a trapézkötelemnek egy olyan része, amit még nem láttam eltörni. Ennek ellenére a 16 cso-



móban zajló futamot egész tőrhetően befejeztem, nem volt vicces a portszakaszon siklani...

Végül 8 futam alapján nagy küzdelemben a 14. helyen végeztem, amivel azért a körülményekhez képest nagyon is elégedett lehetek. Ilyen rangos világtúrán még nem szerepeltem ennyire elől.

Az élen elképesztően kiegyensúlyozott versenyzéssel a spanyol Marina Alabau, a férfiaknál a szintén folyamatos első helyezket gyártó holland Dorian van Rijsselberge végzett.

Úgy érzem, hogy a szoros csaták a világ krémjével elég önbizalmat adnak az év további sikeres folytatásához. Az biztos, hogy tétversenyen ezentúl csak a saját, jól megszokott felszereléssel indulok. A következő megmérettetés ismét a spanyolországi Cádiz vizein lesz február végén, a Carnival Race elnevezésű versenyen.

Detre Dia

III. AC Tavasz Regatta Szezonnyitó one-design vitorlásverseny az Adrián

Idén harmadik alkalommal, 2011. április 2-9. között rendezik meg a már hagyományosnak mondható AC Tavasz Regatta one-design vitorlásversenyt a közép-dalmáciai szigetvilágban. A verseny

szervezője, az Adriatic Challenge ezúttal Biograd-Zut-Zlarin-Tribunj-Biograd városokat választotta a változatos túra- és pályaversenyek, valamint a parti programok helyszínéül.

Az egy héten át tartó verseny során a csapatok Bavaria 42 Match hajóosztályban, öt pályaversenyen és öt hosszú távú túrafutamon mérhetik majd össze tudásukat a dalmáciai Kornatok varázs latos szigetvilágá-



A verseny

Időpont: 2011. április 2-9.

Útvonal: Biograd-Zut-Zlarin-Tribunj-Biograd
Hajóosztály: Bavaria 42 Match teljes versenyfelszereléssel

Versenyprogram: 5 túra- és 5 pályaverseny a közép-dalmáciai szigetvilágban

Program és helyszínek

Április 2. szombat: Biograd – hajóátvétel, regisztráció, nyitó vacsora

Április 3. vasárnap: Biograd, túraaverseny

Április 4. hétfő: Biograd-Zut túra- és pályaverseny, mólóparty

Április 5. kedd: Zut-Zlarin túraaverseny, este főzőverseny

Április 6. szerda: Zlarin-Tribunj túra- és pályaverseny

Április 7. csütörtök: Tribunj-Biograd túra- és pályaverseny

Április 8. péntek: Biograd, két pályaverseny, díjkiosztó, záró vacsora

Április 9. szombat: hajóátadás

ban. Kikötés után a már hagyományosnak mondható közkedvelt szárazföldi programok (főzőverseny, mólóparty stb.) mellett a versenyzőknek lehetőségük nyílik a festői kisvárosok (Zut, Zlarin) felfedezésére is. Az Adriatic Challenge Bavaria 42 Match versenyhajókból álló one-design flotája már jól ismert a magyar vitorlázók

körében, hiszen a hajók az elmúlt években számos tengeri versenyen, így két Tengeri Nagyhajós Bajnokságon is bizonyítottak. A 437 EUR/fő nevezési díjban a hajóbérleten, a kikötői és versenyrendezési díjakon kívül a hajók teljes versenyfelszerelése (nagyvitorla, carbon focok, Pentex genoa, spinnaker- és gennaker-szett), a hajóbiztosítás, egy ver-

senypótló és összefoglaló film, valamint a parti programok (nyitó- és záró vacsora, mólóparty) díja is benne foglaltatik.

További információ:

Horváth Sándor regatta manager
Adriatic Challenge Hungary Kft.
Tel: +36 30 251 8887
www.tavaszi.adriabajnoksag.hu

Elzárva a külvilágtól Laser edzőtábor Ile des Embiez szigetén

A téli hónapokban többször vonulnak félre a SailCoach Hungary fiatal laseresei, hogy a külvilágtól szinte teljes mértékben elzárva a dél-franciaországi kis szigeten, Ile des Embiez-n edzőtáborozzanak, s készüljenek fel az új szezonra.

Toulontól nem messze, a szárazföldtől csupán néhány kilométerre fekvő piciny szigeten található az ír származású Trevor Millar edző alapította SailCoach vitorlásbázis, ahol évek óta végzik téli alapozó edzéseiket a világ különböző pontjairól érkező laseresek. A Trevor által irányított edzőtáborokban több magyar laseres is megfordult már az évek során – így Berecz Zsombi, Fazakas György, Lovas Bence, Kaiser Kristóf, Mátyás Viktor – hosszabb-rövidebb tréningek alkalmával. A sort anno Eszes Tamás nyitotta, aki közel 15 esztendővel ezelőtt versenyzőként érkezett a SailCoach bázisra, Embiez-re. Idén télen tanítványaival, a SailCoach Hungary csapatával tért vissza, s vonult félre a kis

szigetre, hogy a gyerekek mindennemű külső tényezőtől távol, teljes mértékben az alapozásra koncentrálva edzhessenek, készülhessenek – fizikailag és mentálisan egyaránt.

Négy ifjú magyar laseres, Vadnai Benjamin és Takács Levente (Laser 4.7), Rozsnyay Domonkos és Hunfalvy Péter (Laser Radiál) választotta téli felkészülési helyszínéül Ile des Embiezt, ahol Tamás és Arató Richárd vezetésével tréningeznek vízen és szárazföldön. Mivel a szigeten a tábor apartmanjain és egy kávézón kívül gyakorlatilag semmi nem található, az ifjú laseresek figyelmét semmi sem tudja elvonni a munkától. A vízen eltöltött hosszú órákat követően kerékpározás, futás, kondicionáló edzés és nyújtás, valamint elméleti, szabályismereti előadások és a vízi edzések videó segítségével történő elemzése van nap mint nap terítéken, s végzik rutinszerűen a kitűzött munkát a fiatalok.

Kellemes időjárási viszonyok között, 14-16 fokos hőmérsékletben, különböző szélviszonyok közepette napi 4-5 órát töltenek vízen versenyzőink, akik a különböző napi feladatok elvégzését követően csatlakoznak a SailCoach nemzetközi csapatához egy-egy közös futam erejéig, melyeken a fiatalok összemérhetik erejüket, kipróbálhatják a korábban tanultakat s kamatoztathatják tudásukat. Benji, Levi, Domi és Péter mellett Vadnai Jonatán, egyik legígéretesebb Optimist-versenyzőnk is a helyszínen tréningezik édesapja irányításával, hogy az itthoni zord időjárás miatti kényszerpihenő idejét minél jobban leszűkítse.

A fiatalok március közepéig még több alkalommal utaznak vissza Embieze, hogy félrevonulva, teljes erőbedobással készüljenek a tavaszi hónapokra s az első versenyekre.

Eszes Bernadett



A Balatonfüredi Yacht Club edzőtábora Splitben

Négynapos alapozó edzőtáboron vettek részt a BYC fiatal laseresei Csomai József vezetésével a magyar vitorlázók által kedvelt téli felkészülési helyszínen, a horvátországi Splitben.

■ Az ötfős csapat a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt néhány nappal eltolta az indulás időpontját, így február 4-én, iskola után indultak útnak. Három radiális, Bathó Péter, Korchmáros Kristóf és Karé Réka, egy Laser 4.7-es versenyző,



Huszka Mátyás, valamint a standardes Tomai Balázs igyekezett kihasználni az időjárás adta vitorlázási lehetőséget déli szomszédainknál. Igaz, hogy az addig tomboló erős széllel és a

fagyközeleli hideggel ők már csak hírből találkoztak, ám ezúttal a túl szép, tavaszi időjárás és a kevés szél nehezítette a vízre szállást. Napközben 15-20 fokos enyhe idővel, verőfényes napsütéssel, ám igen gyenge délies széllel kellett megelégedniük a fiataloknak, s a vasárnapi napot teljes mértékben a parton voltak kénytelenek eltölteni a teljes szélcsend miatt. Fiataljaink azonban ezt az időszakot is hasznosan töltötték, a főszerepet átvette a fizikai alapozás, s bevetették magukat a konditerembe. A tavaszi időjárás és kevés szél miatt csupán napi 2-3 órás vízi edzésre volt lehetőség a 4-5 csomós déli szélben, amikor is elsősorban a hajóvezetési technikák, manőverek, különféle mozgástechnikák gyakorlása volt terítéken.

Ifjabb versenyzőink iskolai elfoglaltságaik miatt a négy nap elteltével hazatértek, míg Tomai Balázs további egy hetet, Karé Réka pedig kettőt a helyszínen marad, ahol délutánként, az egyéni edzések végeztével lehetőségük nyílik közös futamokra összeállni a horvát laseresekkel. Csomeszék pedig úgy tervezik, hogy a hétvégén ismét visszatérnek Splitbe újabb négy nap erejéig – reméljük, ezúttal élénkebb szélviszonyok között.

Eszes Bernadett

Európai Laser ifjúsági ranglista Benji az Európai Ifjúsági Ranglista élén

■ A Nemzetközi Laser Osztályszövetség (ILCA) közzétette honlapján a 2010-es évad Európai Ifjúsági Ranglistáját, melyen korosztályában (U16) és összetettben egyaránt Vadnai Benjamin vezet a 350 hajót felsorakoztató névsort. 2010. áprilisában született az ötlet, mely szerint a Nemzetközi Laser Osztályszövetség minden év végén elkészíti éves európai rangsorát, amit az Európa-bajnokságok, világbajnokságok, Európa Kupafordulók és egyéb nemzetközi versenyek összessége eredményez. A ranglista eredményszámításába – amely 2010. április 1-től vette kezdetét – minden versenyző hét

legeredményesebb versenyének összesített pontszáma számít bele.

Több mint 70 ország fiataljai szerepelnek a ranglistákon, melyek legnépesebb mézőnye a radiálisoknál található, ahol 400 versenyző került fel a listára, míg 350-en szerepelnek a 4.7 és 145-en a standerdsek rangsorában.

Külön öröm számunkra, hogy Vadnai Benjamin, megnyerve korosztályának versenyét, az abszolút győzelmet is megszerezte Laser 4.7-ben. Eddig is tudtuk, hogy tavaly ő volt Európa legeredményesebb 4.7 versenyzője, hiszen nemhiába nyerte meg a korosztályos Európa-bajnokságot s szerzett ezüstöt



összetettben – ám most újabb megerősítést kaptunk, hogy bizony tavaly nem teljesített senki nála eredményesebben Európában. De nem csupán Benjire lehetünk büszkéek. További négy versenyzőnk nevével talál-

Ifjúsági Laser ranglista 2011

January 1st

LASER 4.7 fiú

- 1 Vadnai, Benjamin - 2693,1 U16-ban is: 1.
- 2 Cejnar, Lukas - 2437,5
- 3 Kocjancic, Enej - 2200,8
- 7 Huszka, Mátvás - 1707,9

4.7 leány

- 1 Liebman, Anna - 1902,6
- 2 Host Line, Flem - 1857
- 3 Pletikos, Kim - 1798,35
- 19 Virág, Zsófia - 1158,9
- 50 Hirschler, Ludovika - 495,3 U1

RADIAL fiú

- 1 Dukic, Millivoj - 3124,65
- 2 Cocoluto, Giovanni - 2926,2
- 3 Tomasgaard, Hermann - 2588,4
- 6. Mátvás, Viktor - 2203,5 U17:-ben 3.
- 16. Bathó, Péter - 1753,95
- 91. Hunfalvy Péter - 695,7
- 105. Rozsnyay Domonkos - 613,05

RADIAL leány

- 1 Gunni, Sarah - 2231,4
- 2 Broekhuizen, Michelle - 2077,2
- 3 Stolz, Constanze - 1894,2
- 6 Hejj Viktória - 1729

STANDARD U21 U 21

- 1 Yasnolobov, Dmytro - 3027,15
- 2 Ferrer, Jules - 2926,65
- 3 Munos, Antony - 2683,65
- 42. Bakoczy, Róbert - 1356,9



kozhatunk a listák élvonalában, a legjobb tíz között. Laser Radialban Mátvás Viktor végzett dobogós helyen, mely a korosztályos, azaz az U17 kategória bronzérmét jelenti számára, míg az összesítésben az előkelő 5. helyezéig jutott. Bathó Péter – aki jó pár Laser Radial versenyt kihagyott, mivel az év nagy részében az Ifjúsági Olimpiára készült Byte hajóosztályban, – a ranglista 14. helyén szerepel, ez a korosztályos 8. helyet jelenti számára. A lányok rangsorában ugyancsak figyelemre méltó pozíciót vívott ki magának Héjj Viktória, aki összetett 6. helyezéssel az U19 kategória negyedik helyét szerezte meg.

Benji mellett Huszka Mátvás is remekelt a 4.7-eseknél, őt az előkelő 7. helyre sorolták az U18 kategóriában.

A ranglista ünnepélyes kihirdetésére és a győztesek díjazására március végén Torboleban, az idei első Európa Kupa-fordulón kerül lesz Vadnai Benji, Mátvás Viktor és Héjj Viktória is.

Gratulálunk!

A részletes ranglista megtalálható a Nemzetközi Laser Osztályszövetség honlapján.

Eszes Bernadett

International Finn Week – Cannes

A tavalyi évhez hasonlóan idén sem volt kegyes az időjárás a február 15-18. között megrendezett nemzetközi finn-dingi regattán Cannes-ban.

Hiába a pálmafáiról, homokos partjairól, luxusszállodáiról és felejthetetlen strandjairól híres pazar környezet, ha az égiek nem állnak mellettünk, igencsak keserves napokat élhetünk át még a francia Riviérán, Cannes-ban is.

Így járt ezzel idén is a verseny helyszínére érkező 74 lelkes finn-dingi versenyző is, akik jócskán kaptak „égi áldást” a nyakukba. A verseny négy napja alatt ugyanis szinte végig szá-

kadó eső és átlag 8 fok nehezítette a versenyzők dolgát. Cudar körülmények, ráadásul az első napon a tervezett futamokat sem sikerült megrendezni, ugyanis mire kiért a mezőny a tervezett pálya helyszínére, addigra a szél szinte teljes mértékben elfogyott, s csupán egy jó kis kiadás, csendes esőt hagyott maga mögött. A következő nap, sőt, még az azt követő sem zajlott másképp. Az eső maradt és csak zuhogott, zuhogott, a hőmérséklet pedig csak nem akart emelkedni. A nap ismételten halasztással kezdődött, ám végül az egyre élénkülő szélben és a meglehetősen összevissza dőghullámozásban a második



rajtot követően sikerült elindítani a versenyt, sőt a szél további élénkülése következtében még két futamot lehetett teljesíteni. Hosszú, kemény nap. Három futam, eleinte trükkös, forgolódo, majd a nap folyamán 5 Beaufortig erősödő szél, hideg és persze eső. Fiaink azonban derekasan helytálltak. Pál Gaszton 10, 7, 19. helyezéseinek köszönhetően a kilencedik helyről várhatta a folytatást, de a többiek is a mezőny elejében szerepeltek. A harmadik napra sem javultak az időjárási körülmények, ám a szél ezúttal fújt rendesen. 4-5 B erősségű ÉK-i szélben további két futamot sikerült lebonyolítani, amit még kettővel megtoldottak az utolsó napon, ám ekkor már esőzés nélkül. Fiaink azonban szinte megtáltosodtak a verseny végére. Gaszti egy harmadik helyezést követően futamgyőzelemmel zárta a regattát, s előrelépett az összesített lista előkelő 6. helyezésegig, míg Beliczay Marci egy 5. helyel búcsúzott Cannes-tól, ami a 13. helyet jelentette számára, de Hirschler Ricsi is bezsebelt két tízen belüli helyezést a három nap során, így tizennyolcadikként zárta a regattát. Az új hajóját próbálgató és állítgató Haidekker Péter a 26., fia, a junior korosztályú Elemér a 31., Pajor Szabi a 38., míg a hazánk színeiben versenyző Graham Douglas az 54. helyet szerezte meg a 15 ország versenyzőit felsorakoztató mezőnyben.

Nehéz körülmények, kemény időjárás, ám az eredmények, azt hiszem, kárpótolták a fiúkat. Talán...

Eszes Bernadett



Mit csinálsz a kiürült sörös vagy üdítősfém dobozzal?



Ha jó helyre dobod, a fém háztartási hulladékból újra fémtárgyak készülhetnek. Akár egy bicikli vagy egy roller is. Az újrahasznosítással nyersanyagokat és energiát takarítunk meg, amivel csökkenthetjük a környezeti terhelést.

Gyűjtsd külön a fémhulladékot és dobd a megfelelő szelektív gyűjtőbe!

A hulladék érték. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.



Dátum	Nagyhajós pályaverseny	Nagyhajós pálya és túra mix	Nagyhajós túraverseny	Kishajós verseny (Balaton)	Velencei-tavi verseny	Fertő-tavi verseny	Tisza-tavi verseny	Orfői verseny	Mályi-tavi verseny	Szűrf verseny	RC verseny
2011.02.19-20.											MM Évadnyitó (Veleence)
2011.03.05-06.											MM Évadnyitó (Veleence)
2011.03.19-20.											IOM-E Találkozó (Balatonkenese)
2011.03.26-27.											MM Batta Kupa (Százhatombatta)
2011.04.02-03.					Silvelli Kupa (Agárd)						RC Túraverseny (PÉMK-Orfű)
2011.04.09-10.	Bajnokok Bajnoksága (Kenese) /8.tól/				Variens Kupa (Agárd)						
2011.04.15-18.	Sailing OB (Almádi)										
2011.04.16-17.				Tavaszi Bajnokság (Füred)				Hlavnyai Emléverseny			
2011.04.23-24.				F.W. Raiffenisen ifi kupa (Földvár)							
2011.04.30-05.01.	Szezonnyitó Tavasz Regatta ODT I. (Kenese)		Keszthelyi Évadnyitó	Grid-Kereked Utlánpóti rangl. verseny (Csopak) /04.29-től/							MM Révfülöpi Kupa (Révfülöpi) /30-31./
2011.05.07-08.	Tolnay László Emléverseny (Füred) /7./; I. Szombati Sorozat (Keszthely) /7./; MVSZ Klubok Bajnoksága			Nyári Földvári Regatták I. St. FD; HVC Kupa Dragon, Op (Füred)	Fejér Megyei Bajnokság (Agárd)						
2011.05.14-15.			Balaton Évadnyitó (Füred) /14./	18-as EK (Földvár) /12-14./; Eu. Regatta (Füred) /13-tól/; Balatoni Évadnyitó (Füred)				Domain ABC Kupa			RC Évadnyitó (Agárd)
2011.05.21-22.	Kereked NH (Csopak); Csillaghajó District (Földvár) /29.ig/		Balaton Regatta I. (Lelle)	Top Cat Kupa (Lelle)	Velencei-tavi Évadnyitó (Agárd)	Fertő-tavi évadnyitó					MM OB (PÉMK-Orfű)
2011.05.27.	Pénteki Regatták I. (Kenese)										
2011.05.28-29.	Eurowind Katamarán Kupa (Alsóórs)	IV. Graphisoft Építész Regatta (Kenese)	Mihákovics Emléverseny (Tihany)	MNB Féliszigetkerül (Tihany) /28./; 49er GP-1 (Almádi)							
2011.06.01-05.	Dragon OB (Tihany)		Bonifác Kupa (Füzfő) /1-3./								
2011.06.03-05.	Badacsony Match Race 50-es c.			Lions Kupa (Kenese) /3./							

2011.06.04-05.	Egykezes (Csopak), Joker Termopulusz Kupa (Fonyód) /4./, II. Szombati Sorozat (Keszthely) /4./	Brokernet-UNIQA Biztosítási Kupa (Kenese) /4./, Bankár Kupa (Kenese) /5./	Plasztik Regatta (Füzfő) /4./	Optimist Csapatbajnokság (Zánka); BYC Kupa (Füred); Burgmann Kupa (Füred)	Sirály Kupa (Agárd)				Baranya Kupa			
2011.06.10.	Pénteki Regatták II. (Kenese)											
2011.06.11-13.	Csilaghajó OB (Földvár) /10-15/		Pünkösdi Regatta (Földvár), Balaton Regatta II. (Keszthely) /12./	Dolesch Iván Emlékverseny (Földvár)						Északerdő Kupa /12.ig/		Tóth István Emlékverseny (Veleence) /11-12./
2011.06.18-19.	Kereked OD Kupa, ODT II. forduló (Csopak)	III. Surgicare Orvos-Gyógyászati Kupa (Kenese); Pharma Kupa (Kenese) /18./	Rumcászs Kupa (Füzfő) /18./		Majthényi Zsombor Emlékverseny (Agárd) /17.től/	FVE Kupa						SÜH Barátság Kupa (Sopron)
2011.06.23-26.	Pénteki Regatták IV. (Kenese) /24./				Sikló OB (Agárd); Nemzetközi Vitorlásnét (Agárd)							
2011.06.25-26.	Parmergroup-Nacra Kupa (Füred); BS-Fűző /25./; Raiffeisen PB Kupa ODT, III. forduló (Földvár); Balatour Nemzeti település Kupa (Lelle)		Kishamis Szalag (Siófok) /26./; I. Sekli Kupa (Lelle) /26./									
2011.06.27-28.					Laurel Kupa (Agárd)							
2011.07.01.	Pénteki Regatták V. (Kenese)											
2011.07.01-09.	F-18 VB (Füred)											
2011.07.02-03.	EGIS Kupa (Csopak), III. Szombati Sorozat (Keszthely) /2./	VI. OTP Ügyvéd Kupa (Alliga)	Csillag túra (Füred)	49er GP-2 (Földvár)	OMT Kupa (Agárd)	Soproni Építők Kupa				Gyu-La Trans Kupa		MM BYC Kupa (Balatonfűred)
2011.07.06-12.	Jolie OB (Fonyód) /7-től/			49er OB (Földvár) /10-ig/								
2011.07.08-10.	Pénteki Regatták VI. (Kenese) /08./			Summer Regatta (F zt)								
2011.07.09-10.	Stratis Kupa 30-as c. (Csopak)		Balaton Regatta III. (Alliga); Jeanneau-East-Craft Nagydi (Füred) /10./			Széchenyi Regatta					OVE Kupa	
2011.07.13.				Képkántlika (Füred)								
2011.07.14-16.	Kékszalag (Füred)											
2011.07.16-17.						Pantaenius Kupa				Justitia Kupa		Körös Kupa (Ölb)
2011.07.20-25.	Nagyhajós OB I. (Füred)											
2011.07.22.	Pénteki Regatták VII. (Kenese)											* Február 10-én rendelkezésre álló információk alapján

	(Földvár) /29.ig/			470 felnőtt Laser felhőt és junior OB (Füred)							III. Compass VN F5-E és F5-10 OB (PEMK-Orf) /25-28./	
2011.08.25-29.	M3 és F18 OB (Füred)				Balaton Regatta V. (Földvár)				Old Boys Kupa			III. Compass Vitorlás Napok
2011.08.27-28.	Ripka László Emléksverseny E30. Dragon (Tihany); Pénteki Regatták Dönt (Kenese) /26.tól/	Tecan Nagydíj (Füred)	Balaton Regatta V. (Földvár)		Beszédes József Emléksverseny (Siófok) /3-4./							
2011.09.01-04.	Dolfin OB (Füred)			Repiúó Hollandi OB (Földvár) /5.ig/								
2011.09.02-04.	Dragon Flot-tabajnokság (Füred); V. Szombati Sorozat (Keszthely) /3./	VI. Kőzmű és Építész Kupa (Kenese) /3-4./		Bilfinger Berger Laser EK (Füred); Greco Kupa (Földvár) (3-4.); Király Ferenc Emléksverseny (Füzfő) /3-4./					Hej keresztúr Kupa /3-4./			
2011.09.07-10.		Nemzeti Vitorlás Nagydíj (Keszthely)										
2011.09.10-11.	Bujtor István Emléksverseny 30-as c. (Füred); Probó Nagydíj Németh István Emléksverseny, Füred Kupa, ÖDT IV. (Füred)		Partnergroup Turaverseny (Alsóörs); Zánka Open; Balaton Regatta VI. (Boglár)		Sirály Kálóz Kupa (Agárd)							
2011.09.11-16.				Finn Master's EB (Tihany)								
2011.09.17-18.		Sagem Infocomm Kupa (Kenese) /18./	Félsziget-kerülő Golf Regatta (Füred) /17./; Gentlemen's Race egykezes (Keszthely)	49er GP-4 (Füred); Caprine Kupa (Füzfő) /16-18./; Iparági Vitorlástaikozó (Füred) /15.-18./								MM Siófok Kupa (Siófok)
2011.09.22-26.			TBS egyszámélyes tökerülő (Csopak) /25.ig/	Finn OB (Kenese)								
2011.09.24-25.	Siófok Kupa		Szüreti Regatta (Alsóörs); Keszthelyi Evadzáró	Siófok Kupa; VSC Optimist Kupa (Siófok)	Pákozdai csata Emléksverseny (Agárd)							
2011.10.01-02.	Unitef Kupa (Földvár); VI. Szombati Sorozat (Keszthely) /1./		Balaton Regatta tartaléknapp (Boglár)		Építők Finn Kupa (Agárd)							
2011.10.08-09.									Évadzáró			FK Rasztér Kupa
2011.10.22-23.	Őszi Regatta (Kenese) /23./			Dockyard Kupa Balaton Evadzáró (Füred)								MM Nyit Baranya Megye Bajnokság
2011.10.29-30.		Last Minute Regatta (Keszthely)			Évadzáró Finn és Sikló verseny (Agárd)							
2011.11.05.		V. Dér Kupa (Kenese)										
2011.12.03-04.												Mikulás Regatta (Budapest)
												Mikulás Kupa

Kezdődik a buliszezon!

PARTI TÚRÁK

Elmúltak a hideg napok, s bár Fűzfő előtt egy nagy darabka jégen próbálják a tovatűnő remények dacára összehozni a DN Bajnokságot, valójában a zárt kikötők öblein kívül szinte mindenhol fodrozódik a víz, hullámzik a Balaton. A déli parton, a Spariban dísznövelésre invitálják az erős idegzetűeket, míg északon a tagyoni hegylakó Gádorfalviék szervezik hagyományos kétnapos téli találkozójukat. A több-generációs szőfős dinasztia évről évre meseszerű étkekkel, levezető kirándulásokkal és a környék boraival fűszerezett összejöveteleinek kötelező kelléke a túrabakancs, és – a gyenge gyomrúaknak – a Renie. Idén a lábszárral dúsított bográcsos lucskos káposzta kombóval indult a kiképzés, majd a nyolc órán keresztül rotyogtatott csípős kolbász-krumpli mix leküzdésén át jutottunk el a habos-áfonyás-somos-diós-mandulás-édes poharas akármiiig. Kisebb alkoholos csapatás után vaddisznójárta ösvényeken, elhagyott ősi pincék során át kapaszkodtunk fel a Hegyestű bámu-



latos látványt kínáló csúcsára. Tessék ide felmenni! A Balaton egyik legszebb arcát

mutatja a zánkai kikötő feletti kilátó. Jég nem sok, a part alatt valamennyi, és a déli

parton némi kigörgetett fehérség, ha a szemünk nem csal. Le is sétálunk a kikötőbe, megbámuljuk az öreg Szent Miklóst, az 1938-ban épült vízibuszt, amely ma Tátika

néven hurcolja a gyerekeket – szép születési nevét átengedve a Bahart legnagyobb utasszállító hajójának.

Innen még megpróbáljuk elérni Szentantalfa forraltbor-bajnokságának színterét, bár az eredményhirdetésről lemaradtunk, de a díjazott versenyzőket még sikerül végigkóstolnunk. Nekem a narancsos-fahéjas-fehérboros dolog ízlett a legjobban, míg barátaim inkább a hard core vöröset részesítették előnyben. Kis platnin sült állatságok után visszavonultunk, hogy a vásárnap afterpartyn se mutassunk gyengeséget. A DN-esek időközben rendíthetetlen ólomkatonaként próbálják összehozni a lehetetlent. Szombat délelőtt még süvítő szél teszi kivihetlenné a rendezést, és mire délután leáll a szél, elfogy az akarat. Bezzeg vasárnap! Ideális szél, kitűnő jég – bár azt gyanítom, hogy akik itt legyőzték a hullámnyaldosta felület és a hatóságok által sugallt parát, azok egy úszó jégtáblán is hajlandóak lettek volna elrajtolni!

Igen, elkezdődött a buliszezon, e héten még a low cost aktivisták találhatták meg számításukat, jövő héten a Vitorlásbálon akár költekezni is lehet! Találkoznak? **G.A.**

REKVIEM EGY FÜRGÉERT

Agárd–Füred: 8 óra csak oda!

Ha két, korábbi generációkhoz tartozó vitorlázó a versenyvitorlázásról anekdotázásba kezd, rövid időn belül az egyik sztori úgy kezdődik, hogy „Elindultunk a Barkasszal...” Nem is fontos, hogy hová és miért, mert vége-hossza sincs a barkasos sztorinak. De szinte soha nincs szó arról, hogy mi volt a Barkas előtt...

Egy a sok közül...

Gyerekkorunkban amatőr jelleggel belekapkodtunk mindenféle sportba. A napi élményt jelentő foci, röplabda, pingpong töltötte ki napjainkat, de néhány különlegesnek számító is, mint az ejtőernyőzés, a bokszt, vagy a gyerekszerelmünket jelentő motorbicikli. Épp a barlangászás mindent elsöprő élménygazdagságát élveztem, mikor Heinrich Péter barátom, ma sem tudom, milyen ihletésből, addig rágta a fületem, míg 1963 telén egy vasárnap elmentem vele Agárdra az Építőkhöz vitorlázni. Nem tudom, mire számítottunk, mert befagyott tóval, homok- és sóderkúpokkal, téglarakásokkal találkoztunk. Vitorlázás helyett pedig Reinhardt Gyuri instrukciói alapján hajó alját vakartuk, téglát hordtunk, vagyis rögtön megkezdtem az ismerkedést a vitorlázás alapjaival. A társa-

fellegvárává váló VVSI létrehozásának. Ekkor a Bagolyvár (1. kép) már állt, alul az asztalosműhellyel, az emeleten dr. Springer Ferenc, Feri bácsi (2. kép) főhadiszállásával, aki Marinovich Endre támogatásával a Velencei-tó fejlesztésének motorja, az agárdi vitorlázás mentora volt. A kikötőnek még nyoma sem volt, csak nád mindenhol. A tavon működött három klub, a Madárvártához közel, a rét közepén lábakon és vízben álló faház, a MÁV Előre Devecseri Tibor (Öcsi bácsi) vezényletelével, a Székesfehérvári Építők, amelyből a VVSI nőtt és vált ki és jogelődje a Sipos Péter (Sipi) Finn-bázisát jelentő Alba Regia SC-nek, valamint a gárdonyi telephelyen a kicsi Székesfehérvári Vízügy SC. Néhány év múlva a MÁV Előre új telephelyen beolvadt a megalakuló KÖFÉM SC-be, a Vízügy pedig 1973-ban megszűnt. A három klub összesen 10-12 „láda”

Molyt, 18-20 Kalózt és 2 fa Finnt (Vidra, Lutra) tudott indítani a versenyeken. A két finnes, B. Szabó Péter és a ma is aktív Flackner Ferenc, valamint a kalózoknál a Varga-Hegedüs, a Hajmási-Magyar, a Berzsenyi-Lénárt, a Devecseri-Ozvári, az



ság pedig minden addigi álmomat felülmúlta, mint a mágnes, vonzott azonnal. Ettől kezdve vasárnaponként lejártam Agárdra, hét közben pedig téglahordásról álmodoztam. Az így szerzett élmények egész életemre kihattak. A civil életben az építés, az alkotás, a fejlesztés, szabad időmben a természet szeretete, a szél, a víz, és a nagy szerelem, a napsütés töltötte ki hétköznapjaimat, ünnepeimet. Akkoriban nem tudtam, hogy az akkor még bakancsos Reinhardt Gyuri álmához lapátoljuk a homokot, vagyis már a kezdeteknél részese lehetek a néhány év múlva a vitorlázó utánpótlás

első agárdi büszkeség, a vízügyes Fejér Vili-Fekecs Imi (Maki – Öccse) kettős a Kalóz ifi bajnokságon elért – ha jól tudom – harmadik helyükkel, a molyosoknál Fodor Péter (Bögyölő), Szombatfalvi Rudi, a MÁV Előres Tóth Jenő az ugyancsak vízügyes Szentiványi Imi (Dinnye, talán nem haragszik érte), a 14 évesen 196 centi magas Palócz Gyula, s a legendává nőtt Alb András (Tasziló) és még sokan mások akiknek a nevére nem emlékezem, mindannyian az alapokat jelentették (3. kép) és tettek sokat a későbbi eredményekért. Számosan közülük nagy nevek lettek, ma is aktívak és

hasznos tagjai a vitorlázóspornak. Gondoljunk csak a közelmúltban visszavonult Marinovich Endre karrierjére, zsúrielnöki munkájára, a Fekecs vitorlákra, Fejér Vili több évtizedes balatoni vízügyes szakértelmére.

Furcsa mondani, talán nem is igaz, de az elitet abban az időben Agárdon a két finnes képviselte. Közülük B. Szabó Péter a Balatonról csábult Agárdra. Schmalz Józsi barátjaként a legendás Schmalz dinasztia minden vitorlás tapasztalatát, gyerekszerető gondoskodását hozta magával Siófokról. Tőle hallottunk először a mai legendákról, korábbi klubtársairól, Fináczy Gyuriról és Marciról, Tuss Mikiről, Verebély Tibiről, Izsák Szabolcsról, Lánczos Feriről, Tahy Péterről és Béláról, Schmalz Józsiról. Pestiesen szólva Péter egy nem semmi figura volt. Nagymamája halála után tini korától egyedül élt és tartotta el magát a Fehérvár belvárosában lévő földszinti lakásában. Ezt a szentélyt minden pesti és fehérvári csodabogár, zenészek és természetesen vitorlázók gyűjtőhelyévé tette. Az összegyűlt 16-22 éves vagányok ontották magukból az ötle-



teket, álmokat. Óriási elméleti képzés ment, igaz, kártyázni és az akkor még többé-kevésbé ismeretlen Capitallyt is lehetett játszani. Aki ott megfordult, számára rangot jelentett, mert nem akármilyen közösség részesének érezhette magát. B. Szabó Péter környezete, közösségformáló személyisége alapvető befolyással volt az agárdi vitorlázás gyors fejlődésére. Talán nem mindenki ért velem egyet, de éveken át számos szituációban voltam vele, és bizony a jelenléte mindenkire, minden helyzetben hatással volt, mindenki meg akart felelni számára. Folyamatosan mondogatta, végül rábeszélte Reinhardt Gyurit is arra, hogy a rendszeres elméleti és a vízi képzésen, új hajók építésén, a környezet kiépítésén túl nagyon fontos az idegen környezetben, más tavakon, alapvetően a balatoni versenyeken való részvétel. Nem elég a balatoni klubok támogatása, versenyzőik, Tuss Miklós, Hegymegi Laci és mások időnkénti segítőkész látogatása. Ehhez indulóban egy szinte legyőzhetetlen akadályba ütköztünk. Az utazás rendben, de hogyan? Eleinte kértünk kölcsön egy Csepel teherautót a balatoni bajnokságra. De

egy autó nem volt elég és nem mindig elkérhető, nem is volt igazán megfelelő. Jött az ötlet. Van egy kerti traktor a megyei sportszövetségben, ami a típusneve alapján Fúrge névre hallgatott – azt kölcsönkaphatjuk. Egy vagy két hajót simán elhúz a pótkocsin. Csak körözni kell vele Agárd és a Balaton között. Az Agárd–Székesfehérvár–Várpalota–Balatonfüred útvonalon a menetidő 8, azaz nyolc óra. Nem a Gardára, hanem a Balatonra! Bárdossy Bandi és még néhányan többször megtettük ezt az utat, de B. Szabó Péter is, mint ahogy a képen is látható. (4. kép.) Azért egyszer egy Moszkvics is segített... (5. kép)

A telepen gyors ütemben kiépültek a kikötők, a szárazföldi létesítmények, elkészültek az első saját építésű műanyag finnek is. Először a minta, a legendás Tixogén, majd az 1966-os szezonra fél éven belül további tíz darab faárbocok is. Az árbocok is és a hajók minden eleme saját gyártású volt. Nagyon büszkék voltunk rájuk. Igaz, nem vették fel a versenyt az akkori gyáriakkal és a két fahajónkkal, de kit érdekelt? Voltak, méghozzá új hajó-



ink – az enyém, a piros Calypso névre hallgatott – és vitorlázunk éjjel-nappal. Elkészült az első Cadet, és Tasziló ült a kormányához, az első hegyes orrú M yolle, Bögyölő villogott vele, megjelentek a 420-asok, 1973-ban a 470-esek, vagyis a 70-es évek elejére teljes gőzzel üzemelt az utánpótlásgyár és ontotta magából Reinhardt Gyuri, később Horlay Béla, Hegedüs Tibi és még számos edző irányítása mellett a későbbi legendákat, a szervezett keretek között nevelkedő, felnőttként nemzetközileg is eredményes versenyzőket: Fodor Péter, Alb András, Talabér Ferenc, Zimmermann Manó, D'albini Endre, Nyári Gyula és Zsolt, Ruják István, Litkey Botond, Haranghy Csaba és Eszter, Szilvássy Attila, Lehoczky Gábor és sokan mások, akik a Barkasról – és az utódok, Gyenes Ákos, Tabák Réka, a Berecz és a Váradi testvérek, Matis Klaudia, a Gerő-lányok, a Vígh testvérek, akik ma már a Transitról mesélnek.

Az a néhány év a hatvanas évek végén, a hetvenes évek elején volt az agárdi őskor. Akiknek szerencséjük volt és jó időpontban jó helyen voltak, átélhették az álmodozások korát, előrenézhettek

több évtizedet, és láthatták álmaik kezdeti megvalósulását, munkájuk eredményét, nagy tehetségek kibontakozását... Aztán a lendület megtört...

A kilencvenes évek második felére újra világosodni kezdett az ég alja. Ami a hatvanas évek végén kezdődött, az ezredfordulón kiteljesedhetett. Már nem klubszinten, hanem országos szinten több száz versenyző, szülő, edző, sportvezető, klubvezető összefogott, nem nyavalygott, nem sopánkodott, hanem tette, amit hozzá tudott tenni



a közöshöz. Néhány fiatal edző komoly gondolatokkal küzdött éjszakánként. Álmaikban látták utánpótláskorú neveltjeiket a nemzetközi versenyeken az élen vágatni, és elkezdték megvalósítani ezeket az álmokat. Néhány idősödő álmodozó is kiadta magából több évtizedes tapasztalatát. Hodács Lajos épített nemzetközileg is számottevő Optimistet és Hantó Pista szervezésével Cadetet. Németh Zoli gyártott kiváló minőségű alkatrészeket hozzájuk. Lám Dezső a gyerekversenyző nélküli Egisben kiváló szezonkezdő ranglistaversenyeket rendezett a Kereked támogatásával. A klubok korszerű mikrobuszokat, gumimotorosokat, utánpótlókat szereztek be. A szülők a gyerekeiket jó minőségű téli-nyári egyéni felszereléssel látták el. Minőségi képzésben részesültek a jelenlegi és a jövő edzői Dulin Jenő és Fundák György vezényletével. Kezdett összeállni az utánpótlás-nevelő műhelyek rendszere: Agárdon Horlay Béla és Makai Péter, Fűzfőn Fi Janó kezdte, Hodács Attila folytatta, Rutai István (Stefi) különleges elképzelését tihanyi kikötőjében Regős Attila és Gerencsér Gergő, a BYC-ben Nagy Attila (Rozsda) merész álmodozását Böröcz Pista és Csomai Józsi (Csomesz), az agárdi YKA-

ban Tímár Péter és Majthényi Zsombor, a Szpariban Litkey Árpai, Révfülöpön Török Peti vezetésével, de rajtuk kívül felsorolhatatlanul sokan vállalták szabadidejükben, néha munkaidejük terhére a feladatot. A kezdeti szervezőmunkát Lovas József, Váradi Imre, Majthényi Szabolcs, Eszes Delta végezte, mellettük az osztályszövetségek munkáját megszervező Hantó István, Bors Sándor, Erdélyi Béla, Berecz Botond, Mátyás László, Péch Balázs, a mindig tetre kész Karácsony Jana, a gyerekekért minden háttérmun-

kát vállaló Bakóczy Kálmán és még sokan, nagyon sokan tették le, hajtották végre. És a szülők vég nélkül...

A hatvanas évek álmai valóra válhattak. A tíz évnyi türelmes, közösségi aktív szervezőmunka meghozta gyümölcsét, 2010-re az utánpótlás nemzetközi eredményei magukért beszélnek. Egyik szárazföldi ország sem büszkélkedhet hasonló ifjúsági eredményekkel, de talán még a tengeriek közül sem mindegyik.

És amikor az ifjú tehetség lycra felsőben, talpas vízatlanban felteszi a VSR motoros fölé a Harbeck utánfutóra a szuper hajóját, beül a Transitba és elindul a nagyvilágba az újabb diadal felé, emlékeznie kell, hogy útját az évtizedek alatt sok láb taposta ki és úgy (is) kezdődött, hogy egy bakancsos ember, zsiroskenyérrel a zsebében, végtelen nagy hittel, mosolyogva felült a Fürge kerti traktorra és elindult meghódítani a világot.

Váradi Imre

az MVSZ Elnöksége utánpótlásért felelős tagja

u.i. Én így emlékszem.

„Velencei Karnevál” Agárdon



Aki ott volt február 4-én, pénteken a VWSI-ben, biztos nem csalódott: a bál hangulat kitűnő volt, az ételek hibátlanok, a zene táncba csalogatott egész éjjel.

Több mint száz résztvevővel zajlott a VWSI 50. első rendezvénye Agárdon. A bált dr. Marinovich Endre nyitotta meg, a háziasszony szerepét Kondor Éva, a bál aktív szervezője töltötte be.

Vitorlázók, evezősök és kajakosok is képviselték sportágukat a bálon – sztorik, fényképek és régi versenyek emlékei kerültek elő az est folyamán az asztaltársaságok körében. **Mátyók Henrietta**



Rügyfakadás a konyhában

Ha csak egy-egy napra is, de egyre többször mutatja meg magát a tavasz.

Érezzük, hogy a tél és a hideg évszak a végéhez közeledik, és mindenki felébred az újjászületés és a megújulás iránti várakozás. Nem is remélt energiával ébreszt rá minket, hogy új időszak jön – valami friss, ami most születik. Csodálkozva észleljük,



hogy az eddig hitt fáradtságunk is a múlté, és talán többet is mosolygunk.

Nincs ez másként konyhánkban sem, ahol ilyenkor már a tavaszi és a nyári ételkínálat összeállításán dolgozunk.

Ami az elmúlt szezonban sikeres volt, azt biztosan megtartjuk kínálatunkban, gondolok itt a tematikus 'Nemzetközi hétvégékre'.

A tavalyi szezon pozitív visszajelzései alapján idén is folytatjuk a házias, otthoni ételek kínálatát, de ezzel párhuzamosan nem fogunk megválni a szofisztikáltabb Gourmet-menük kínálatától sem.

Azt már szinte biztosan kijelenthetem, hogy az első Gasztronómiai hétvége idén is a tavaszköszöntés, a frissesség és a vitalitás jegyében zajlik. Az e gondolatok ihlette ételeket „Vital Hétvégénken” kóstolhatják meg.

Olyan ételeket szándékozom az étlap kínálatá mellett elkészíteni, melyek bebizonyítják, hogy a téli, hideg, komor időjárás után igenis lehetséges az, hogy a vitalitásunk és egészségünk elősegítéséhez vezető egyik legfontosabb út a tányérunkon keresztül vezet.

Megkóstolhatjuk a hajdinát, a bulgurt, különféle csirákat és zöldségeket, salátákat. A legfinomabb olajokat (mint a szőlőmagolaj, kukoricacsíraolaj), vagy eceteket sem fogjuk kihagyni kínálatunkból.

Csak magamat tudom ismételni: engedjék meg, hogy bebizonyítsam, ami egészséges, az lehet finom is. Nagyon sok csodálkozó

vendéghez mentem ki az étel elfogyasztása után, és hallgattam meg, hogy: „Bálint, nem is gondoltam volna, hogy ez ilyen is lehet. Eddig azt hittem, hogy nekem ez a zöldség nem is ízlik. Ezentúl többször fogom fogyasztani.”

Idén is szándékozom az ételkínálatot kísérő (véleményem szerint hasznos) információkat megosztani a hozzánk betérő vendégekkel: az étlapon rövid leírást kapnak a felhasznált nyersanyagokról és fűszerekről.

Hiszek abban: van igény arra, hogy tudjuk, mit eszünk, és az miért is hasznos a szervezetünk számára.

Bár aki már járt nálunk, tudja, hogy konyhánk ajtaja mindig nyitva áll azok előtt is, akik valamilyen élelmiszerre, alapanyagra érzékenyek, vagy valamilyen okból megkülönböztetett étrend javallott számukra.

E sorok írásakor visszagondolva már jó néhány vendég fogyókúrájához, méregtelenítéséhez, lábadozásához vagy éppen allergia étrendjéhez asszisztáltam.

Azt hiszem, talán ezért is érzi sok törzsvendégünk igazán magáénak ezt a konyhát.

Ez így lesz ezután is.

De hogy mai cikkünk se maradjon recept nélkül, egy számomra kedves fogást hadd mutassak be.

Könnyű elkészíteni, gyors és egészséges.

Hideg marhahátszín salátával, vinaigrette-tel

Hozzávalók:

Marhahátszín tisztítva, szikkasztva 0,6 kg

Saláta (rukkola, madárbegy, lollo rosso) 0,35 kg

Steakfűszer, só, fehérbors

Olívaolaj 1 ek

Csíra 0,05 kg

TV paprika 1 db

Vöröshagyma, fokhagyma, petrezselyem aprítva 1-1 ek

Balzsamecet 1ek

Reszelt citromhéj 1 kk

A megtisztított, fűszerezett hátszínt hirtelen, rövid ideig megsütjük, de úgy, hogy a közepe rózsaszín maradjon, majd kihűtjük, csöpögtetjük.

Olívaolaj, balzsamecet, vágott hagymák, petrezselyem és citrom keverékét összedolgozzuk az apró kockára vágott paprikával, és hűtőbe tesszük.

A megtisztított salátaleveleket lecsepegtetjük, kevés olívaolajjal és balzsamecettel átforgatjuk, átfényezzük. Ezzel a keverékkel csavarjuk fel a vékonyra szeletelt hátszínünket, melyet a hideg olajos vinaigrette-tel locsolunk meg.

Tálaláskor fokhagymás-vajas pirított bagett-szelettel igazán nagyszerű fogást varázsolhatunk belőle.

Mindenkinek jó étvágyat kívánok hozzá!

A következő recept-rovatainkban folyamatosan informáljuk Önöket a Balatonfői Yacht Club Éttermének tavaszi és nyári eseményeiről, tervezeteiről.

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Boglári Balin Próba	Balaton-boglár	Urányi János Sport és Szabadidő Központ	2011.02.01-2011.04.30.	Telefon: +36 85/350-398, +36 30/335-6409, E-mail: info@uranyi.hu Web: www.uranyi.hu
Nők hete	Keszthely	Balaton Színház (Keszthely, Fő tér 3.)	2011.03.02-2011.03.08.	Tourinform Keszthely 8360 Kossuth L. u. 30. Tel: 83/511-660 Tel./Fax: 83/314-144 e-mail: keszthely@tourinform.hu
Farsang Farka – Vidám téltemetés	Tihany	Művelődési Ház, Visszhangdomb	2011.03.05	Tourinform Tihany 8237 Kossuth L. u. 20. Tel: 87/538-104 E-mail: tihany@tourinform.hu Web: www.tihany.hu
Keszthelyi Városi Karnevál	Keszthely	Keszthely város utcái, Helikon Kastélymúzeum	2011.03.05	Tourinform Keszthely 8360 Kossuth L. u. 28. Tel: 83/511-660 E-mail: keszthely@tourinform.hu Web: www.keszthely.hu
BSI Balaton Szupermaraton, Fél-Balaton Szupermaraton	Siófok	Balaton-part	2011.03.17-2010.03.20	Tourinform Siófok 8600 Átrium Üzletház (Fő u. 174-176.) Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117 e-mail: siofok@tourinform.hu
Siófoki Tavasz Fesztivál	Siófok	Kálmán Imre Kulturális Központ	2011.03.18-2010.04.03.	Tourinform Siófok 8600 Átrium Üzletház (Fő u. 174-176.) Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117 e-mail: siofok@tourinform.hu
Légrádi Antal XIV. Tehetségszakutató Rockfesztivál	Balatonboglár	Művelődési Ház	2011.03.19	Tourinform Balatonboglár 8630 Erzsébet u. 12-14. Tel./fax: 85/550-168 e-mail: balatonboglár@tourinform.hu

A „negyvennevű” bor

A Kékfrankos Magyarország legerterjedtebb kékszőldőfajtája, gyakorlatilag mindenhol megtalálható. Mégis, igazi hazáját Sopronban, a Mátrában, Egerben és Szekszárdon találta meg, elsősorban ezeken a borvidékeken készül belőle kiemelkedő minőségű bor. A fajta nemcsak nálunk található meg, de egész Közép-Európában, pl. Németországban is közkezevelt fajta. Nem csoda, hogy több mint negyven néven ismert, ilyenek a Blaufränkisch, a Blauer Lemberger, vagy a Frankovka.

Mi köze a frankhoz?

Elterjedt nézet, hogy a Kékfrankos nevét Napóleon seregében szolgáló katonák pénzérről kapták: a helyi gazdák a jobb borokat csak az értékebb kék színű régi francia papírpénzért mérték, a fehér színű háborús pénz nem kellett nekik. A legenda szép, mégsem igaz: Napóleon idejében ugyanis Sopronban főleg fehérborokat készítettek, a kékszőlőre csak a filoxérvész után, a 19. század második felében tértek át. A Kékfrankos név valójában a középkori németből származik, ahol két osztályba sorolták a szőlőket: a nemes fajtákat a „fränkisch” családba, az egyszerűbb fajtákat pedig a „heunisch”-ba tették.

A Kékfrankos



A sokszínű szőlő

A Kékfrankos termesztéséhez Magyarország adottságai egyedülállóak. A Kékfrankos nagyon sokszínű szőlő: míg az alapulajdonosságait megtartja, minden borvidéken más karakterű bort ad. Sopronban ásványosabb, a Mátrában friss, Egerben fűszeres, Szekszárd löszös talaján pedig kiemelkedően gyümölcsös zamatával hódít. A termőterület mellett sokat számít a borász keze munkája: erős hozamkorlátozással vastag, nagy bor készíthető belőle, de ugyanúgy alkalmas jó ivású könnyedebb vörösbor és rozé készítésére.

Strapabíró fajta

Igazi sztárrá nemcsak Sopronban, de az egész országban 19. században, a filoxérvész után vált. Nem véletlen, hogy ilyen kedvelt vörösborszőlő: a gyors növesztő, vastag héjú bogyókat adó közepesen tömött fűt jól bírja a strapát, nehezen rothad, és csersavban gazdag, zamatos, gyümölcsös-fűszeres bort ad. Ugyan manapság igencsak kifinomult Kékfrankosok is kaphatók, de nem volt ez mindig így. A kilencvenes években eléggé lenézett szőlőfajta volt, sokan egyszerű, asztali bort készítettek belőle, főleg saját használatra. Néhány ütőerő borász révén azonban megjelent egy-két kékfrankos a piacon, ami rávilágított a fajtában rejlő lehetőségekre, s azóta több borvidéken ismét zászlóshajóként tekintenek rá.

AMC
AGENCIAMARKETING CENTRUM

Készült a Nemzeti Bormarketing Alap támogatásával

ELEKTROMOTOROS HAJÓZÁS A BALATONON

Megalakult a Zöldhajó Egyesület

Az elektromos és egyéb alternatív hajtású hajók népszerűsítését és fejlesztését célul tűző civil szerveződés a szakma különböző érdekeltjeit fogja össze a közös ügy érdekében.

Megtisztelő meghívás érkezett szerkesztőségünkbe: az akkor még egy alternatív munkacím alatt szerveződő egyesület kezshelyi alakuló közgyűlésére szólta a kedves invitáció. A Porthole igyekszik a nyilvánosság erejével támogatni minden olyan kezdeményezést, ami a Balaton védelmét, a környezettudatosság növelését szolgálja.

A frissen megalakult Zöldhajó Egyesületnek pedig pontosan ez a célja: az alternatív meghajtású hajók számának növelése a zöld gondolat jegyében. Ehhez azonban a szegmens teljes összefogása szükséges.



Az elektromos, hibrid, üzemanyagcellás vagy hidrogén-meghajtású motorok tervezői, gyártói, az alternatív erőforrásokhoz idealizált hajók mérnökei, az érdekelt forgalmazók mellett a helyi egyetem kutatóinak, vagy a terület külföldön már bizonyított szakteknéjeinek is komoly szerep jut majd.

Mindez persze önmagában kevés lehet – egy komoly hendikeppel induló iparágának jól jön a politikai támogatók lobbijereje is. Erre garancia az elnöki tisztelet betöltő, helyi kötődésű országgyűlési képviselő, és a szintén tisztséget vállaló kezshelyi alpolgármester személye. Utóbbi egy hibrid vitorlás rajzait nézegetve meg is jegyezte: álljon az ember jobb vagy bal oldalon, mindig talál magának egy megfelelő kormányt. E politikai credónak is beillő aforizmából



feltehetőleg tud majd profitálni az Egyesület is, például a jelenleg gyerekcipőben járó speciális infrastruktúra-fejlesztések ügyében. Jelenleg az elektromos hajók kikötéséhez szükséges mólók, illetve a kényelmes és egyszerű töltés lehetősége szinte mindenhol hiányzik.

Tennivaló azonban mástéren is akad bőven. Az ügyvezetőként dolgozó Bódis István az egyik leglényegesebb és legsürgetőbb kérdésnek a felvilágosítást tartja. Fontos, hogy eloszlassuk azokat a tévhiteket, melyek az alternatív hajózáshoz kapcsolódnak. A jelentős számú, elektromos külmotorokkal szerelt csónakokat leszámítva jelenleg körülbelül száz elektromos hajó van használatban a hazai vizeken. Ezek ugyan jó bizonyítékát adják a zöld technológia működőképességének, de szá-

muk egyelőre messze elmarad a kívánatostól. Ráadásul a rohamléptékű – és különösen az akkumulátorok terén érzékelhető – fejlődésnek hála egyre kisebb kompromisszumokra kényszerül a leendő vásárló a teljesítmény és a hatótáv terén. Ha pedig mindehhez hozzávesszük a lokális szennyezés kiküszöbölését és az üzemanyagköltségek radikális csökkenését, nem nehéz fényes jövőt vizionálni. Ráadásul a zöld hajókkal kiváltható lenne a jelenlegi jogszabályok szellemiségét erősen kikezdő, a valóságban kedvtelési célú „vízi mentők”, „vízitatixik” és „kísérőmotorosok” növekvő számú serege is. Bár egyelőre a szakma egésze még nem sorakozott fel az Egyesület mögött, szakértelmében és tenni akarásban már most sincs hiány. Ha a nagyívű terveknek csak egy része teljesül, már az komoly fejlődést – és egyben tudatformálást – jelentene a hazai hajózáásban. Mindez pedig a nyitottság jegyében történik: a Zöldhajó örömmel várja minden elkötelezett magánszemély, cég, önkormányzat vagy támogató jelentkezését, hogy az üzleti és technikai lehetőségek bővülésével párhuzamosan elősegítse a magyarországi vizek védelmét és a környezettudatosság erősítését.

T.Zs.

Az akkumulátorokról

A múlt héten sikerült ráeszmélnem, hogy egy partra kivetett, téli álmod alvó hajóban az akkumulátorok nyugalmi állapotban is tönkremehetnek. Nem árt odafigyelni: még ha nem is nyúl senki semmihez, az akkuk csöndesen kimúlhatnak akár egyetlen tél alatt. Egy 170Ah akkumulátor több mint negyvenezer forint, érdemes tehát odafigyelni. Az aksik idő előtti elhasználásával pedig a környezetünket is jelentősen szennyezzük.

Mielőtt kidobnánk...

Mi történhet télen egy akkuval? Például végkisülésig merül – olyan ez, mint másnaposan a stabil oldalfekvés: igen nehéz gyorsan felébredni belőle.

Hogyan lehet mindezt megelőzni? Első lépésben végy magadhoz megfelelő mennyiségű égetett szeszt, mert szükséged lesz rá a nagy hidegben! Tudomásul kell venni, hogy időnként rá kell nézni az akkuk-



ra, hiszen előfordulhat, hogy pár hónap alatt nyugalmi állapotban is lemerülnek: ilyenkor fel kell tölteni mind. Természetesen ez a „téli töltődés” elég körülményes dolog: a hajtót az elektromos áramtól messze eltolják, és sokszor egy barátságatlan, csúszós jégretteg borít mindent.

A szakszerűen (kötözött sonkásan) becsomagolt fedélzeted ponyvájáról megérkezik a nyakadba a jeges víz, amitől határozottan felébredsz. De a legnagyobb nehézséggel akkor találjuk szembe magunkat, mikor rájövünk, hogy fel kell verni téli álmából a kikötőmestert!

„Adjon isten, adjon már egy kis áramot!”
Ha valami téli csoda folytán sikerülne a

szükséges áramot megszerezni, nyugodjunk meg: nem ússzuk meg ennyivel. A fedélzet további kibontása és visszacsomagolása izgalmas mulatság télen. Az elektronikus előjátékok örömeit most lehet élvezni igazán!

Ha kitartóak voltunk, és sikerül józanul eljutnunk a „gonosz” akkumulátorok belső tárolórekeszéig, akkor megkezdhetjük a téli töltést. Ilyenkor jönnek a legizgalmasabb gondolatok: amíg egy akkunk töltődik, mi a francot csinálunk itt a hidegben? A töltési idő pedig minimum 10 óra! Á, ott egy kocsmá, gyerünk...

A kocsmában eltöltött idő esetünkben egyenesen arányos akkutöltőnk teljesítményével és az akkumulátorunk kapacitásával. Ezt nem árt mérlegelni egy akkutöltő téli vásárlása esetén:

A verzió: az olcsó, kis teljesítményű akkutöltő járulékos költségei: hosszú töltési idővel járó jelentős ideig tartó alkoholfogyasztás, komoly kijózanodási utókezeléssel,

B verzió: drága, nagy teljesítményű akkutöltő járulékos költségei: rövid idő alatt csekély mennyiségű alkoholfogyasztás, nincs költséges kijózanodási utókezelés.

Szóval, ha 10 óra masszív piálás után aztán mégis azt tapasztalnánk, hogy az akkunk mégsem töltődött fel a kikötőben, semmiképp se álljunk bosszút a „bűnösnek kikiáltott” akkutöltőn. A túlzott alkoholfogyasztás ellenére uralkodjunk magunkon, és felejtjük el még a gondolatát is annak, hogy a Balatonba dobjuk a lemerült akkut és a töltőt! Ha az akku végkisülésig merült, nem egyszerű dolog feltölteni: ilyenkor elfelejtjük a hagyományos töltőket.



Mi tehát ilyenkor a teendő?

Elvisszük a telepeket az első sarki akkukereskedőhöz, ahol az eladó a szokásos sablonszöveggel közli: ez az akku kidobandó, de ha lehet, a privát ólomgyűjtőjébe helyezük a cuccot. Ezek a forgalmazók többnyire nagyon nagy környezetvédők ám! Persze rögtön elénk is raknak egy formás árlistát, amiben alig negyvenezer forintért vehetünk egy új akkumulátort. Az ember ilyenkor zsigerből érzi, hogy valami itt nagyon nincs rendben...

Gyorsan felütöm telefonom webböngészőjét, és rákeresek: végkisült akkumulátor. Huhh és mmm, meg a nagy semmi! Egy halom bonyolult leírás, semmi érthető... Hosszas másodpercekig nem túl értelmesen bambultam a semmibe, és hallgattam, ahogy a kereskedő masszív folytonossággal gyözköd arról, dobjam csak a gyűjtőjébe a „rossz akkumulátorom”. Ezen a ponton még nem tudtam, mi a megoldás, de tudat alatt elkezdett dübörögni bennem egy elég konkrét megérzés: lehet, hogy ez az ember üzleti érdekből hazudik nekem, és eltitkol valamit...

Meg is látogattam további három akkusegély-céget, ahol ugyanazt a dumát lökték az arcomba. Persze a másodiknál rutinosan az akkukat már ki sem vettem az autó

ból, csak odahívtam a szakit, hogy mérje meg és töltsse fel. Mikor a harmadik cégnél jártam, már majdnem feladtam... Lehet, hogy ezeket a „mélykisült” akkukat tényleg nem lehet visszahozni az életbe? Az eladó segédmunkása kérés nélkül elkezdte kipakolni az autóból a rossznak titulált akkukat, és sunnyogó komótosággal elindult a cég privát ólomhulladék-gyűjtője felé. Persze gondosan ügyelt, hogy az akkuim gyári csomagolásának maradványai véletlenül se sérüljenek a lepakolásnál. Ekkor ismét jött a furcsa megérzés: valami itt továbbra sincs rendben. Lehet, hogy egy nagy, globális mutyi van a dolog mögött? Gondolkoztam fél percig, aztán a hulladék-tárolóból visszapakoltam az akkuimat az autóm anyósülésére, és leléptem.

Be kell vallanom, ekkortájt már elég kényelmetlenül éreztem magam. Egy nagy halom ólmot fuvarozok a városban ide-oda egész nap, és veszekszem olyan emberekkel, akiknek ez a szakmájuk, ezt a sportot űzik évtizedek óta.

Ekkor egy taxi izomból rám dudált, mert szabálytalanul bamba voltam. Én pedig egy hirtelen ötlettől vezérelve azonnal megállítottam. Elsőre elég agresszívnek bizonyult a taxis, de mikor adtam neki egy ezrest, azonnal lenyugodott. Megkértem, hogy a rádiójával álljon át három percre a taxik társalgó frekvenciájára, és kérdezze meg, hol lehet végkisülésbe lement akkukat feltölteni Budapesten. A választ nem tudta a Google, de a taxis analóg rádióján fél percen

belül hárman is megmondták a megfejtést: <http://www.lestlakk.hu>

Estére járt, nem hagyhattam annyiban – a nemrég befogadott, és ekkorra már valószínűleg igen éhes kutyám ugyan biztos, hogy szétszedi a nappalit otthon, de azonnal elindultam Lestihez! Lesti egy hatvanas éveit taposó „bölc”, aki záróra után is barátságosan fogadott. Az akkukat becipeltük és megmértük: nincs baj, mondta Lesti. Hátramentünk egy katonai hűtőszekrény-szerűséghez, amin mindenféle egzotikus kapcsolók és mérőműszerek pislogtak rám az 1950-es évek elektronikai világából. Az igazi értékek túlélnek mindent, jó szemlélni, hogy van még ilyen. Hogy a franc esne belé, miért kell ennyit keresgélni a jó dolgok után! Hihetetlen, hogy mekkora az információszenyezés az interneten. Lesti ránézett egy rozsdás műszerre és közölte: az akkuk jók, reggelre vihetem feltöltve, ötszáz forint lesz per darab!



Szívesen elbeszélgettem volna még vele, de mivel már későre járt, inkább gyorsan leléptem. Másnap, szállítás közben utamba esett az egyik akkusegélyes cég. Megálltam és kiraktam a legfőbb szaki asztalára a rendbe hozott, feltöltött akkut. A főszaki felismert, és hangosan elismételte az előző napi sódert. Aztán rán-

cos homlokkal rámért az akkumra, majd ijedt tekintettel azonnal viszketni kezdett. A megoldást tudta ő jól, hisz ez a szakmája. Rögtön érvelni is kezdett: hát őnekik nincs is nagyáramú töltőjük, és egyébként is fáradjak ki az üzletből, ne szórakozzak velük, ne rontsam itten a boltot...

Ezek után el tudom képzelni azt is, mekkora szemfényvesztés, ami a hazai elektromos hajópiacra dől. Mit is halottam nyáron? A sokadik elektromos hajó gyullad ki és súlylyed el a Balatonon akkutöltési hiba miatt.

Érdemes tehát kreatívnak lenni, eltérni a megszokottól, új megoldásokat keresni. Igen, az igazi szakemberek néha rossz fejek, maguknak való, antiszociális emberek. Jó fejnek lenni pedig üzletileg nagyon megéri... Sajnos, a logikus szakszerűséget egyre gyakrabban írja felül az üzleti érdek. Borzasztó látni, hogy egyesek reklámfelületek felvásárlásával bizalmat gyártanak maguknak, és ipari szinten hülyítik a népet. Fura világot élünk. Manapság többnyire

azt nevezik környezetvédelemnek, hogy a tömegesen keletkező „lehasznált” akkumulátoroknak szép nagy, elkülönített konténereket építenek közvilágítással, állami pénzből... De mi lenne, ha arra koncentrálnánk, hogy a meglévő gyártmányainkat újítsuk fel, ahelyett, hogy folyamatosan kidobjuk az egyszer használtat? Ez macerás ügy, tudom, de nem lehetünk ekkora sznobok! Belegondoltál, hogy Te miért veszel új plazmatévét? A régi miért nem jó?

Kicsit visszafelé is nézhetnénk, és megőrizhetnénk a múlt értékeit. Józan ésszel, a szélsőségeket elkerülve. Az az igazság, hogy elfelejtettünk keresni! A megszokások alapján élünk, és közben teljesen ellustultunk – pedig van élet a Google-n túl is.

Kényelmes és hangzatos tévhit, hogy (csak) a multik gonoszok és környezetszennyezők! Mi, fogyasztók vagyunk a legfőbb felelősek. Ha azt akarjuk, hogy jobb legyen, nekünk kell változtatnunk.

Hortobágyi Gábor

Okosodjunk, mielőtt döntünk!

Hortobágyi Gábor akkumaffiás leleplező cikke felkeltette érdeklődésünket, és beko-pogtattunk a szakemberekhez.

Elsőként Horn András, az akkumulátorok forgalmazásával foglalkozó Elektropower Kft. ügyvezetője fejt ki véleményét:

Korszerű hajóakkumulátorok

Az árban és műszakilag is megfelelő akkumulátortípus kiválasztását érdemes körültekintően elvégezni, mert a későbbi problémák leggyakrabban már az első lépésnél elkezdődhetnek.

Kinek ne lenne ismerős a „vettem olcsón egy jó kis Banner, Bosch, Exide vagy Varta akkumulátort” kezdetű kikötői legenda születése. A hipermarket-kínálatot áttekintve az ismert márkák népszerű, egymással árban és bőségben versengő, ám csak a termékcsalád belépő szintjét képviselő gépjárműindító ólomakkumulátoraival találkozunk.

Az autózás és a vitorlázás igényei alig összehasonlíthatóak. Képzeljük csak el: mintha autónkat hat hónapig egyáltalán nem, aztán pedig jobbára hétvégenként vennénk igénybe úgy, hogy a motorját éppen csak beindítva a garázsból kidöcögünk 100 métert, majd ott néhány órára „járatnánk” a hűtőtáskát, a rádiót, és még a világítást is működtetnénk.

Az autóakkumulátoroknál a magas hidegin-dító áram és a karbantartás-mentesség a fő szempont. Ez utóbbit a folyadék-elektrolitú akkumulátoroknál mindeddig csak a tartós kisüthetőség (ciklusállóság) rovására tudják megvalósítani, a töltéskor a gázképződéses elektrolit-fogyást kiküszöbölő kalcium (Ca) ötvözetű ólom elektródák alkalmazásával. A csökkent ciklusállóság mellett a hajós felhasználáskor további problémaként jelentkezik, hogy a több havi szárazföldi tárolás miatt bennük gravitációs savrétegződés jön létre. Ez az élettartamot úgy csökkenti, hogy az edényzet alján lévő sűrűbb elektrolit a rács-korróziót megnöveli, a lemezek felsőbb rétegeiben híguló kénsav pedig a szulfátosodást segíti. Tehát valójában nem a kb. 3% havi önkisülés a főprobléma, hanem a keve-

redés hiánya, és ezen az önkisülés pótlására korábban bevált és elterjedten használt csepptöltők sem igen segítenek a keveredést biztosító gázbuborékok hiányában.

A hajózás szempontjából kedvező ciklus-élettartamú meghajtó-akkumulátort forgalmazóknál kereshetünk, de érdemes az interneten is körülnézni. A kabinba, bútorzatba vagy az ágy alá begyömöszöléshez az indítózáshoz is alkalmas karbantartásmentes, úgynevezett felitatott elektrolitú VRLA-AGM, csak világítási célra a hosszabb élettartamú zselés VRLA-GEL rendszerű akkumulátor ajánlható. Ezek alacsony önkisülésűek és mentesek a felsorolt hibáktól.

A lakó- vagy túrahajókon a nagyobb és eltérő igénybevétel miatt ajánlatos ez utóbbi rendszerűeket kombináltan beépíteni.

Érdemes szem előtt tartani, hogy az akkumulátorok a környezeti hőmérsékletre, az alul- és a túltöltésre is érzékenyek, ezért megfelelő töltési karakterisztikájú automata akkumulátortöltővel kell rendelkezniük a maximális élettartam eléréséhez. A téli tárolást teljesen feltöltött, száraz és tiszta állapotban, lehetőleg fagymentes helyen végezzük.

Ha már ismerjük az akkumulátor-felhasználók keserű tapasztalatait, és a forgalmazó jó tanácsaival is fel vagyunk vértelve, lássuk a kérdést egy másik megvilágításból, az elektromos hajókat gyártó Classic Hajógyár Kft. tulajdonosa, Schleer Ferenc interpretálásában:

Akkumulátorok: savas, zselés és lítium

Az emberek nagy része az aksit az autóból ismeri, és csak a 12 vagy 24 V-os akkuban gondolkodik.

A **savas aksik** tekintetében vannak komoly különbségek. Itt is meg kell különböztetni, hogy mire akarom használni. Az autóból ismert aksik, az úgynevezett starterek, azaz indító-akkumulátorok rövid ideig nagy áramot adnak le: 2-5 mp-ig 60–100 A-t, mert ez a dolguk, hogy megforgassák a motort, és ha jó az autónk műszaki állapota és pöccre beindul, akkor az aksit

kímélve sok évig használhatjuk gond nélkül.

A hajóknál, vagyis az elektromos motorral működő hajóknál úgynevezett munka-akkumulátorokat használunk, hasonlóan a targoncákhoz illetve egyéb ipari gépekhez. Ezeknek az ún. munka-akkumulátoroknak az a dolguk, hogy hosszú időn keresztül nagy áramot adjanak le folyamatosan. Ezek elég nehezek, mert ezt a tulajdonságukat a magas ólom-tartalommal tudják elérni. Nagyjából lehet azt mondani, hogy itt a minőséget kilóra mérjük... A feszültség is eltér az általánosan ismertektől, mi a rendszereinknél 6 V-os akkukat alkalmazunk: sorba kötve 8 db adja a 48 V-os feszültséget. Az amperitása is különböző, van 80–600 Ah-s verzió is, de arra is van lehetőség, hogy esetleg a jobb helykihasználás érdekében 2,2 V-os cellákból építsünk blokkokat. A savas aksik hátránya a hajós alkalmazásnál a nagy súly, amit cipelnünk kell, továbbá, hogy teljesítménynek csak maximum 80 százalékáig lehet – pontosabban szabad – lemeríteni, mert ezt követően ún. mélykisütésbe megy, amit a szabályozott töltők már nem tudnak visszatölteni. Van némi karbantartási igénye, a desztillált vizet időnként pótolni kell a párolgás miatt, valamint télen is tölteni kell, mert különben, ha lemerül, tönkremegy a hidegben. Előnye viszont, hogy ha valamiért mélykisütésbe ment, viszonylag kis költséggel rendbe lehet hozni, valamint megfelelő töltőrendszerrel töltve és szakszerűen karbantartva az élettartama akár 8-10 év is lehet. Ezt az adatot osztják bérhajó-üzemeltetőktől tudom, a konkrét típust is meg tudom adni, ha valakit érdekel, véletlenül nálunk is lehet kapni. A mi hajóinkban a legrégebbi aksicsoport ebből a típusból 5 éves, és még ma is remekül működik. A minőségben megfelelő aksik ára pl. 6 V 240 Ah kb. 50 000 Ft/db+ÁFA, de higgye el mindenki, megéri!

Zselés akkumulátorok: Erről sokat nem tudok írni, ezt mi nem használjuk, mert szerintünk nem a legmegfelelőbb a hajómotor hajtására a már fent említett, hosszú távú használati célok miatt.

Ezek az ún gondozásmentes aksik, ami ugyan kényelmes a tulajdonosnak, de nagy hátránya, hogy mélykisütés után eldobható, nem lehet rendbe tenni, valamint maximum a tárolt energia 60 százalékát lehet igénybe venni anélkül, hogy az aksi mélykisütésbe menjen. Természetesen a mélykisütést senki normális ember nem csinálja szándékosan, de vannak a hajóséletben olyan pillanatok, amikor a kapitánynak döntenie kell: EMBER vagy TECHNIKA? Hát én az Embert választanám, de azért később a technikát is rendbe raknám, ha lehet.

Lítium aksik

Ez aztán az igazi kihívás a szakembereknek, de talán a nem túl távoli jövő egyik, hangsúlyozom, egyik megoldása.

Ebben a témakörben, mivel mi is most ismerkedünk ezzel a technikával, csak az általam ismerteket tudom leírni, de ez azért több, mint amit általában a vásárlók tudnak, és nem baj, ha néhány ember egy kis infóhoz jut.

Többféle verzió van: a Lipo lítium polimer, a Lion a lítium ion, és a Lifepo a Lítium ferrum polimer.

Ezek – sok minden más mellett – abban különböznek egymástól, hogy az alkotóanyagaik okán a súlyuk jelentősen eltér egymástól, valamint a biztonságossági fokozatok is ennek megfelelően alakul.

Ez nagyon kényes technika, csak igen komoly műszaki feltételek biztosítása mellett lehet biztonságosan működtetni. Ezeknél az akkumulátoroknál ugyanolyan fontos a töltési fázisban a sorba kötött cellák cellánkénti töltésének szabályozása, mint kisütési fázisban az egyforma cellafeszültség szinten tartása. Ha ezek a feltételek nem teljesülnek, abban az esetben a cellák melegeknek, és rosszabb esetben felrobbanhatnak. A legkevésbé robbanásveszélyes a Lifepo típus, viszont ez a legnehezebb is a többihez viszonyítva. Ezek működése jelentősen eltér a savas vagy

zselés aksiktól, mivel a tárolt energiát gyakorlatilag teljesen ki lehet venni belőlük, a kisütés folyamatában nem törik le az üzemi feszültség. A savas akkuk esetében a kisütés folyamán a nagy terhelés következtében leesik a feszültség, és ez a folyamat a tárolt és kivehető energia minimum-szintjéig tart. A lítiumok akár a névleges kapacitásuk többszörösével is terhelhetőek, amelyre a gyár megadja a szükséges információkat, de feszültség szintjüket az utolsó pillanatig tartják.

Ez azért lényeges, mert ezeknek az aksiknak a használatával a motornak nagyjából állandó üzemi körülményeket tudunk biztosítani, legalábbis a tápellátást illetően. Természetesen ez csak akkor igaz, ha a vezérlés és a szabályozás tökéletesen működik, valamint a töltés maximálisan elvégzi a feladatát.

Nagyon fontos, hogy senki ne akarjon otthon legőzni velem, mert ez nem a sufnituning kategória!!!!

A lítiumok nagy hátránya a jelenleg nagyon magas ár, ami a mi esetünkben azt jelenti, hogy egy 48 V-os 400 Ah-s rendszer, ami egy egymotoros hajót tud hajtani, minden részegységével, töltővel együtt kb. 25-30 000 euróba kerül (+ Áfa) a Lifepo típusból. Nagy előnye még, hogy a súlya jelentősen könnyebb, mint a savas aksiké, bár ez is típusonként változó, a legbiztonságosabb a legnehezebb, de még ez is kevesebb, mint a fele az azonos kapacitású savas aksikénak. Az árcsökkenés az autópálya fejlesztéseinek köszönhetően rövidesen be fog következni, szerintem két, maximum három éven belül.

A gyártásuk gyakorlatilag szinte kizárólag Kínában történik, mivel Európában számít a környezetvédelem. Az európai cégek a felügyeleti rendszereket (BMS) és a töltőket fejlesztik elég sokan, de a kínaiaknak is van, amit a gyártó is tud szállítani.

Aksik töltése, töltőrendszerek

A lítiumról nem írok ebben a fejezetben, mert az előbb már részleteztem, amit szükséges tudni róla.

A savas aksik esetében ez már egy másik történet.



Ahhoz hogy a hajónk jól működjön, az aksikat teljesen fel kell tölteni! Ami nem mindegy: hogyan és milyen töltővel. Az aksik élettartama nagymértékben, sőt meghatározó mértékben függ a töltőberendezés működési paramétereitől. Olyan töltővel kell tölteni, amelyik megfelelő szabályozással rendelkezik, s az egyes töltési fázisokban biztosítja a szükséges energiát és figyeli a folyamatot.

Általában a jó töltők 4 töltési fázisban működnek, a legvégső a csepptöltés, ami lehetővé teszi, hogy a töltő akár egy hónapig is rajta lehet az aksin, és tökéletes lesz a töltöttség. A töltési időt nagymértékben

meghatározzák az adott kikötő helyi lehetőségei, mivel a tapasztalatok szerint általában 10, maximum 16 A áll rendelkezésre a hálózati parti áramrendszereken, ezért a max. 25 Ah-s töltőket figyelembe véve – az aksi kapacitásától függően – általában 12–14 óra között van a megfelelő töltési idő. A lítiumokat lehetne sokkal gyorsabban is tölteni, de itt szintén a parti áram korlátozza a lehetőségeket. Természetesen a piacon sokféle töltőnek látszó tárgy kapható, de itt is igaz, hogy a jó töltő az drága. Egy 48 V 25 Ah-s töltő, ami garantálhatja az akkuk 8-10 év élettartamát, 170- 280 ezer Ft + Áfa áron kapható. Nagyon fontos, hogy ha a hajónkat téli tárolásra leállítjuk, az aksiknak teljesen feltöltött állapotban kell lenniük, valamint télen havonta legalább egy-két órát tölteni kell, mivel az önkisülés miatt lemerülhetnek, és a fagyás miatt tönkremehetnek.

Hajós életérzés van.



BUDAPEST
BOATSHOW



március 3-6.



hungexpokiállítás
programod van

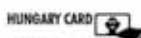
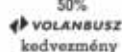
Programod van.

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 szörfösök** 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



**SUN
EAST
3200**



VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



www.jeanneau.hu



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

ADEX YACHTING | 1136 BUDAPEST, TÁTRA U. 12/A | TELEFON: (+36 1) 270 0017

BÉRELHETŐK A BALATONON!

A JEANNEAU Magyarország, balatoni charter partnere az EastCraft Experience Sailing

www.eastcraft.hu

