

# PORTHOLE

# 3

## BOAT SHOW

Lejtmenet

## FELKÉSZÜLÉS

Tavaszi teendők



## Periférián

A hazai vitorlázás központja Közép-Európa legnagyobb tava, a Balaton – és ez vitathatatlanul így is van rendjén. Remélhetjük csak, hogy ez a csodálatos vízterület hamarosan a mostanánál is méltóbb nemzetközi elismertségben részesül. Nem szabad azonban elfeledkeznünk arról, hogy vitorlázók és vitorlás szervezetek hazánkban nem csak a Balatonon vannak.

Ennek tudatában – a 2009-ben megválasztott új elnökség célkitűzéseivel összhangban – a Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége hosszú évek után, 2010-ben a Balatonon Kívüli Vízterületek Bizottságának megalakításával konkrét lépést tett a kevésbé középpontban tevékenykedő vitorlasközösségek érdekeinek képviseletére.



100% vitorlázás

# PORTHOLE KLUB



## Porthole Klub – kezd a tavaszt kedvezményekkel!

Kezdődik a szezon. Itt az utolsó lehetőség, hogy pótoljuk hiányosságainkat, felkészítsük a hajót, kiegészítsük vagy lecseréljük felszerelésünket, és nem utolsósorban frissítsük ruhatárunkat.

A Porthole klubkártya-tulajdonosok most akár több tízezer forintot is megtakaríthatnak, ha élnek a nekik járó kedvezményes vásárlási lehetőségekkel. Szemezgessünk egy kicsit az elfogadóhelyek listájáról, és nézzük, mire lehet szükségünk a szezonkezdéshez!

- **Biztosítás: UNIQA**
- **Hajós ruházat, cipők: Jóhajó, Maritime**
- **Díjmentes állapotfelmérés, tanácsadás: Fűzfóplaszt, Ricky Bt.**
- **Kötélzet: Jóhajó**
- **Motorkarbantartás: Monti Bt.**
- **Veretek: Jóhajó, Maritime**
- **Hajóápolási anyagok, szerszámok: Maritime, Mimoker**
- **Navigációs műszerek, térképek: Mimoker, Worldgate**
- **Hajóelektronika: Elektro Power**
- **Szörf: Webslider**
- **Festékek, bevonatok: Ricky Bt.**
- **Charter: Pannon Yacht**

A klubkártya-elfogadóhelyek teljes listája és elérhetősége, valamint a kedvezmények pontos mértéke megtalálható Portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

Csatlakoznál a Porthole Klubhoz? Honlapunkon keresztül ezt is megteheted, a féléves tagsági díj mindössze 3750 Ft.

További elérhetőségeink:

**T: 06 20 951 3366**    **E: [porthole@porthole.hu](mailto:porthole@porthole.hu)**

# tartalom



- 5 **Utánpótlás, élsport és új koncepciók – miért is?**
- 7 **Sikeres hétvégék Portorozban.** Vadnai Benji arany, öccse, Jonatán bronz, míg Hunfalvy Péter egy ezüst- és egy bronzéremmel gazdagodott.
- 9 **Allianz Dragon Grand Prix**
- 10 **J24 Primo Cup.** Alapvetően Eriket okoljuk mindenért! Mert különben ki a jó fenének jutna eszébe 2500 kilométert rángatni a hajót, át fél Európán?! De ne szaladjunk ennyire előre: októberben körlevél az osztálykapitány úrtól, hogy hát „gyerekek, lesz ez a verseny, aki akar, menjen! Bogár tehát beültetve a fülbe. Logisztika indul: és ezen nemcsak az utánfutó- vagy a sofőr-kérdés megoldását kell érteni, hanem a „Drágám, elugranék négy napra Monacóba!” jellegű beszélgetéseket is.
- 11 **Magyarrá lett a világbajnok F-18-as hajó.**
- 12 **Yardstick Trophy 2011.** A Somogy Megyei Vitorlás Szövetség szervezése mellett kilenc vitorlás sportegyesület kilenc tóparti településen rendezett tizenhárom vitorlásversenye alkotja a 2011. évi YST Nagyhajós Kupasorozat állomásait
- 14 **Olympic Sailing Week, Split**
- 16 **A Kereked Vitorlás Klub története.** A 70-es évek legvégén adott volt egy feltöltött üres telek Csupakon, a Balaton partján – eredetileg strandot terveztek a külker-vállalatok, de ezt az akkori rendeletek nem engedték. Adott volt továbbá egy tehetsős sportklub (Külker SC), amely kész volt egy vitorlás szakosztályt alakítani és finanszírozni. Már csak néhány lelkes vitorlázó kellett! Ilyen is akadt, végül Bartha Feri vezetésével 1979 decemberében sikerült is a szakosztályt megalakítani.
- 18 **Áprilisi programok a Balaton körül**
- 21 **Boat Show után szabadon.** Ambivalens érzésekkel bontottuk a standot az idei hajókiállítás utolsó estéjén a Hungexpón.
- 21 **Mentés és segítségnyújtás.** Vészhelyzet esetére.
- 25 **Joshua Slocum: Vitorlával a Föld körül.** Most induló sorozatunkban a hajós irodalom legjavából adunk ízelítőt. Akinek ismerős egy-egy könyv, nosztalgizhat egy kicsit, mások pedig talán kedvet kapnak az olvasáshoz.
- 28 **Balatoni skiyachting.** Gyárlátogatás némi élvezkedéssel.
- 29 **Műszerrendszerek.** Ahogy fejlesztjük a hajónkat, egyre több műszer kerül rá. Sebességmérő, mélységmérő, széljelző, GPS és egyéb navigációs, kommunikációs eszközök. Gyakran csak magában bekerül egy új eszköz, pedig rendszerbe kapcsolva további funkciókhoz juthatunk.
- 32 **Súlyos kérdések: beszéljünk a tókesúlyról!**
- 33 **Zsebcirkáló** – hajó az asztalon, 2. rész.
- 34 **Keresztül a Csendes-óceánon.** Méder Áron földkerülő kalandjáról feltehetőleg minden olvasónk hallott. Mostani útja során már a technika is felnőtt Áron képességeihez: egy 42 lábás hajóval vitorlázik át a Csendes-óceánon. Sőt, aki érzi az elhivatottságot, akár csatlakozhat is hozzá. Mi mindenesetre nyomon követjük, és rendszeresen beszámolunk a legérdekesebb pillanatokról.
- 36 **Csőrlőzéshez Nordic walking** – avagy a négykézláb járás művészete

## 2011. március



A termék környezettudatosabbágot és környezetbarát gyártástechnológiát tartalmazó vízelvezető ábról készült, újrateljesíthető és újrahasznosított szálakból származó alapanyagokból készült!

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Aknai Miklós, Alibán András, Andrásy Zsolt, Bodnár Imre, Bolya Mercedes, Detre Dia, Detre Szabolcs, Farkas Tamás, Horn András, Kalocsai Zsolt, Kocsis Bálint, Leiner András, Nánási Balázs, Rest Bulcsú, Rick Csaba, Schneider István, Szigeti Szabolcs, Wilk Zsófia **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS:** APEX DESIGN KFT. **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. március 21. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** BÖRÖCZ TAMÁS.



(folytatás az 1. oldalról)

Felmerülhet sokakban a kérdés, miért is van szükség egy ilyen bizottságra, hiszen a Magyar Vitorlás Szövetség országos hatáskörű sportszövetségként az egész országra kiterjedően szabályozta és szabályozza a sportág életét. Mondhatnánk, hogy a „játékszabályok” adottak, mindenki keresse meg benne a helyét, és érvényesüljön, ahogy tud! A képlet azonban korántsem ilyen egyszerű, hiszen az adottságaikból adódóan perifériára szorult területeken a vitorlázás helyzete sokkal összetettebb, mint gondolnánk. Az itt működő szervezeteknek, melyek elsősorban külön-

ringésébe. Nyugati mintára idővel kisebb tavainkon is professzionálisan működő vitorlasműhelyek kialakítását és a teljes vitorlástársadalom egymáshoz való viszonyának szorosabbra fűzését kell megcéloznunk egy magasabb fejlettségi szint elérése érdekében.

A Bizottság megalakítását gyorsan követte a konkrét munka beindítása – elsőként a kisebb vizeinken működő területi szövetségek és egyesületek helyzetéről készült felmérés látott napvilágot. Az adatgyűjtő munka helyszíni látogatásokkal egybekötve történt egy minél realisabb kép kialakí-

fejlesztéseiket.) Láttuk azonban a lelkesedést és az elszántságot is. Ezekben a vízterületeken a vitorlásélet fontos velejárója a jelentősebb vitorlasközpontokban egyre inkább kihálalófélben lévő társadalmi munka és önzetlen anyagi szerepvállalás. Szinte mindenhol találni olyan embereket, akik egész életüket a környék vitorlasközösségének áldozzák, persze nagy örömmel. Nyáron gyerektáborokat és vitorlásfoglalkozásokat tartanak, télen különféle közösségi programokkal tartják egyben a csapatot. Egyre gyakrabban rendeznek versenyeket, sőt igyekeznek ranglista-versenyek rendezési jogát is megszerezni, melyek lebonyolítása – ismerve a körülményeket – különösen példás teljesítmény a rendezőktől.

Felhasználva a begyűjtött anyagokat és a szerzett tapasztalatokat, a Balatonon Kívüli Vízterületek Bizottsága – ahogy arról Portálunk is beszámolt – az MVSZ történetében először összeállított egy programot, amely átfogóan kíván – elsősorban szakmai – támogatást nyújtani a kisebb vízterületeken működő vitorlasközösségeknek. A program a szakmaiságot szem előtt tartva alapvetően három fő elemre bontható:

- 1.) A különféle versenyek rendezésében, szervezésében és a bírászkodás terén nyújtott szakmai és adott esetben technikai segítség a professzionalizálódás előmozdítása érdekében.
- 2.) Segítségnyújtás a szervezeti és működési tevékenység terén (érdekérvényesítés, lobbizás, forrásfelkutatás, pályázatok).
- 3.) Pályázati úton támogatás nyújtása kizárólag a helyi vitorlásélet fellendítése, fejlesztése céljából.

A program hamarosan az elnökség elé kerül, sikerességét azonban elsősorban nem a döntéshozók, hanem az érintettek aktivitása fogja eldönteni. Bízunk benne, hogy ezzel az első lépéssel egy olyan komolyabb felzárkózási folyamat veszi kezdetét, melynek hosszú távú nyertese mind mennyiségi, mind minőségi szempontból a magyar vitorlázás lesz.

**Schneider István**



féle sporthajó-tulajdonosokat tudnak sorikban, többek között meg kell küzdeniük a sportággal szemben meglévő, nem minden esetben pozitív attitűdökkel, az érdekérvényesítés nehézségeivel és az általánosan jellemző pénzhiánnyal.

Pedig nekünk szükségünk van ezekre a vitorlázókra és vitorlasközösségekre, hiszen a Magyar Vitorlás Szövetség mind a szabadidő-, mind a versenysport szintjén célul tűzte ki a vitorlássport népszerűsítését, melynek egyik fontos eleme lehet a perifériára szorult területek minél intenzívebb bekapcsolása vérke-

tása érdekében. Az így kapott eredmény nagyjából egybevágott korábbi feltevéseinkkel, ugyanakkor számos pozitív élménnyel is gazdagodtunk. Láttuk, hogy az itt végzett – szinte kizárólag társadalmi – munka mellé sok esetben jelentős szakmai támogatásra lenne szükség. Egyértelművé vált, hogy nagyban nehezíti a helyzetet a tény, miszerint egyes egyesületek gyakran évente körülbelül annyi bevételből gazdálkodnak, mint két átlagos hajóhely ára Balatonfüreden. (Ebből az összegből fedezik a fenntartással, illetve a működéssel kapcsolatos kiadásait, és tervezik meg

ELNÖKSÉGI ÜLÉS

# Utánpótlás, élsport és új koncepciók: miért is?

Felfokozott várakozás előzte meg az MVSZ elnökségének legutóbbi, márciusi ülését.

Hogy a feszültséget a szervezet kényszerű alkalmazkodása generálta-e az új állami sportvezetés elvárásai által gerjesztett megfelelési kényszer okán, vagy csupán egy újabb megvilágosodási hullám tanúi lehetünk? Nem tudom. Mindenesetre kíváncsian foglaltam helyet az ülés hallgatói között. Kettlen képviseltük a nyilvánosságot: egy kedves élsportoló-apuka és jómagam. Az elnökség aktív tagjain és alkalmazottain kívül a bizottságok munkájában részt vevő érdekeltek is feltűntek, az elnökség passzív tagjai azonban szokásuk szerint hiányoztak ugyan, de nem feledkeztek meg szavazataikat a vita kimenetelétől függetlenül

átruházni egy megbízható ügyvezető társelnökre. Megpróbálom összefoglalni, hogy a legsúlyosabb kérdésben milyen vélemények és érvek hangoztak el – és egyáltalán, miről is folyt a vita.

Az élhajózást a szövetség szigorúan és akkurátusan szervezett rendszerében az Olimpiai és Élsport Bizottság (OÉB) irányítja és felügyeli a delegált jogkörök és ügyrendben meghatározott mozgástér keretében. Magyarán, az olimpiai felkészülést szolgáló kompetenciáknak ez a szakmai csúciszerve, de jelentős döntéseket az elnökség hoz. Hogy ez így működőképes-e, azt nem tudom, de tény, hogy az elnökségnek eddig még nem sikerült több olimpiai cikluson átívelő, kőbe vésett koncepciót elfogadnia, sőt emlékeim szerint még egy négyéves időszakot sem tudtak eddig ritmusváltás nélkül végigfuttatni. A helyzet az Utánpótlás Bizottságban (UB) sem sokkal jobb, azzal a különbséggel, hogy itt a legnagyobb áldozatot hozó támogató, a szülő is érdekelt – és képes is érdekeit érvényesíteni. Mindenesetre az OÉB szorgalmasan járta a maga által kikövezett utat, az UB szállította a tehetségeket, és jöttek is az eredmények – ami, valljuk be, messze meghaladta a várakozásokat.

A magyar vitorlázók már ott nyüzsögnek közvetlenül a világ legjobbjai mögött, de hogy oda be is kerülhessenek, ahhoz a jelenlegi koncepciót meg kell változtatni. De izziben! Miért baj az, ha tudjuk, mit kell csinálni, miért nem azt tesszük? Mert ezt hivatalosan – a szülőkkel is egyeztetett törekeny egyensúly mentén – az OÉB-nek kellene meglépnie, de nem ez történik. Az elnök felkért egy munkacsoportot, melynek tagjai minden kétséget kizáróan kitűnő és eredményes edzők és versenyzők, de véleményüket integrálni kéne az OÉB által formálisan is működtetett döntési struktúrába, még akkor is, ha ez jelentős érdeksérelmet okoz. Az elnökségi ülés előtt mintegy négyórás fejtágítón készítették fel az elnökség és a bizottságok meghívott tagjait a kényszerű irányváltásra. Azt talán elfelejtettem említeni, hogy még ebben a nonprofit és



kiemelten közhasznú szervezetben is, mint a Magyar Vitorlás Szövetség, minden a pénzről szól. Az új hatalmi berendezkedés sportszerve deklaráltan csak olimpiai felkészülésre ad majd támogatást, de azt bővebben, mint eleddig. Hogy a vitorlázásra majdan ebből mennyi jut és milyen arányban, még nem sejjik. Már ez is elég ok a koncepciók megváltoztatására, de ez azt is jelenti, hogy a jövőben csak igen kevés gyerek juthat szövetségi támogatáshoz, még azok közül is, akik az utánpótlás legszebb eredményeivel büszkélkedhetnek.

Az ülésen az előzetesen kialakított konszenzus megdőlni látszott, legalábbis ezt tükrözte a határozat megszövegezése körüli tanácsstalanság.

Ami nekem ebből ájtött, az eléggé lehangoló. Családok óriási áldozatokat hoznak, hogy gyermekeik részt vehessenek egy olyan felkészülési programban, amelynek végcélja a sikeres olimpiai szereplés lehetősége. Ez a program most átíródik. Hogy szakmailag helyes irányban, azt nem kétlem, de azok a srácok, akik most kiesnek a rendszerből, könnyen elveszíthetik a hitüket. Lassan megrendezhetnének a hitehagyott fiatalok bajnokságát! Igen komoly mezőny gyűlne össze... Mi volt még az Elnökségin? Olvassátok el a hunsail.hu oldalát, az érdemi határozatokat ott találjátok! Amiről nem szólnak határozatok, az egy kb. 50 perces vita az elnökségi ülések jegyzőkönyvvezetési technikájáról, vagy a kistavak problémáiról szóló betérjesztés kérdése, mely sajnos a fáradt elnökség ingerküszöbe alatt maradván csendben elhamvadt. Nem úgy egy évek óta görgetett technikai kérdés vitája, mely egy új építésű klasszikus hajó osztályba fogadásáról szól.

A probléma azért is akut, mert egy technikai kérdés kapcsán felmerült a szövetség jogi és ebből következő anyagi felelőssége is. Kíváncsian várom az úgy kimenetelét, mert a korlátozott Kékszalagon is egyre több technikai furdang legalizálása vár határozott állásfoglalásra!

**Gerő András**

# Optimisteseink is megkezdték a versenyszezont

Február végén legifjabb versenyzőink, az optimistések is vízre szálltak, s neves nemzetközi regattákon kezdték meg az idei versenyszezont.

A válogatott keret tagjai – noha betegségek és iskolai elfoglaltságok miatt csupán csökkentett létszámmal – a spanyolországi Palamosban kezdték meg a felkészülést. A hat főt számláló kis csapat majd egyhetes edzőtáborozást követően – ahol mindenféle szélviszonyban volt részük, a 25 csomótól egészen az enyhe breeze-ig – a rangos, 359 versenyzőt felsorakoztató KABB Trophy-n mérettethet meg. Az edzések során fiataljaink napi 4-5 órát tudtak edzeni remek időjárás viszonyok között, s lehetőségük nyílt norvég, német, lengyel versenyzőkkel összeállni és közösen gyakorolni. A versenyen azonban már nem volt ekkora szerencséjük az időjárással. Az első napon ugyan még 6-8 csomós DNY-i szélben, gyönyörű nap sütésben három remek futamot sikerült teljesíteniük, ám azt követően a szerencse elpártolt a rendezők és versenyzők mellől, s szél hiányában a fő időtöltés a várakozás lett, nem pedig a vitorlázás. De egyelőre ne szaladjunk ennyire előre – kanyarodjunk vissza az első versenynaphoz. Az immáron hatodik alkalommal megrendezett regattára idén 20 nemzet 359 versenyzője adta le nevezését, akiket a nagy létszám miatt hat csoportra osztott a rendezőség. A forgolódó, trükkös szélben Vadnai Jonatán és Péch Lóri is kiválóan kezdett, Joni a 9., míg Lóri a 10. helyen zárta csoportjában a nyitó futamot, majd a következő kettőben is remekül helyálltak. Három futamot követően Joni az előkelő 14., Lóri pedig a 20. helyről várta a folytatást, míg Gyapjas Zsombi a 88., Ziegler Kristóf – aki még csak most bontogatja szárnyait a nemzetközi porondon – a harmadik futamban a 24. helyen ért célba, s ezzel az összesített 202. helyen állomásozott. Korchmáros Sára a 263., Takácsy Lilla a 280., Roznár Katalin pedig a 299. helyezéssel jutott az első versenynapon a 359 fős mezőnyben, ami, mint utóbb kiderült, egyben a végeredményt is adta. Két nap halasztás, ám egyikén sem elegendő a szél a további futamokhoz. Igaz, ami igaz, vasárnap ugyan megérkezett a várt légmozgás, ám sajnos nem időben ahhoz, hogy a

rendezőség a kitűzött határidőn belül el tudja rajtoltatni a csoportokat, ám a legszorgalmasabbak még vízre szállhattak, ha nem is egy futam, de egy utolsó edzés erejéig.

Mindeközben Opatijában zajlott a Carnival Cup, ahol a Spartacus Vitorlás Egylet és a BYC optisai álltak rajthoz a 122 fős nemzetközi mezőnyben, s akik valamivel szerencsésebbek voltak, ugyanis eggyel több, azaz négy futamot sikerült teljesíteniük a három nap leforgása alatt, változatos szélviszonyok között. Legeredményesebben Tenke Áron szerepelt, aki a 42. helyet szerezte meg, egy re-

**A forgolódó, trükkös szélben Vadnai Jonatán és Péch Lóri is kiválóan kezdett, Joni a 9., míg Lóri a 10. helyen zárta csoportjában a nyitó futamot**



mek 9. helyezést is bezsebelve a második futamon. Galgóczy Tamás az 52., Pintér Niki a 85., Durbák Marci pedig a 86. helyen zárta a regattát, amely előtt két remek edzésnapot tudhattak magukénak. Mindkét társaság kitűnő edzés- és versenynappal gazdagodott, s remek hangulatban kezdték meg a 2011-es versenyszezont.

**Az edzések során fiataljaink napi 4-5 órát tudtak edzeni, s lehetőségük nyílt norvég, német, lengyel versenyzőkkel összeállni és közösen gyakorolni**

**E.B.**

## Benji nyert Hyeres-ben

A több mint egyhetes Ile des Embiez-i edzőtáborozást követően a SailCoach Hungary versenyzői – Vadnai Benji, Rozsnyay Domi, Hunfalvy Péter és Bakóczy Robi – február utolsó hétvégéjén rajthoz álltak a Mediterrán Bajnokságon Hyeres-ben, ahol három osztályban – Laser Standard, Radial és 4.7 – 11 ország 170 versenyzője mérkőzött meg egymással a legjobbaknak járó érmeikért öt futamon keresztül.

Kiváló időjárás viszonyok között szombatonként, vasárnap pedig három futamot sikerült teljesíteniük a fiataloknak. Az első napon élénk, part felől fújó, enyhén forgoló, míg másnap 5-6 Beaufort erősségű szélben küzdhettek egymással és gyakran az elemekkel a versenyzők. A vasárnap első két futam erős szele rendszeren próbára tette a fiatalokat,

több borulással is találkozhatunk, ám a második futam végére a szél fokozatosan csökkent, majd teljesen elállt s ellentétes irányból kezdett fújni, ami víz felől érkező szél lévén erős hullámzást okozott, amelyben még egy futamot tartott a rendezőség a mezőnynek.

Benji végig magabiztosan vitorlázott s három futamgyőzelmet bezsebelve tetemes, 28 pontos



Fotó: Toth Mátyas

előnyel zárta a regattát a 43 főt számláló Laser 4.7 mezőnyben, és megszerezte idei első aranyérmét, ráadásul egy olyan rangos viadalon, mint a Mediterrán Bajnokság. Radialosaink közül Rozsnyay Domi szerepelt a legeredményesebben, aki a 26. helyen

végzett a legnépesebb, 83 hajót felvonultató mezőnyben, míg Hunfalvy Péter csupán az első napon állt rajthoz, így a 76. helyezésig jutott. Laser Standardben Bakóczy Robi egyetlen teljesítményt nyújtva a 19. helyet szerezte meg.

**Eszes Bernadett**

## Sikeres hétvégék Portorozban

Vadnai Benji arany, öccse, Jonatán bronz, míg Hunfalvy Péter egy ezüst- és egy bronzéremmel gazdagodott

Március első két hétvégéjén kellemes időjárás viszonyok között versenyezhetek fiataljaink a szlovéniai Portorozban, ahonnan kiváló eredményekkel és szépen csillogó érmeikkel térhettek haza.

Az első hétvégén csupán Hunfalvy Péter (LR), Takács Levente (L4.7) és Vadnai Jonatán (OP) állt rajthoz, ám a második napon már csatlakozott hozzájuk Vadnai Benjamin (L4.7) és az optimistes Tenke Áron is. Míg az első regatta a laser radialosoknak, addig a második a laser 4.7-eseknek volt válogató az Európa- és világbajnokságra a szlovén versenyzők



Fotó: Vadnai Péter



számára, így az ország legjobbjaival küzdhettek meg fiataljaink.

A JK Piran rendezésében március 4-6. között lebonyolított viadalon három nap alatt nyolc futamot teljesítettek versenyzőink, melyeken élénk, közepes és gyenge széljárásban is kipróbálhatták magukat. Az első napon Takács Levente iskolai elfoglaltsága miatt még nem tudott rajthoz állni, így három futamról is lemaradt, ám a következő napokon remek teljesítménynek s futamgyőzelmének köszönhetően az összesített lista hatodik helyén zárta a regattát. Laser Radialban Hunfalvy Péter – megszerezve élete első külföldön szerzett futamgyőzelmét – ezüstérmet szerzett, míg Jonatán egyetlen hellyel lemaradva a dobogóról a negyedik helyen zárta a 76 hajót számláló Optimist regattát. Három versenyző, három különböző osztály, s mindhárom futamgyőzelmével végzett az élvonalban.



Fotó: Vadnai Péter

A sikeráradat a következő hétfőgőn, március 12-13-án is folytatódott – ha lehet mondani, fokozódott. A kétnapos, ötfutamos regattán Laser 4,7-ben Vadnai Benjámín hyeres-i sikere után három futamgyőzelemmel ismét a dobogó legfelső fokára állhatott, míg Radialban Hunfalvy Péter zsebelt be egy bronzot előző heti ezüstje mellé, s csatlakozott Vadnai Jonatán is szintén egy bronzéremmel. Takács Levi a 9., míg az optimistes Tenke Áron

egyenletes teljesítményt nyújtva a 20. helyen zárta a versenyt, melynek első napján 4-5 Beaufort erősségű szélben 3, illetve 4 futamot teljesítettek az osztályok versenyzői, amit még egy futammal toldottak meg vasárnap, ám ekkor már gyenge, leálló szélben.

Az öt ország versenyzőit felvonultató regattán – ahol ugyan nem a legnépesebb, ám meglehetősen rangos mezőnyök gyűltek össze, felsorakoztatva a szlovének legjobbait – versenyzőink remek helytállással bizonyították tehetségüket.

Lasereseink egyhetes szünetet és némi iskolai tanulást követően március 21-én újabb hosszú útra indulnak, melynek során két válogatóversenyen küzdhetnek meg az Európa-bajnokságra való kijutási jogokért a Garda-tavi Torbole-ban, majd azt követően a svájci Luganóban, a Laser Európa Kupa versenysorozat első két fordulóján. Vadnai Jonatán pedig csupán a szomszédos városig, Koperig menetelt, ahol a teljes Optimist válogatott kerettel edzőtáborozik Török Péter és Perényi Miklós vezetésével a március 18-20. között megrendezésre kerülő regatta előtt.

Ahogy azt a jelek is mutatják, a tavasz beköszöntésével teljes mértékben megkezdődött a versenyszezon, s egyre sűrűsödnek a programok versenyzőink életében.

Sok sikert hozzá fiúk, lányok, csak így tovább!

**Eszes Bernadett**



## Szörföseink újra Cádizban

Véget ért az újabb cádizi megméretetés a 2012-es olimpiai kvalifikációs VB helyszínén, a VI. Andalúz Olimpiai Hét keretein belül. A tíz futam alapján Detre Diána a 10. helyen végzett a rendkívül erős női mezőnyben, Gádorfalvi Áron pedig a 8. helyezést szerezte meg.

A nőknél a dobogó legfelső fokára a rutinos rókának számító, többszörös világbajnok, olimpiai bajnok olasz Alexandra Sensini állhatott föl, míg a férfiaknál a pekingi bronzérmes Shahr Zuhari bizonyult a legjobbnak.

A négynapos versenyen igencsak meggyűlt a versenyzők baja a szeszélyes, bár nyáriasan meleg széljárással. A rendezők kitarításának köszönhetően előfordult, hogy már naplemente után futottak be a versenyzők, mert csak estére kerekedett annyi szél, hogy futamokat lehessen rendezni.





## ALLIANZ DRAGON GRAND PRIX CANNES - 2011.

**A**cannes-i téli dragon-versenysorozat egyik legrangosabb, négynapos regattáján vettünk részt február végén. Előző nap este érkezünk, és egy kényelmes reggelizés után lementünk a kikötőbe, hogy ne a tülekedésben daruzzunk, hanem nyugodtan felkészülhessünk a 13 órás rajtra.

Azonban a Palm Beach félszigeten, a klubban, ahol télen állnak a hajók, csak egy-két lézengő dragonost találtunk. Gyanús volt a dolog, hogy nem tudunk valamit, mert hetven üres utánfutó volt a külső parkolóban, és sehol senki. Talán a kiírást nem olvastuk el tüzetesen? A helyi francia menő, Boillot Christian (FRA 400) is ott készülődött, aki végül megnyugtatott, hogy itt lesz a közelben a verseny. Csak épp a többiek még előző nap letették a hajókat és átköltöztek a Pantiero Boulevardon levő Öreg Kikötőbe (Vieux-Port), a vár alatt, az új Festival-Casino palota mellett berendezett „Dragon Village”-ba. Amúgy 11-kor lett volna a rajt, ha van szél...



Végre nyugodtan fel tudtuk készíteni a hajót: szerelés, pasztázás, majd komótosan ledaruztunk és ott vártuk a szelet.

Délben keletről lengedezni kezdett valami, és kimentünk edzeni egyedül. Egy óra múlva került elő a hatalmas mezőny (65 hajó) a városi kikötőből. A szél addigra lelohadt, ezért nehéz volt elindulni. Visszalótt rajtok, fekete tábla, ahogy szokás.

Utóbbiakat szerencsére megúsztuk, pedig volt olyan, amikor 18 hajó volt felvéve krétával!

Jól sikerültek a rajtok, de a jó helyeket ugyebár épp akkor csináltuk, amikor be ragadtunk. Persze nem kell összeomlani egy rossz rajttól, hanem azonnal ki kell fordulni! A hatalmas méretű pályán általában a széleken volt a jó pozíció, középen lemaradtak a hajók. Viszont az egyik szél sokkal jobb volt, mint a másik, és ezek váltogatták egymást, így ha rossz oldalt választott valaki, könnyen a negyvenedik helyen találta magát.

Az oroszok szokásuk szerint „annyian voltak, mint az oroszok”. Nagyon felkészült csapatok ezek, csupa profi, de ők is hátra tudtak esni „kínlódni”. Kivétel a RUS 34, akit eddig vertünk, de most megtáltosodott és megnyerte a versenyt. Igaz, hogy ott ül a hajóban az a Myzichenko, akivel a vitorlás pápa, Mankin is olimpiát nyert Starban. Ezekben a 7-10 csomós szelekben mindenki gyors volt.

Az angol „vaslady”, Wilkinson-Cox Gavia Jerboa nevű hajójával nagyon keményen kezdett, és öt futam után – szoros versenyben – vezetett. Az utolsó nap viszont nagyon rosszul sikerült neki, mert a rajt után beerősödött a déli szél, s abban lenyomták az oroszok és a német Hoesch Vincenték. Az előző este ünnepezték az új Jerboa hajót – talán ez árthatott meg?


Hullámzó volt a teljesítményünk, de nagyon jó szájjal zártuk a versenyt. Az első három futam után a 8. helyen álltunk, másnap a „véres péntek” a 20. helyre nyomott vissza, de az utolsó, erősszelesben megmutattuk, mi a „magyaros virtus”, és a 9. helyen futottunk be. Ez a végelszámolásban az előkelő 14. helyet jelentette.

A verseny után mindenki tervezgette a következő San Remó-i résztvételt. Mi viszont jeleztük: inkább csomagolunk, visszük haza a hajót, mivel olvad a jég a Balatonon, és nemsokára kezdődik a szezon.

**Detre Szabolcs**

## J24 Primo Cup

Alapvetően Eriket okoljuk mindenért! Mert különben ki a jó fenének jutna eszébe 2500 kilométert rángatni a hajót, át fél Európán?! De ne szaladjunk ennyire előre: októberben körlevél az osztálykapitány úrtól, hogy hát „gyerekek, lesz ez a verseny, aki akar, menjen! Bogár tehát beültetve a fülbe. Logisztika indul: és ezen nemcsak az utánfutó- vagy a sofőr-kérdés megoldását kell érteni, hanem a „Drágám, elugranék négy napra Monacóba!” jellegű beszélgetéseket is. Csabánál sajnos az egyéb elfoglaltság győzött, kereshettünk beugrót.

 Szuszu (Varjas Sanyi, Rozsda csapatából) ráért, a gipszét is leszedték addigra, kivan a létszám! Gábor és Peti már hétfőn nekiindul (a verseny csak pénteken kezdődik!), hogy beme-



legítés gyanánt síelgessenek egyet. Ami igen jól sikerül, a hegyre felkapaszkodó vitorlázók közül a mi drága jó kormányosunk bizonyul a leggyorsabbnak. Egy trófeánk tehát már van. Mi szerda este csatoljuk föl a hajót Füreden, aztán hipp-hopp, másnap tízre már a helyszínen vagyunk. Egy targoncás segítőkészen tolja helyére. Nahát, mi pedig nekiláthatunk az összeszerelésnek. Pietro olyan precizitással és műgonddal ragasztja fel a kapott matricát, hogy vegyszer nélkül valószínűleg sosem jön le. A maradécai megtekinthetők Füreden a hajó orr-részen. Árbocállítónk nincs, azt majd daruzáskor intézzük, minden más patent, délután négykor úszik a jármű. A délutáni edzés így csak lehetőség marad.

De legalább van időnk elmenni mérlegelni, ahol lefagy az arcunkról a mosoly: három kilogramm plusz! A mérést bonyolító ember nem kezd hosszas okfejtésbe, nem fenyeget, csak mosolyog: se baj, srácok, holnap nyolcra kaptok új időpontot. Ugyanakkor kétségünk sincs, csuklás nélkül hazaküldenek, ha nem teljesítjük ezt az egyszerű feltételt. Vacsora tehát nuku, van viszont szaunázás és jakuzzi. A reggeli is kimarad, ennek köszönhetően minden egyesbe jön, alámegyünk a határnak. Aznapra azonban ennyi öröm jut csak, futam indításához nincs elegendő szél. A Dragon osztály rutinja meglepő: a Rendezőség délután kiviszi ugyan a mezőnyt, de ők még a ponyvákat sem veszik le a kikötött hajókról. Este kicsi bóklászás a környéken, aztán nagy mennyiségű és igen finom vacsora (kösz, Pietro!).

A szombat sem indul biztatóan, de csak kerekedik annyi bríz, hogy ismét kiindulunk. Bent kuporgós szél van, de elindítják a futamot. Minket visszalőnek, megyünk a sor végére. Öt osztály versenyez egyébként ezen a hétvégén: Dragon, Esse 850, Melges 20, Surprise és a J24. Amikor végre nekiindulunk, jól kapjuk el a rajtot, caplatunk a pálya bal oldalára (alattunk talán 5-6 hajó rajtolt), sokáig tartjuk a tempót, de végül kicsúsznak alólunk a brazilok, az egyik olasz egység, valamint egy helyi brigád. Egyikük sem megy egészen haláltakra, fordulás után lekereszteznek, nekünk marad a sarokba menés, mert foltos a szél. Nem járunk amúgy rosszul, ötödiknek érünk fel. Rőzselángok a lelkünkben, meg az ideg, hogyan fogjuk megtartani, amit eddig elértünk. Csak ne szoruljunk ki egyik szélére sem a pályának, mert akkor mások diktálnak nekünk! Felfelé bal oldalon jöttünk, lefelé a jobbot választjuk, hosszan húz-

zuk a balcsapást, és naná, hogy úgy járunk, ahogy nem akartunk! Ráadásul kicsit elleng a szél is (már ami maradt belőle), így a bójához balcsapáson érkezők lesznek a nyerők, visszaesünk a kilencedik helyre. Megint balra tartunk, sebességünk megegyezik a körülöttünk haladókkal, de kell a türelem! Megint koppantunk a sarokban, rövid balcsapással vesszük célba a kreuzbóját, amit ekkor ér el az első, és lőnek neki. Vagyis rövidítés. Maradunk a lenti helyünkön, tulajdonképpen örülünk. Nem volt kicsi a pálya, rövidítéssel együtt is majdnem másfél órába telt teljesíteni! Több futam nincs, fogadás, aztán megint városnézés.

Vasárnap még olajabb a víz, mint előtte, de persze kivisznek, hát-ha. Semmi. A hiénák igen hamar megindulnak a daruzóhely felé, szerintem a Rendezőség még nem jelez semmi hivatalosat, amikor az első már az utánfutójukon állnak. Várakozás közben szét-szereljük a hajót (kivéve az árbocot), amikor szárazra kerül, lényegében csak lemosni kell. Így is hét óra lesz, mire hazafelé indulunk, előtte persze díjkiosztó, pezsgővel, falat kajákkal. Hétfő reggel még a BYC-ben érzük Pali bá'-t, így a hajó visszakerülhet a saját kocsijára, tehermentesítjük a kölcsönkapott utánfutót, elrakodunk, majd, akinek kell, az munkába indul.

A Yacht Club de Monaco? Elegáns, na! Hiába nincs hermetikusan elvágva a külvilágtól, azért csak bőrkanapék vannak a bárban, za-

kós a büfé személyzete, márvány a padló. Segítőkészek, kedvesek, nagyon értik a dolgukat: eszméletlen tempóval húzgálták például jobbra-balra az utánfutós hajókat a targoncájukkal. Rengeteg motoros keringett a pálya körül, a fotósoknak külön darabot biztosítottak. Róla külön meg kell emlékezni: kedves volt, közvetlen és igen nagyon profi. Azóta csak úgy emlegetjük: Carlo. *(Igen, Aliék a nagyhírű Borlenghivel paroláztak – a szerk.)*

Tapasztalatok: utazáshoz kell egy alsó ponyva! Alternatíva a háromszori mosás a helyszínen és az idegesség végig az úton, nehogy megsérüljön a test. Szintén szükséges az árbocállító, de ez már a Garda-tóra tett kirándulás után is nyilvánvalóvá vált. Szélessége miatt a hajó hivatalosan csak eldöntve szállítható, de erre állítólag egész Európában tesznek magasról. Kivéve Svájcot, emiatt a svédeknek kerülniük kellett. Jó szolgálatot tesz az utánfutóra szerelt doboz.

Külön köszönettel tartozunk

– Dödének, aki sofőrünk volt az úton, lévén egyikünk sem birtokosa a szükséges papíroknak

– Ny-nek, csapatunk privat fotósának, akinek néhány képét a rendezők is elkérték.

**Alibán András, HUN-14, NordTelekom**

Nyugi, Erik, nem haragszunk! :-)



## Magyarrá lett a világbajnok F18-as hajó

Minden történet elkezdődik valahogy. A miénk konkrétan 2010 tavaszán, amikor kipattant a fejünkből, hogy technikai fejlődésünkhöz szükséges lenne az M1 katamarán mellé egy F18, Hobie Wild Cat katamarán. Gondoltuk, ha az America's Cupra készülő BMW Oracle és a Sail Innovation csapatnak megfelelő edzőhajónak, akkor nekünk is tökéletesen jó lesz.

Akkor még csak nem is sejtettük, hogy ez a hajótípus szerelem lesz egy életre. Tekintettel arra, hogy a hajó legénysége 2 fő, az edzéseken egymást váltogatva hasítottuk a habokat. Rubik (Vándor Róbert) rendre felavatott mindenkit, hamar megtapasztaltuk, hogy mire képes az F18 Wild Cat. Pillanatok alatt egyértelművé vált, mit kell bírnia a legénységnek a vízen. Igyekeztünk az F18 katamarán szövetség által rendezett versenyeken is elindulni, hogy ne csak edzéseken fesszeggessük önmagunk és a hajó határait. Volt olyan verseny, amit akkora bukással zártunk,

hogy az árboc csattanásától visszhangzott a Balaton Kenesétől Keszthelyig. De részt vettünk olyan viadalon is, ahol a dobogós harmadik helyen futottunk be. Megszállottak letünk, egy vadmacska megszállottjai.

Ekkor már minden olyan szóra felkaptuk a fejünket, ami az F18-as katamaránózással volt kapcsolatos, pláne, amikor a 2011-es világbajnokság került szóba. Alig akartuk elhinni, hogy ekkora mázlisták vagyunk. Alig kezdtünk bele a katamaránózásba, máris az ölünkbe hullik egy óriási élményt ígérő verseny, hiszen 2011. július elején Magyarország

ad otthont az F18 világbajnokságnak!

A fizikális tréning mellett mentálisan is igyekszünk a maximumot nyújtani. Sűrű email-váltások során barátokra találtunk a nemzetközi F18-as klubokban is – ennek volt köszönhető nyár végi Garda-tavi edzőtáborozásunk –, majd így derült fény arra, hogy Alex Udin szeretné eladni a 2010-es világbajnokságot nyert Hobie Wild Cat-jét. Felcsillant a szemünk. Alex vitorlakészítéssel foglalkozik Franciaországban, a hajó 2010-ben kifejezetten a világbajnokságra készült, ahol a legjobb eredményt sikerült vele elérnie.



Azt már hallottuk, hogy sok 'meglepetést' rejt a gép, sokat tuningolták, számos apró változtatást eszközöltek rajta. Gondoltunk egy mérészet, és írtunk Alexnek, hogy érdekelne min-

ket a hajó, hiszen ezzel profik által fejlesztett és tesztelt technikához juthatunk.

Rövid egyeztetés után virtuálisan egymás tengerébe csaptunk. A bajnokhajó utolsó ka-

rib-tengeri versenyéről januárban a Franciaország nyugati partjánál fekvő Rouen kikötőjébe érkezett. Itt vehettük át a kataránt Alextől. Az F18-as január végén, fél Európán keresztül végre megérkezett Balatonfűzfőre. Nagyon várjuk a tavaszt, amikor először fogunk az új hajóval vízre szállni, és megkezdhetjük felkészülésünket a minden eddiginél több izgalmat és sportos küzdelmet hozó 2011-es szezonra.

**Kalocsai Zsolt** – *One d'Or Catamaran Sailing Club*

## Yardstick Trophy 2011

A Somogy Megyei Vitorlás Szövetség szervezése mellett kilenc vitorlás sportegyesület kilenc tóparti településen rendezett tizenhárom vitorlásversenye alkotja a 2011. évi Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozatot állomásait.



A 2010-ben a nyugati medencében újtára indított versenyrendszer idén átlépett a „csövön”, és síófoki, kenesei valamint füredi helyszíneket bevonva a Balaton teljes vertikumában kínál versenyzési lehetőséget. A YST nyugat felé is terjeszkedik, hiszen a Szigligeti Vitorlás Egyesület Aqua Kupája is szerepel a programban. A YST célkitűzése, hogy az általánosságban mostohán kezelt előnyszámrendszerű versenyzést rangosabb szintre emelje, színvonalas, sportértékkel bíró, hagyományokkal rendelkező regattákat szervezzen a teljes vitorlásszezonon átívelő versenysorozatában. Nem elsődlegesen preferált cél, hogy a résztvevőket a parton kápráztassák el a szervezők, sokkal inkább a versenyek vitorlás sportértékének dominanciája kell hogy érvényesüljön az egyes futamokon. A YST várja a sportolókat és versenyzőket a sorozat futamaira. A versengés május 14-én, Fonyódon indul a Kormorán Évadnyitóval, mely idén egyben a IV. Harmat Kupa is. Az utolsó verseny november 5-én lesz Balatonkenesén, a Balatonfői Yacht Clubban rendezzük meg az V. Dér Kupát. Idén már öt Bahart-kikötő is szerepel a YST állomásai között, és a Balaton legnagyobb (TVSK) és két legeredményesebb (BYC és SVE) klubja is részt vesz a YST sorozatban. A kupasorozat a közeli jövőben felrészülő hivatalos [www.yardsticktrophy.hu](http://www.yardsticktrophy.hu) honlapja mellett saját Facebook-oldalán is várja az érdeklődőket, sőt az egyes versenyek külön eseményoldallal is rendelkeznek a legnagyobb közösségi oldalon.

Az optimálisnak még jóindulattal sem mondható kikötői körülmények ellenére Fonyód az előnyszámrendszerű vitorlásversenyzés egyik fellegvára. Ennek megfelelően négy versenynek Fonyód a helyszíne – bár ebből egy regatta házigazdája a 25-ös jolle-flotta sásfészkekének számító Port Lacaj lesz. Az International & Schuller Kupa – Karsai Lajos Emlékverseny visszaköltözik Boglárára, és hosszú idő után a lellei Bahart-kikötőnek is lesz saját versenye: a Sekli Kupa. Ami szinte bizonyos, hogy a BL Apartments & Yacht Clubban, az új, de mára csernobili kipusztultságot mutató lellei kikötőben nem lesz se

YST futam, se semmilyen vitorlásverseny – köszönhetően a CIB Bank vitorlázókat megdöbbentő, értelmetlen, a kikötőt bezáró döntésének.

A Kenese Marina Port egyik legrégebbi időktől szervezett augusztusi versenye, az Alkotmány Kupa – TIGRES Kupa lesz a YST nyolcadik fordulója. Természetesen idén is része a YST versenyprogramnak az ábrahámi Rizling Kupa, a földvári Unitef Kupa és a BFYC-be költöztetett Dér Kupa is.

A kupasorozat programjában jellemzően egynapos versenyek szerepelnek, amelyeket általában szombatonként rendeznek. Kivételt képez a kétnapos Unitef Kupa és a vasárnapra eső Horváth Boldizsár Emlékverseny.

Tavaly, a sorozat első évében közel 250 hajó kapitánya döntött úgy, hogy részt vesz a Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozatban. Az idén bevezetett változások és a versenysorozat bővítése folytán ez a szám akár meg is duplázódhat. A 13 versenyből a résztvevők legjobb 8 eredményét értékeli a

kupasorozatban. Változik a bónuszpont-rendszer is, már a második versenytől jár pluszpont, így egy szorgalmas résztvevő, aki minden versenyen indul, akár ezzel annyi pontot gyűjthet, mintha a 13-ból egy versenyt nyert volna az osztályában. Az 1-6. helyezetteknek járó eredményességi pontok rendszere nem változik. Adott versenyen elérhető pontok száma a helyezés szerinti pontszámból, az indulásért járó alappontból és a szorgalom (bónuszpont) illetve a jó teljesítmény (eredményességi pont) következtében járó pontokból áll. A kupasorozat éves díjazása sem változik, minden osztály első hat helyezettje részesül elismerésben. Az SMVSZ a kupasorozattal szeretné erősíteni a vitorlásklubok összefogását, a klub-

regatták rendszerét és ezek által a vitorlás tömegsportot. A nagy nevezőszámú, szervezett versenyek egyben jelentős sportszolgáltatási díjbevételeket is eredményeznek a Magyar Vitorlás Szövetség számára, így másodlagosan a YST az utánpótláspont támogatásához is hozzájárul.

**Portálunkon megtalálható és letölthető a Porthole versenynaptára, amely hétvégekre lebontva gyűjti össze a vitorlás eseményeket, így a YST fordulóit is.**

## YST 2011 VERSENYNAPTÁR

### Kormorán Évadnyitó és Harmat Kupa

2011. 05. 14-14.  
Fonyód, FKVE

### Joker-Termoplusz Kupa

2011. 06. 04-04.  
Fonyód, FVE

### Sekli Kupa

2011. 06. 25-25.  
Balatonlelle, LVE

### Horváth Boldizsár Emlékverseny

2011. 07. 10-10.  
Balatonfüred, BYC

### International – Schuller Kupa és Karsai Lajos Emlékverseny

2011. 07. 23-23.  
Balatonboglár, LVE

### Rizling Kupa

2011. 08. 06-06.  
Ábrahámhegy, TVSK

### Pálos István Emlékverseny

2011. 08. 13-13.  
Fonyód, TVSK

### Alkotmány Kupa – TIGRES Kupa

2011. 08. 20-20.  
Balatonkenese

KMP VSE

### Kormorán Évadzáró

2011. 08. 27-27.

Fonyód, FKVE

### Aqua Kupa

2011. 09. 17-17.  
Szigliget, SZVE

### Unitaf Kupa

2011. 10. 01-02.  
Balatonföldvár,  
SVE

### Siófoki Évadzáró

2011. 10. 22-22.  
Siófok, SVE

### Dér Kupa

2011. 11. 05-05.  
Balatonkenese, LVE

## Szezonális ajánlat Orfűről

Az Orfűi Vitorlás Egyesület, az Orfűi Szörf Klub, a Pécsi Ércbányász Modellező Klub, az Orfűi Turisztikai Egyesület TDM Irodája és a Compass intenzív hajós rendezvényprogramot állított össze a 2011-es esztendőre.

Orfűn, a Pécsi-tavon régóta nem volt ilyen mozgalmas vízi élet vitorlázók, szörfösök, modellvitorlázók és egyéb hajós szakágak részvételével. Márciustól októberig lesznek versenyek és rendezvények. A szervezők célja, hogy a Pécsi-tó vonzáskörzetében élő hajósokat bevonják Orfű vitorlázásának vérkeringésébe.

Április 2-án, szombaton lesz az I. Tókerülő Modellvitorlás Túraverseny a Pécsi-tó északkeleti partszakaszán. A versenyen szinte minden típusú és osztályú mo-

dellvitorlással lehet indulni, akár többtestűekkel is. A modellvitorlázók – a hajómérettől függően – három osztályban versenyeznek. Az elmúlt években a Pécsi-tó körül kialakított sétány ideális terepet biztosít a modellvitorlás túra-versenyek rendezéséhez.

Április 23-án országos bajnokság helyszíne lesz az OVE Klub: a PÉMK rendez a Magyar Elektromos Hajó Bajnokság első fordulóját. A motorcsónakok hat különböző osztályban versenyeznek, jelen lesznek az F1-es kategória hajói is.

Május 21-22-én rendezik meg a III. Micro Magic Országos Bajnokságot. Budapest és Agárd után Orfű ad otthont a legkisebb, ugyanakkor legnépszerűbb modellvitorlás osztály kétnapos bajnokságának.

Június 4-én már az Optimistek, Laserek, Finnek és 470-esek foglalkoznak a tavat a Baranya Kupán. A regatta egy időben zajlik a Pécs–Orfű kerékpárút ünnepélyes avatónapságával és az orfűi Egészség Nap rendezvényeivel.

Július 9-én lesz a hagyomá-

nyos OVE Kupa, Optimist, Laser és Finn osztályok részvételével. Ezen a nyári hétvégén kerül sor az orfűi Halászléfőző Versenyre a Horgász Büfénél. Az augusztus utolsó hétvégéjét megelőző csütörtöki napon kezdődik az orfűi vitorlázás legnagyobb rendezvénye, a III. Compass Vitorlás Napok. A csütörtök reggeltől vasárnap estig tartó eseményen rendezik meg a XII. Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékversenyt, a szörf klub hagyományos Pécsi-tavi versenyét, az egyméteres és a 10-es modellvitorlás osztályok Országos Bajnokságát és a modellvitorlázók Pécsi-tó Kupáját. A rendezvényprogram október 22-én ér véget a Micro Magic modellvitorlás osztály II. Nyílt Baranya Megyei Bajnokságával.

## Olympic Sailing Week, Split Március 16-20.

Mind a hét tervezett futamot sikerült lebonyolítani majdnem minden osztály számára a hetedik alkalommal megrendezett Olympic Sailing Week négynapos versenyén, annak ellenére, hogy a második napon szél hiányában futam nélkül maradt a mezőny.

Szinte hagyománnyá vált, hogy sok magyar versenyző ezen a regattán kezdi meg az új évad versenyzését, melyet néhány napos helyszíni edzőtáborozással told meg. Nem volt ez másképp idén sem, s az időjárás a tavalyihoz hasonlóan ezúttal sem volt stabilnak mondható déli szomszédainknál, a horvátországi Splitben. A verseny kezdetét megelőző napon például olyan erős szél, hideg és szakadó eső várta a versenyzőket, hogy parti felkészüléssel, kondicionáló edzéssel tudták csak eltölteni a napot.

A regatta első napjára azonban kiderült az ég, előbukant a nap, s egy rövid halasztást követően két futamot sikerült lebonyolítani 15-23 csomó közötti szélben. A második napon azonban ismét közbeszólt a természet, s szél hiányában megint csak a várakozásé lett a főszerep. Hazánkat három osztályban, – 470, finn-dingi és női Laser Radial – 13 sportoló képviselte, akik közül Váradi Imre és Serke Áron egy ötödik helyezést követően futamgyőzelemmel zárta a nyitó napot, s a finn-dingis Beliczay Marci is kitűnő 6. és 7. helyezéseket gyűjtött be. Az utolsó két napon azonban kijutott a jóból. Szombaton az ÉK-i instabil szél 20 csomóról a második futam végére 30 csomó fölé emelkedett, némi fürdőzésre adva lehetőséget a versenyzőknek egy-egy hibázást követően. Váradi Imiék azonban két futamgyőzelemmel zárták a napot, s vették át a vezető pozíciót a 8 egységből álló 470 összesített rangsorban. A rendezőség vasárnapra még erőteljesebben fújó Bórárt várta, ami a hegyekből lebukó, pöffös, hideg és meglehetősen erős szél, ám az előrejelzés tévesnek bizonyult, így az utolsó versenynapon is lehetőség nyílt a versenyre.

Imiék ugyan kevésbé sikeresen zárták a napot, mint azt megelőzően, ám megtartották vezető pozíciójukat, s szerezték meg az összetett győzelmet a török Cinar testvérpár előtt – noha pontazonossággal, de több első helyezésüknek köszönhetően. Hasonlóan ellenfeléhez azonos ponttal végzett a szárnyait bontogató Gyapjas Balázs – aki a tavalyi Optimist Európa-bajnokságon 5. helyezést ért el, s ősszel megkezdte felkészülését a 470-es osztályban Kovács Mátéval – ám ő ebben a párharcban a rövidebbet húzta. Ezúttal is meg kellett elégednie az 5. helyezéssel, ugyanis a negyedik helyezett horvát kettősnek volt egy

második helyezése még az első versenynapon, míg Balázsék harmadik helyezésekig jutottak, így a végelszámolásnál alulmaradtak velük szemben. A harmadik 470-es párosunk, Sipos Orsolya és Zsófia az utolsó futamokat kihagyva a hetedik helyen zárta a regattát.

Legnépesebb küldöttséggel a finn-dingi osztályban képviseltük magunkat, ahol a 20 hajó közül öt magyar versenyző küzdött a legjobbaknak járó díjakért. Közülük Beliczay Marci szerepelt a legeredményesebben, aki 6. és 14. helyezések közötti futameredményeivel az összetett 7. helyet szerezte meg, míg Haidekker Péter a 13., fia, Elemér a 14., Héjj Ádám a 16., a magyar színekben versenyző Douglas Graham pedig a 19. helyezéig jutott.

A legnépesebb, 52 hajót számláló Laser Standard mezőnyben ezúttal nem képviseltettük magunkat, ám a másik olimpiai számban, női radiálban Karé Réka és Hegedűs Fanni is rajthoz állt. Réka egyenletes teljesítményt nyújtva az első harmadban, a 11. helyen zárta a regattát, míg Fanninak ezúttal meg kellett elégednie a 25. helyezéssel.

A tavaszi szeszélyes időjárás ellenére végül a Finn kivételével minden osztály számára sikerült lebonyolítani a tervezett hét futamot, s összességében sikeresen zárta a rendezőség a regattát, minket pedig örömmel tölthet el, hogy magyar páros neve is felcsendült a díjazottak között.

Győztesek listája: Laser Radial: Tina Mihelic (CRO), Laser Standard: (Tonci Stipanovic), Finn dinghy: Ivan Kljakovic Gašpic (CRO), RS:X Luka Mratovic (CRO) és a számunkra legszebben csengő eredmény: 470 győztes páros: Váradi Imre és Serke Áron (HUN)..



## Az első tavaszi hétvége

A kis balatoni körút Szántódon kezdődött a sátorban, ahol több hajó alussza békés téli álmát. Még nem nagyon zavarta őket senki a szunyókálásban, egy lélek sem járt arra. Mi is épp csak megnéztük a Póstást és mentünk tovább Fűzfőre, a BS-Fűzfő kikötőjébe, ahol az autóból kiszállva egyből megütötte a fülünket a felhúzókötelek csattogása... Tagadhatatlan kikötői hangulat! Itt sem volt még nagy mozgás, de egy-egy hajó körül azért már volt élet. Így találkoztunk Ágostházy Imrével és családjával, akik a Gandalf tavaszi helyztfelmérését végezték éppen. Lesz vele tennivaló, de egy fahajóval mindig van. Így van ez jól. Kicsit beszélgettünk arról, hogy mi lesz a fűzfői kikötővel, hiszen a tulajdonosváltással egy időben gyors átalakításról is érkeztek hírek. Az öböl szélesítése és mindkét partján vitorlaskikötő kialakítása, a horgászok „elköltözése” a kikötő előtti vízterületre, és így tovább. Az

információk szerint jelenleg engedélyeztetés alatt vannak a tervek. A helyzetet bonyolítja, hogy az öböl végében ma is üzemelő vízkivételi mű teljesít szolgálatot. Tény, hogy a három konténeren kívül tavaly az éttermet is átalakították. Lassan azért fejlődik a kikötő.

A BS-Fűzfőből a csaknem szomszédos Marina Fűzfőbe vezetett az utunk. Itt is vidáman csobog már a víz, a tél emlékét csupán a hullámvédek túloldalán hirdeti egy apró jégtócsa, ami még dacol a napsugarakkal. A kikötő éttermében a nagy ablakokon beáramló napsütésben melegedve ebédeltünk és igencsak úrrá lett rajtunk a tavaszi hangulat. Nehezen vettük rá magunkat az indulásra. Mint láttuk, több hajót csiszoltak, algagátoltak, némelyik pedig szemmel áthatóan már csak a daruzásra várt. Persze azért a legtöbb hajó még itt is alszik, de már nem sokáig...

A télnek vége, jöhet a tavasz!

Sz.F.



KEZDETEKTŐL NAPJAINKIG

## A KEREKED Vitorlás Klub

A 70-es évek legvégén adott volt egy feltöltött üres telek Csopakon, a Balaton partján – eredetileg strandot terveztek a külker-vállalatok, de ezt az akkori rendeletek

nem engedték. Adott volt továbbá egy tehetsős sportklub (Külker SC), amely kész volt egy vitorlás szakosztályt alakítani és finanszírozni.



Budapest, Szentendrei út 107-113.

tel. 1/3674905, 1/2501332

www.maritime.hu



Már csak néhány lelkes vitorlázó kellett! Ilyen is akadt, végül Bartha Feri vezetésével 1979 decemberében sikerült is a szakosztályt megalakítani.

1980 tavaszán indult az élet Csupakon, ahol egy konténer, egy vasvázás stég és már néhány hajó várta az új klub tagjait: verseny- és túravitorlázókat. Közöttük már több ismert sportlót is: Fináczy Gyurkát, Izsák Tibort, Toronyi Andrist, dr. Majoross Pétert és másokat.

A szakosztály vezetésével Farkas Tamást bízták meg, a teledi vezető és edző Kuba Zoli lett. A klub induláskor hármás célkitűzést fogadott meg (versenyvitorlázás, ifjúság nevelése, túravitorlázás támogatása), melyek a mai napig érvényesek. Szintén fontos volt a klub- és nem marinaszerű szerkezet fenntartása és működtetése.

Már az első évben sikerült 50-es osztályban bajnokságot nyerni (Fereteg), melyet a mai napig további 40 követett különböző hajóosztályokban. A jelentősebb hazai és külföldi díjak a klubház vitrinjében megtekinthetőek. Korábbi olimpiákon is büszkélkedhet a klub (Fináczy György: Tokió, München, dr. Hajdu Balázs: Sydney, Athén, Weöres Márti: Athén), és vannak földkerülő vitorlázóink is (Fa Nándi, Weöres Szabi, Bartha Andris, Fürstner Dodó).

A klub a 70-es évek szocialista gazdasági környezetében működve élvezte a KSC és a külker-vállalatok támogatását. Ezt viszonzva a cégek dolgozói és gyerekei részére vitorlás oktatásokat tartott. Ennek során évtizedek alatt ezernél több kisgyermek ismerkedett meg nálunk a vitorlázással. Emellett Weöres Laci és Hankó Álmos vezetésével felnőtt egy tehetséges ifjúsági csapat (Weöres Szabi, Boti, Márti, Bartha Andris, Fürstner Dodó és mások). Az alapítás után 6-7 évvel felépült a klubház, kikötő létesült. Ezek még mind a külkeres támogatásnak voltak köszönhetőek.

A társadalmi és gazdasági környezet 80-as évek végével kezdődő

gyökeres változását felismerve a tagság ezzel lépést tartott. Gyengült, majd teljesen megszűnt a „külkeres” támogatás. A klub a Külker SC nevet fenntartva, a tagok befizetéseire támaszkodva saját lábára állt. A klub tagjainak döntő többségéből megalakult a Kereked Kft., amely a vízparti ingatlan tulajdonrészeit a korábbi tulajdonosoktól fokozatosan megvásárolta. 2008-tól azután teljes mértékben a Kft. birtokába került az ingatlan, és az biztosítja a klub zavartalan működéséhez szükséges infrastrukturális kereteket is. Ez a névben is változást hozott: a Kerekedi öböl partján fekvő klubot kézenfekvően KEREKED Vitorlás Klubba keresztelték.

A klub ma alapvetően a tagság befizetéseiből és kismértékben egyéb anyagi forrásokból működik.

Ennek köszönhetően jelentős beruházások történtek az elmúlt években (kikötőbővítés, hullámvédő kőszórás, épület felújítása/bővítése, tereprendezés, kényelmi beruházások, ifjúsági hajópark kialakítása stb.). A három éve létesített büfé tovább növelte a komfortot.

A kikötőhelyek megteltek, és jelenleg további fejlesztés nem szerepel a középtávú tervekben. Ha majd bővítés lesz, akkor is kizárólag a tagoknak biztosítunk helyeket, megőrizve a klubjellegét és szervezetet. A parton ifjúsági és egyéb kishajókat (Finn, katamarán, Kalóz stb.) tárolunk. Klubunk ad otthont évek óta a vízimentők területi mentőcsapatának és hajójának is.

Érdekes a KEREKED életkori rétegződése is. Vannak az alapító „öregek” a maguk 65-70 évével, mellettük a gyermekeik, akik ma 30-40 évesek. és ma már azok gyermekei: 0-10 évig. Számuk szerencsére napról-napra növekszik, jelenleg kb. 120 fő! Valószínűleg ennek is köszönhető a klub mindmáig megőrzött családi jellege és több generáció „békés egymás mellett élése”. Ma egy 17 fős vezetőség, azon belül egy 3 fős elnökség irányítja a klubot. (Farkas Tamás elnök, Jamrik Péter és Bartha András



elnökhelyettesek. Tiszteletbeli elnökök: Bartha Ferenc és Finácz György). A négyévenkénti választások során valamennyi korosztály képviselői bekerülnek a vezetőségbe, ezzel is biztosítva a generációk igényeinek a lehetőségekhez képest optimális figyelembevételét.

A klub hosszú évek óta jelentős szerepet vállal a versenyek rendezésében is. Évente 5-6 Kereked verseny (köztük bajnokságok is) szerepel a naptárban. Ezek közül is különösen a „négykezes” verseny igen népszerű. Hagyományosnak számít a május 1-jei serdülő- és ifjúsági ranglistaverseny, amit közel harminc éve rendezünk közösen a szomszédos Égisz klubbal, mellyel megalakulásunk óta igen jó kapcsolatokat ápolunk. (Az ifjúsági vitorlázás fellendülését segíti a GRID Zrt. támogatása is.)

A kezdetektől a házigazdái vagyunk a Fa Nándi által beindított TBS szülő Balaton-kerülőnek is, de sokéves hagyományai vannak a háziversenyeknek is.

A klub tagjai nemcsak vitorláznak, de az MVSZ-ben is szerepet vállalnak az elnökségben, illetve a bizottságokban. Tagjaink közül Weöres Márta és Szabi az America's Cup közelébe is eljutott: 2008-ban a dél-afrikai hajó (Shosholoz) felkészítő stábjában kaptak szerepet. A hajó egyik akkori versenyzője, Ian Ainslie ma klubunk tagja. A nemzetközi vitorlás sportdiplomácia területén is sikeres tagjaink vannak: dr. Hajdu Balázs a Nemzetközi Finn Osztályszövetség elnöke, Weöres Márta a nemzetközi szövetség technikai bizottságában tevékenykedik.

Miután a klub Csopakon, a balatoni borvidék híres helyén székel, évente egyszer egy bormustrára is sor kerül, ahol a tagság profi és

amatőr borászai egy profi sommelier méltatása mellett bemutatják termésüket. Telepünk számos társadalmi eseménynek is otthont adott, és ezekre nyitott a jövőben is. Esküvő, keresztelő, üzleti fogadás és céges hétvége is színesítette már a palettát. Népszerű program az augusztus végi lecsóparti is.

Évente egy közös fotó készül a tagságról a csopaki telepen. Telente, ha az időjárás engedi, jégnapot tartunk, ahol a klub apraja-nagyja jégvitorlázik, korcsolyázik, csúszkál. Rendszeresen a téli közös síelések, valamint az idősebb korosztály tavaszi autóbuzos kirándulása. Az évet decemberben egy hagyományos közös összejövetellel zárjuk Budapesten. Fennállásunk 25. és 30. évfordulója emlékére évkönyveket adtunk ki.

Célunk, hogy az említett nagyszámú kissrácral megszeretessük a vitorlázást, a természetet és a Balatont. Ha ezt elérjük, sikeresnek fogjuk érezni erőfeszítéseinket. Ehhez alakítottuk ki a szervezetet, és rendszeresen fejlesztjük ifjúsági hajóparkunkat is. Természetesen a versenyezni kívánó gyerekeket is támogatjuk. Ezt a rendszert három éve indítottuk Weöres Laci vezetésével és ifjú segítőivel: Karácsony Rékával és Brencsán Dáviddal. A legügyesebbek mára az OP mezőny élvonalába küzdötték fel magukat.

Az elmúlt 32 év sikerei és eredményei biztos alapot képeznek arra, hogy a Kereked Vitorlás Klub Csopak továbbra is a magyar vitorlásélet egyik fellegvára maradjon.

Jó szélet!  
**Farkas Tamás**  
 elnök

## ÖRÖMMEL TUDATOM SZÉLES E VILÁGGAL, HOGY ELKÉSZÜLT AZ IDEI NYÁR **Gasztró-ütemterve**

Az eddigi tapasztalatok figyelembevételével és tanulságaival felvértezve elkészítettem azt a rendezvényt, melyben feltüntettem az előttünk álló nyár gasztronómiai eseményeit.

Idén is úgy áll össze konyhánk kínálata, hogy állandó, fix étlapunk mellett – mely tartalmazza kedvelt nyári salátáinkat, leveleseinket, hal-, szárnyas és marha húskételeinket, valamint tradicionális olasz tésztáinkat és kézzel gyúrt pizzáinkat, – megtalálható lesz Napi Ajánlatunk, amely nevéből adódóan mindennap más ételt tartalmaz majd (egy Napi Levest, kettő Napi Főételt, egy Napi Főzeléket, egy Napi Tésztát és egy Napi Desszertet).



Az étlap és a fenti Napi Ajánlatunk mellett pedig megrendezzük majd tematikus **'Gasztronómiai Hétvégéinket'**, amely a következőket kínálja:

Tavaszköszöntő **Vital-hétvége** – ennek kereteiben olyan nyersanyagokat használunk fel,

mint a hajdina, köles, leveles paraj, tofu, különféle bio nyersanyagok, lenmag, bulgur, kusz-kusz és más egyéb egészséges zöldségféle, olaj, ecet és csírák.

**Spárga-napokat** is rendezünk, hiszen amikor szezonja lesz ennek az igazán finom és

egészséges zöldségnek, vétek lenne kihagyni a spárgának a hallal, marhával, szárnyassal történő háziasítását.

A **Nemzetközi Gasztronómiai Hétvégék** sorában idén is megrendezzük az Olasz Hétvégét, a Tűz és a Fűszerek jegyében pedig Mexikó kulináris titkaival ismerkedhetünk meg.

Az eddigi nyarak legsikeresebb nemzetközi hétvégéje sem marad ki az idei rendezvényekből, tehát idén is tányérjára varázsoljuk Horvátország és a tenger legfi-

nomabb ajándékait az Adriai Hétvégénken.

A Nemzetek Konyhái közül bemutatjuk a keleti és az indiai konyhát is.

Ezen a nyáron is kalandozunk majd a különböző kulináris élvezetek között a **Főzeléktalók napján**, a **Csülök-napon**, a **Házi tésták hétvégéjén**, a **Prézli Days'** (avagy, amit a panír elbír) napon, az **Egészség-napon**, ami egyébként egészséges bioélelmiszerek vásárlásával is kiegészül majd. Végül, de nem utolsósorban a **'Gasztronómia nagy alakjai'** ren-

dezvény keretein belül megismerkedhetünk Krúdy, Mikszáth és Jókai kedvenc ételeivel is. Természetesen a fenti rendezvények sora nem teljes, mert biztosan választhatnak még a magyar konyha klasszikusaiból is, melyek a **Magyarok asztalán** kínálják majd magukat. Szóval lényeg a lényeg, idén sem lesz esemény nélküli a BFYC étterme.

Érdemes eljönni hozzánk, mert mi tányérjára varázsoljuk a világot!

**Jó étvágyat! Jóízű üdvözléssel: Kocsis Bálint** Konyhafőnök [www.bfyc.hu](http://www.bfyc.hu)

## PROGRAMOK

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Boglári Balin Próba	Balaton-boglár	Urányi János Sport és Szabadidő Központ	2011.02.01-2011.04.30.	Urányi János Sport és Szabadidő Központ Telefon: +36 85/350-398, +36 30/335-6409 E-mail: info@uranyi.hu Web: www.uranyi.hu
Borbarangolás Badacsonyan	Badacsony	Badacsonyi Pincészetek	2011.02.12-2011.05.28.	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 6. Tel: 87/ 531-013 E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu Web: www.badacsony.hu
Siófoki Tavasz Fesztivál	Siófok	Kálmán Imre Kulturális Központ	2011.03.18-2011.04.09.	Tourinform Siófok 8600 Átrium Üzletház (Fő u. 174-176.) Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117 e-mail: siofok@tourinform.hu
Kerekes Évadnyitó	Balatonalmádi	Balaton Bringakörút	2011.04.01-2011.04.03.	Balaton Kerékpáros Turisztikai Szövetség 8220 Balatonalmádi, Véghegy D u.8 Telefon: 06-70-383-6770 E-mail: iroda@marathon.hu Honlap: www.balatonbringa.hu, www.marathon.hu
Magyar Költészet Napja – Irodalmi Műsor	Badacsonytomaj	VMK és Könyvtár	2011.04.07	Városi Művelődési Központ és Könyvtár 8258 Badacsonytomaj, Római út 69. Telefon: 06-87/571-115 E-mail: vmk@badacsonyiprogramok.hu Honlap: www.badacsonyiprogramok.hu
MandulaÜnnep	Alsóörs, Felsőörs, Lovas		2011.04.15-2011.04.17.	Balaton Riviéra Turisztikai Egyesület 8228 Lovas, Főu.8. Tel: +36 70 371 8501 E-mail: info@balatonriviera.hu
Rügyfakadás Tavaszünnep	Gyenesdiás	Nagymező	2011.04.16-2011.04.17.	Tourinform Gyenesdiás 8315 Gyenesdiás, Kossuth L. u. 97 Telefon: 83/511-790 E-mail: gyenesdias@tourinform.hu Honlap: www.gyenesdias.info.hu
Húsvét Keszthelyen	Keszthely	Több helyszínen	2011.04.22-2011.04.25.	Tourinform Keszthely 8360 Kossuth L. u. 30. Tel: 83/511-660 Tel./ Fax: 83/314-144

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Első hajó fogadása	Balatonfüred	Hajó kikötő	2011.04.23	Tourinform Balatonfüred, 8230 Balatonfüred, Kisfaludy u. 1. tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
A Föld Napja – Ahol az első balatoni tűzhányók megszülettek	BFNP	Tihanyi-félsziget	2011.04.23	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 87/555-261 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Családi Nyúlkergető	Zalakaros	Gyógyfürdő tér	2011.04.23	Tourinform Zalakaros 8749 Gyógyfürdő tér 10. Tel./fax: 93/340-421
Húsvéti napok	Siófok	Rózsakert	2011.04.23-2011.04.25.	Siófoki Fürdőegylet Turisztikai Egyesület 8600 Siófok, Fő u. 174-176. 06-84/506-755 rendezveny@siofokportal.com www.siofokportal.com
Balatoni Húsvéti Kerékpáros Kerülés	Balatonalmádi	Balatoni Bringakörút	2011.04.23-2011.04.25.	"Balatoni Kerékpáros Turisztikai Szövetség 8220 Balatonalmádi, Véghegy D u.8Telefon: 06-70-383-6770 E-mail: iroda@marathon.hu Honlap: www.balatonbringa.hu, www.marathon.hu
Várkapunyító	Szigliget	Szigligeti vár	2011.04.23-2011.04.25.	Szigliget Község Önkormányzata 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-87/461-355 onkszigiget@t-online.hu www.szigliget.hu
Szent György-hegyi Napok	Hegymagas, Kispáti		2011.04.27-2011.05.01.	www.hegymagas.hu
Majális	Siófok	Rózsakert	2011.04.29-2011.05.01.	Siófoki Fürdőegylet Turisztikai Egyesület 8600 Siófok, Fő u. 174-176. 06-84/315-355 rendezveny@siofokportal.com www.siofokportal.com
Boldog Békeidő Hévízen	Hévíz	Belváros	2011.04.29-2011.05.01.	Tourinform Hévíz 8380 Rákóczi u. 2. Tel.: 83/540-131 e-mail: heviz@tourinform.hu web: www.heviz.hu
Szent György-napi pásztorünnep, marha(nagy) hajtás	Nagyvázsony	utcai terei	2011.04.30	Önkormányzat Nagyvázsony 8291 Nagyvázsony, Kinizsi u.96. 88/264-011 info@nagyvazsony.hu www.nagyvazsony.hu

## Digitális Velencei-tó

Megújult a velencei-tavi térképszoftver, kutyumániásoknak kihagyhatatlan darab! Íme, a fontosabb frissítések:

- Az összes kikötő pontosított kikötőhelyekkel, pontosabb partvonal-ábrázolással, nádasokat is beleszámítva.
- A nádasokban az ájtárókat és a természetvédelmi területeket is feltüntették.
- Vízi rendszetek állomáshelyei telefonszámokkal.
- Strandok, szabadstrandok, pontosított hajózási fé-

nyek és hajózási útvonalak, horgászstégek, vízisipályák és egyébek.

A térkép ára 5000 Ft. Az ár az ingyenesen frissülő térképszoftvert tartalmazza, készülékre töltve.

A Balaton és a Velencei-tó mintájára heteken belül elkészül a Tisza-tó is, amelyben nemcsak a kikötőhelyeket, de a víz alatti fa- és betoncsokk helyeit is feltüntetik majd.

*Figyelem: a Porthole Klubtagoknak 20% kedvezmény minden WorldGate-térképre!*



# Szélképek

Immáron második éve, a Lellei Vitorlás Egylethez kötődő Compass gondozásában jelenik meg a Szélképek című képeskönyv, melyben a hátrahagyott vitorlásszezon legjobb pillanatait megörökítő fotókat gyűjtjük össze. Nem egyszerű feladat az évi 7-8 ezer képből összeválogatni a könyv anyagát. Először általában én szelektálom a képeket az adott évben elhatározott témák szerint – így témánként 200-250 fotóra szűkül az anyag. Ekkor jön a neheze: a kiemelt képeket négy-öt LVE-s vezető tovább válogatja, némi káoszt teremtve az eddigi rendszerben. Végül Jánosi Péter szerkesztővel és Németh

Tamás grafikussal közösen zárjuk le a végleges tartalmat, ami már a nyomdakész állapotot jelenti. A könyvben van néhány olyan fotó, melyekről már az exponálás pillanatában tudtam, hogy részei lesznek a kiadványnak, de jellemzően az adott témához válogatjuk a képanyagot – bizonyos fotók ekkor kelnek életre, válnak népszerűvé. A könyvből 2009-ben 2200 példány készült, de tavaly már 3500 példányban nyomták. Szinte a teljes példányszám – köszönhetően a támogatóknak – reprezentációs célokat szolgál, de azért a könyv rendelés útján is megvásárolható a Compass magazin internetes oldalán.



Az elmúlt évek során sikerült elsajátítanom ennek a nem éppen könnyű műfajnak a technikáját. Épp úgy kell verseny közben nekem is koncentrálnom, figyelmem és sokszor a másodperc törtrésze alatt reagálnom, mint nektek a hajókon kormányosként és legénységként egyaránt. Összetett a feladat, hiszen itt nemcsak hajókat kell lefotózni a vízen, hanem hangulatokat, érzéseket, szerencsés vagy balszerencsés pillanatokat kell elkapni ezredmásodpercek alatt.

**Leiner András**

„Idén változtattunk a Szélképek szerkesztési elvein is, a fejezeteket ezúttal nem az egyes versenyek köré gyűjtöttük csokorba, hanem témák szerint csoportosítottuk. A fejezeteket pedig a jövő vitorlázó reménységei ajánlják olvasóink figyelmébe, nem titkolva azon szándékunkat, hogy a kiadványt étellel megtöltő sport utánpótlás-korosztályára irányítsuk a figyelmet.”

**Jánosi Péter**



## 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.



KIÁLLÍTÁSI KÖRKÉP

## BoatShow után szabadon

**A**mbivalens érzésekkel bontottuk a standot az idei Budapest BoatShow utolsó estéjén a Hungexpón. Tapasztalható egyfajta tendencia. Ez pedig, bármerről nézzük, nem a folyamatos növekedést tükrözi. Legyünk őszinték, a Budapest BoatShow évről évre kevesebb embert mozgat meg. Csökken a kiállítók száma, és ezzel együtt látogatóké is. Számomra (de valószínűleg abszolút értékben is) a legnagyobb úrt a Jeanneau távolmaradása okozta. Egyesek szerint ez annak tulajdonítható, hogy nem fért be az 50 lábás hajójuk (a kapun). Tavaly befért a Sun Odyssey 36i és a 45DS is... Az évek óta kiállítóként megjelenő Vega Yacht Balaton 25-ösével



és 295-ösével sem találkozhattunk. Sorolhatnám azon kiállítók sorát, akiknek a standjain 2010-ben még jókat beszélgettünk, idén valami miatt mégis távol maradtak.

A csütörtöki és pénteki nap klasszikusan nem vonz túl sok látogatót. Inkább a szakma van jelen, illetve azok az emberek, akik annyira érdeklődnek a hajózás iránt, hogy akár a munkájuk rovására is kilátogatnak a kiállításra. Ugyanakkor szombaton és

vasárnap is csak „fél ház” volt, amikor normálisan megtelne a csarnok. Hogy mi okozza ezt a jelenséget, arról oldalakat lehetne írni, de ez most nem cél.

Nyilvánvaló, hogy a gazdasági helyzet nem kedvez az olyan sportoknak, amik fajlagosan viszonylag drágán űzhetőek. Ez a látogatók számára éppúgy kihat, mint a szakma kiállítási kedvére. Egyre jobban decentralizálódik az ipar: mind többen választják a budapesti helyszín helyett a balatoni megjelenést, ami természetes, hiszen hajókat bemutatni mégiscsak vízben lehet a legjobban. Ugyanakkor fel kell tenni a kérdést, hogy mennyi kiállítást bír el a jelenlegi piac. Az sem biztos, hogy a vitorlás sport, mint olyan (a maga sikereivel) megfelelő helyet kap a médiában. Talán nem beszélnek róla eleget a TV-ben, a rádióban, vagy akár az interneten a sporttal foglalkozó műsorok, weboldalak.

Azért nem teljesen fekete a kép. A Bavaria igazán kitett magáért. Négy vitorlással és két motorossal illusztrálta, hogy minden igényt kielégítő modellsorozattal várják az érdeklődőket. A Dehler 32 (amit az év hajójának is jelöltek) két hete jött ki a gyárból, és mi már élvezhetjük a kényelmét. A Fűke 37-est és a Dolphin 28-ast is meg lehetett nézni, akárcsak egy ízig-vérig versenyparipát, az X-Treme 25-öst. Gyönyörű hajók és innovatív megoldások bizonyították, hogy az elektromos hajtásnak igenis van jövője, és egyre több igényt tud kielégíteni.

Igazán sokan látogatták meg a Porthole-standot, amit ezúton is igazán köszönünk! Jó volt találkozni, beszélgetni azokkal, akik rajtunk keresztül rendszeresen beszámolnak a körülöttük zajló eseményekről.

Többen írtak ötletfalunkra, aminek eredményeként hamarosan olyan témákat karolunk fel, amelyek eddig talán nem kaptak elég figyelmet. Kipróbáltunk egy SegWay-t is, de ez igazán nem tartozik a tárgyhoz.

Az utolsó dobozt is elpakoltuk, kipihentük a négy nap fáradsalmait. A következő megálló a tavasz, ami ellen ugyan még egy kicsit küzd a tél, de jól látjuk, hogy fogytán az ereje. Hajóink hamarosan a vízben ringatóznak, s a most elkezdett beszélgetéseket már valamelyik kikötő vendéglátóipari egységében folytathatjuk tovább.

**Szutor Feri**

.....

A VÍZBŐL MENTÉS

## Mentés és segítségnyújtás

**A**zt írta az újság, hogy a Porthole kiállítási standján gyűjtögetik a közérdeklődésre méltó cikktémákat. Az ötletbörze kínálatából nem volt nehéz választanom. Évtizedes gyakorlati tapasztalataimat szívesen osztom meg a lap olvasóival.

Az emberéletet veszélyeztető vagy a hajóút elzárásának veszélyével fenyegető, balesetet szenvedett hajó vagy úszó anyagok köteleke közelében tartózkodó minden hajó vezetője köteles a sa-

ját hajójának biztonsága által megengedett mértékben haladéktalanul segítséget nyújtani! A hajó vezetőjének minden rendelkezésére álló eszközt fel kell használnia a személyek mentése érdekében.

Fontos hangsúlyozni, hogy a mentés kivitele függ a vezetett hajótól, meghajtásától, kialakításától, üzemétől. Más a mentés, műveletezés egy mentési céllal üzemeltetett motorossal, mint egy kedvtelési célú vagy versenyvitorlással.

Csónakkal, motoros vízi járművel, vízi sportesz-

közrel a mentendő mindig a hullámvás, szél, folyás alóli oldalról közelítjük meg, hogy a hajó pontosan a közelébe kerüljön. Vitorlással félszélben, vagy szél alól cirkálva is megközelíthető a vízben lévő, majd fellúvólva, kilobogtatva kell megállni, úgy, hogy a luv-oldalon kihajolva a bajba jutottat biztonságosan meg lehessen fogni. Az a legjobb, ha a mentési szituáció érzékelésekor a hajóvezető azonnal félszeles irányt vesz fel, és ha szükséges, a lehető leghamarabb megperdül, illetve megfordul. A beemeléskor mártjuk meg, felhasználva a víz felhajtó erejét és a lágy részeket kímélve, lehetőleg megfordítva (háti oldallal) emeljük be.



Magasabb habvéddel ellátott, nagyobb szabadoldal-magasságú hajók esetében a mentés megkezdésekor célszerű a mentendő személy hóna alatt egy biztosítókötetet/hevedert átfűzni és rögzíteni. Vízből mentéskor ügyeljünk a folyamatos kontaktusra és a nyugtató, magabiztos fellépésre. Csónaknál a beemelést a csónak faránál végezzük, egyéb vízi járműnél az alacsonyabb oldalmagasságú, sima felületű helyeket részesítsük előnyben. Kiemelésnél, szállításnál alkalmazhatunk Rautekfogást (hátról a hónalj felől benyúlva felhúzzuk az egyik alkart a mellkas elé és mindkét kézzel ráfogunk), mely a mentendő kicsúszását megakadályozza. Abban az esetben, ha nem találunk ép alkart, olyan eszközt kell keresni, amit a sérült két hóna alatt áthúva biztonságosan meg bírnak fogni, és azzal ki tudjuk emelni (pl. összehajtott takaró, vontatókötél, mentőheveder – lásd a képen). Esetleg, ha kis súlyú a sérült és átérjük, saját karunkat átfogva is megpróbálhatjuk kivenni.

A vízben fuldoklót soha ne tévesszük szem

elő! A mentést lehetőleg több ember végezze. Mentőeszköz igénybevétele során ügyeljünk arra, hogy a mentendőt meg ne sebezjük.

Eszközök hiányában, ha a helyzet úgy kívánja, szükség esetén úszva kell a bajbajutottat kimenteni. Úszva mentés során a fuldoklót hátról közelítjük meg. A mentéshez a hónalj alatt átnyúlva, az alkarra ráfogva és azt a mellkas irányába felhúzza, a mentő a balesetest a hátra fordítva, a saját testével megtámasztva húzza. Ügyelni kell, hogy a mentett arca mindig a víz színe felett legyen. Azonos oldali kézzel, azonos oldali karra fogunk (a bajbajutott alkarját felhúzza a mellkasa elé) vagy csak hónaljfogást alkalmazunk (matrózfogas).

Eszméletén lévő nyugodt embernél lehet toló, vontató fogásokat alkalmazni. Pánik esetén legjobb a Flaig-féle béklyófogas, mert ezzel a vontatófogással tartható legjobban kontroll alatt a mentett. Ennél a fogásnál a hátán fekvő személy mögé kerülve egyik kézzel megfogjuk az ellenoldali kézfejét a tenyere tetején, a másik kezünkkel álfogást alkalmazunk.

Nyugtalan, az életéért küzdő fuldokló esetén előfordulhat, hogy a mentő életének, testi épségének megóvása érdekében szabadulófogásokra kényszerül vagy a bajbajutottat tudatosan ártalmatlanná kell tennie. Ezt követően a mentést folytatni kell.

Vízben fuldoklaskor a légzést a fuldoklás során fellépő gégegörcs akadályozza. A tüdőbe általában csak kis mennyiségű víz juthat. Az a vízmennyiség, amely a vízből mentett szájából kifolyik, rendszerint a gyomorból távozik, sokszor a gyomor beltartalmával együtt.

Amennyiben a légutak átvizsgálása során idegen testet találunk, azt el kell távolítani! A szárgaratüregből pl. ujjal, ha nem lehetséges, akkor fel kell ültetni a mentettet, és fel kell szólítani, hogy hajoljon előre. Ilyen helyzetben kell a hátra ütni a lapockái közé. Ha a sérült gyermek, akkor fektessük a térdünkre, úgy, hogy a felsőteste lógjon lefelé. Lapockái között veregessük a hátát. Ez az eljárás hatékony és gyermeknél is szövődménymentesen alkalmazható. Ha a beavatkozások sikerteleneek, a Heimlich-féle műfogást kell alkalmazni:

A fuldokló mögé állva, őt átkarolva, az egyik kezét ökölbe szorítva a szegycsont és a köldök közé helyezve, másik kézzel az öklöt átfogva és a rekeszmok irányába nyomást gyakorolva (befelé, felfelé), kell a tüdőből nagynyomású levegőt kipréselni, ami

**WorldGate**  
Speciális Felszerelések Boltja

Közép Európa legnagyobb műholdas eszközöket forgalmazó cége.

iridium és THURAYA

Műholdas telefonok

EPIRB Műholdas Személymentő eszközök.

Villám-detektor

Hajózási és szárazföldi GPS térképek a világ minden részére

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

az elzáródást okozó idegen testet kilökheti. Eredménytelenség esetén maximum ötször alkalmazható a fogás. Sikeres beavatkozás esetén a beteg megfigyelése javallott a szövődmények miatt (mellkasi, hasi sérülések).

Gyermekeknél, csecsemőknél a Heimlich-féle műfogást alkalmazni tilos!

A vízből mentett embert a hideghatás ellen is védeni kell, mert teshője lecsökkenhet. Az áldozat

orvosi kezelésre szorul, mert a bejutott víz a nyálkahártyákat még órák múlva is izgatja, a másodlagos fulladás veszélyét rejtve. Jelentős lehűlés, tartós víz alá merülés okozhat kardiovaszkuláris (ritmuszavar) problémákat is.

Eszméletlen sérültnél a légzés szabaddá tétele után ellenőrizni kell a légzést és a szív működését. Szükség esetén az újraélesztést a szokásosnál lassabb tempóban végezzük. Fektetésnél a fej le-

gyen alacsonyabban, hogy a víz szabadon kifolyhasson. A látszólag panaszmentes sérülthöz is hívjunk mentőt! A kimentett személyt töröljük szárazra, csavarjuk száraz pokrócba! Eszméletlen, jól lélegző beteget többnyire stabil oldalfeketésben helyezünk el, míg az újraélesztésre szorulókat sohasem! Számítsunk rá, hogy a lélegeztetésnél nagyobb nyomásra van szükség a tüdő felfúvásához.

**Rest Bulcsú**

## FELÜGYELET

# Zamárdi Vitorlás és Vízümentő Egyesület

1999-ben alakult meg a Zamárdi Vitorlás és Vízümentő Egyesület, melynek elsődleges célja a Zamárdi előtti 3 km hosszú szabad strand felügyelete és ellátása, valamint a vitorlázás népszerűsítése és a hétköznapi emberek számára is elérhetővé tétele.

Az egyesület előde a Zamárdi S.O.S. Alapítvány volt, mely a 90-es években a Balatonon egyedülálló rádióhálózattal és vízi mentéshez szükséges eszközökkel volt felszerelve. Az egyesület folytatta az elkezdett munkát, és a 2000-es években minden tekintetben a második legmagasabb színvonalú vízümentő szervezetté vált a Balatonon. A nyár folyamán két készenlétkben álló mentőhajót, szakképzett vízümentőket és napi 8 órában folyamatos orvosi felügyeletet biztosítottunk.

2008-tól támogatás hiányában nem tudtuk folytatni a megkezdett fejlődést, de az orvosi ellátást továbbra is fenntartottuk. A mentőhajók bázisát Zamárdi-felsőre kellett áthelyeznünk, és a készenléti időnket a hétvégékre kellett lecsökkentenünk. Az elmúlt években számtalanszor gondolkoztunk azon, milyen módon tudnánk folytatni a hivatásunknak érzett tevékenységet. Tavaly nyáron az előző évekhez hasonlóan újabb tagokkal bővült egyesületünk létszáma, és ennek köszönhetően olyan embereket sikerült megismernünk, akik szabadidejüket nem sajnálva próbáltak segíteni a vízi mentés visszaállításában. Így 2011 nyarán a Zamárdi előtti vízterületen a mentést újra a Zamárdi Vitorlás és Vízümentő Egyesület fogja ellátni.

Terveink szerint június 15-től augusztus 20-ig 10-18 óráig a debreceni orvoscsapat, egy folyamatos készenlétkben lévő vízsugaras hajó és pénteken 18 órától hétfő délelőtt 10 óráig egy 24 órában bevethető mentőhajó fogja biztosítani a Zamárdiban lévő fürdőzők biztonságát. Fontos megemlítenünk, hogy a szárazföldi elsősegélynyújtás is rendkívül nagy szerepet kap, évente közel 100 esetet látnak el orvosaink, melyek közül 2-3 közvetlen életmentő beavatkozást igényel.

Bízunk benne, hogy a 2011-es nyár balesetektől mentes lesz, és a számunkra oly veszélyes erős déli szél is elkerüli Zamárdit.

Néhány fontos tanácsot adnánk azoknak, akik a Zamárdi-strandon szeretnének pihenni, fürödni. Felhevült testtel, alkoholfogyasztás után ne ugorjunk vízbe, fejest ugrani tilos a part és az első bójásor között.

A Zamárdi előtti vízterület a parttól számított pár száz méterig is elég sekély, ezt követi egy 3-4 méter mély árok, ami rendkívül veszélyes lehet az úszni nem jól tudó fürdőzők számára. Déli szélben, amikor a parttól befelé fúj a szél, próbáljunk meg minél közelebb maradni a



parthoz. Ha mégis elsodródna és már a bójákon kívül vagyunk, ne próbáljunk meg kiugrani a csónakból, leszállni a matracról, hogy saját erőnkkel kiússunk a partra, hanem várjuk meg a vízümentőket, akik biztonsággal kivisznek minket.

Az egyesület konténera a Bácskai utcai kikötőben, közvetlenül a parton található, ott lehet felvenni velünk a kapcsolatot. Egyéb elérhetőségeket, információkat a [www.zamardi-vizumentok.hu](http://www.zamardi-vizumentok.hu) oldalon találhattok.

*Mindenkinek élményekben gazdag, balesetmentes nyarat kívánunk!*

**Nánási Balázs**

Zamárdi Vitorlás és Vízümentő Egyesület



Most induló sorozatunkban a hajós irodalom legjavából adunk ízelítőt. Akinek ismerős egy-egy könyv, nosztalgizhat egy kicsit, mások pedig talán kedvet kapnak az olvasáshoz

## Joshua Slocum: Vitorlával a Föld körül

1895. július 2-án hajnalban egy magányos hajós hagyta el az amerikai partokat Spray nevű slupjával, hogy megkezdje föld körüli útját. Joshua Slocum ekkor már – tehervitorlások kapitányaként – komoly hajós-múlttal rendelkezett. Hajóját, amelyet egy barátjától kapott roncsból épített újjá, a rendkívüli szilárdság és egyszerűség jellemezte.

A Spray felszerelésére alig maradt pénze, de sok mindent kapott a környék halászeitől: sózott tőkehalat, lámpást, szigonyt, húzóhálót, halászkampót, festéket, mentőcsónaknak pedig kettévágott egy halászsajkát. Egy bostoni hölgy jóvoltából egy kabinlámpásra is szert tett, amit tűzhely gyanánt is használt. Tájéolója volt, de kronométere elromlott, és a beszabályozása már nem fért bele a büdzsébe: „15 dollár. Érthető okokból otthon hagytam ezt az időmérőt, mint hollandus a horgonyát”. Végül Yarmouthban 1 dollárért vett egy bádógórát, és ezt használta egész útja során.

Első megállója az Azori-szigetek volt, ahol a helyiek elhalmozták gyümölcseivel és zöldféléivel. Továbbindulása után nem sokkal komoly gyomorpanaszai kezdődtek, valószínűleg az összevevett mindenféletől. Önkívületi állapotában itt találkozott először a „Pinta kormányosával”. A kísértet „kemény kézzel fogta a kormányt”, amíg ő eszméletlen volt. Gibraltárban Bruce tengernagy katonás közvetlenséggel fogadta: „Csak semmi ceremónia. Képelem, öregem, hogy agyonnyúzhatta a hajót, ha 29 nap alatt tette meg az utat idáig, méghozzá egyedül! No de majd itt rendbe hozzuk magának...” Augusztus 25-én a Spray a brit hadiflotta egyik vontatóhajója segítségével ki is hajózott Gibraltárból. Az Atlanti-óceánon a szél csakhamar viharossá fokozódott. Menet közben észlelte, hogy egy felukka követi. Már-már be is érte, amikor egy hatalmas hullám szélbe fordította hajóját, és a következő pillanatban elvesztette az egész vitorlázatát. Változó szelektől és viharoktól kísérve szeptember 10-ére elhaladt a Zöldfoki-szigetcsoport mellett, majd október 5-én horgonyt vetett Pernambuco kikötőjében, ahol egy ott élő barátja meghívta vidéki kúriájába. A bőséges búcsúlakoma után gyümölcseivel és más élelmiszerekkel ellátva 1895. október 24-én a Spray kifutott a kikötőből, és kellemes vitorlázóidőt kifogva november 5-ére áthajózott Rio de Janeiróba.

Patagónia nyugtalan vizeire tekintettel Slocum yawl-vitorlázattal látta el hajóját. November 28-án a Spray elhagyta Riót, és mindjárt szélviharba került. Szerencsére ekkor már távol járt a parttól, ott ugyanis majd minden hajót megrongált a vihar. Kalandos út következett: homokzátonyra futott, majd kis híján hajótörést szenvedett. Végül megérkezett Montevideóba, ahol tiszteletére megszólaltatták a gőzsiportokat.

A városban jelentős segítséget kap egy helyi cégtől – hajóját teljesen rendbe hozzák. Öreg barátjával, Howard kapitánnyal kirándulásokat tesz, eljutnak egész Buenos Airesig. A derék hajós, megtapasztalva, hogy milyen teljesítményre képes a Spray, így kiáltott: „Ott puszt-

tuljak el a Chico-zátonyon, ha valaha is láttam ilyet.” Vitorlázásuk közben Howard a tűzföldi kannibálokról mesélt, Slocum pedig a Pinta kormányosáról: „Azt is megemlítettem neki, hogy valahányszor viharos szél fúj, mindig várom, hogy megjelenjen ez a kísértet”. Talán ennek köszönhető, hogy a visszautat öreg barátja már nem vállalta...

1896. január 26-án a Spray tökéletes állapotban és mindennel ellátva elhagyta a dél-amerikai partokat, és a Magalhaes-szoros felé vette az irányt. Útközben meglepte egy ún. „Százéves hullám”, de végül szerencsésen megúszta – tanulságként pedig megfogadta, hogy egy nagyobb hajót fog készíteni.

Február 14-én belépett a szorosba, ahol kellemetlen ellenáramlatokkal küzdve és erős szélrohamoktól kísérve vetett horgonyt Sandy Pointnál (Punta Arenas, Chile). Többen figyelmeztették a tűzföldi indiánok támadásaira, de nem vette komolyan az intelmeket. Annál inkább megfogadta egy derék osztrák kapitány tanácsait, aki egy zacskó rajzszőggyel is megajándékozta. Végül ez – és más hasonló trükkjei – mentették meg az életét az indiánok támadásaitól.

Mintha ez nem lett volna elég, útját végig elkísérik a hírhedt williwawok: a hirtelen lecsapó orkánok körbeüldözték a szigetek között. Már azt fontolgatja, hogy újra kiköt Sandy Pointnál, amikor egy csendesebb időt kihasználva végül sikerül kijávitania sérült vitorlázatát. A Csendes-óceánon hegymagas hullámok fogadták – hatszor kergeti vissza a vihar. Április 13-án, hetedszerre sikerül csak kijutnia a nyílt tengerre.

A Pilares-foktól Juan Fernandez felé vitorlázva pillantotta meg a történelmi nevezetességű sziget felhőkbe nyúló kék hegyeit: „Csak úgy rajzoltak bennem az érzelmek, amikor megláttam a szigetet, s lehajtottam a homlokomat a fedélzetre.”

A szigetlakók kedves fogadtatását kihasználva üzletet kötött velük: az útja során talált fagyútömbökért cserébe furcsa, régi érmékkel fizettek, amiket útja végén a régiségkereskedők jó áron megvásároltak tőle. „Az itt lakók, bár orvosuk nincs, kicsattannak az egészségtől, boldog sziget ez, nem is értem, Alexander Selkirk miért nem maradt itt élete végéig.”

1896. május 5-én elindult Juan Fernandezről: „Ettől kezdve a Dél Keresztjét minden éjszaka ott láttam az árboccsúcscsal egyvonalban. A Nap minden reggel a hajó mögött kelt fel, s minden este a hajó előtt nyugodott le, nem kellett nekem más iránytű.” Máshol megjegyezte: „Azt hiszem, hogy legalábbis túlnyomórészt az ösztöneimnek köszönhettem, ha sikerült tartanom a hosszúsági fokot.” Negyven nap múlva pillantja meg Nakuivát, majd elhaladva mellette Szamoa felé fordul. Útközben majdnem egy cethallal ütközik. Negyvenhárom nap hajózás után vette csak elő a sextánsát, hogy hajópont-megállapításokat végezzen. A mérés útján nyert hosszúsági fok ötmérföldnyi pontossággal megegyezett azzal, amit fejben kiszámított!

Július 16-án déltájban a Spray horgonyt vetett Szamoa királyság fővárosa, Apia előtt. Egy kenuban három fiatal nő közelítette meg a Sprayt: „Talofa lee! (Üdvözlég, főnök!) köszöntött a szép evezősök egyike a bennszülöttek gyermeteg közvetlenségével, majd megkérdezte:

Hajó jönni túl a tengeren?

Üdvözlég – feleltem. Igen.

Te egyedül jönni?

Igen – feleltem megint.

Nem hiszem el. Neked voltak társak és te megenni őket. A többiek csak nevettek ezen a csacska tréfán.”

Nem sokkal később felkereste Robert Louis Stevenson özvegye, és meghívta másnapra vaillimai otthonába – annak az írónagyságnak a házába, akinek a könyvei oly sok örömet okoztak neki útja során.

Mrs. Stevensonnal elbeszélgettek tengeri kalandjaikról, majd az özvegy megajándékozta őt a Földközi-tenger hajózási kézikönyveivel, s az előlapra a következőket írta:

**SLOCUM KAPITÁNYNAK!**

*Ezeket a köteteket sokszor forgatta a férjem, s meggyőződésem, hogy örülne, ha tudná, hogy olyan ember kezébe kerülnek, aki az általa leg-többre becsült tengerészutalajdonságokat személyesíti meg.*

FANNY V. de G. STEVENSON

„Minél távolabb kerültem a civilizáció központjától, annál ritkábban talákoztam olyan emberekkel, akik azt latolgatták, mi az, ami kifizetődik és mi az, ami nem.

Amikor Mrs. Stevenson az én föld körüli utamról beszélt, egyszer sem kérdezte meg, milyen hasznot remélek ettől a vállalkozástól. S amikor egy samoai faluba értem, a főnök nem kérdezte tőlem, mibe kerül a borókapálíngám, de azt sem kérdezte, mennyit vagyok hajlandó fizetni a sült malacáért. Ehelyett azt mondta: »Ó, az a dollár, az a dollár! A fehér ember csak a dollárról tud beszélni? Hagyjuk azt a dollárt. Igyunk és örvendezzünk.«

Élelemre nincs szükségük ezeknek a szigetlakóknak. Csak a kezüket kell kinyújtani, hogy elvegyék, amivel a természet megajándékozta őket.

Így telnek a napok ezeken a déli szigeteken, miközben mi északiak keservesen küszködünk, hogy kielégíthessük legelemibb életszükségleteinket.

Elérkezett a pillanat, amikor »Tofah« kiáltással elbúcsúztam samoai barátaitól.”

1896. augusztus 20-án a szlup elhagyta Apiát, és Új-Dél-Wales felé tartott. Végig viharos úton, 42 nap múlva befutott Newcastle kikötőjébe. A part mentén vitorlázva másnap érte el Sydneyt, ahol mindjárt barátokra talált. Mindezt a helyi regattán, ahol tiszteletből

vezérhajóként vehetett részt – a Foy kommodor által ajándékozott nagyvitorlával.

December 6-án indult el Sydneyből Melbourne-be, ahol egyenest nekifutott a vámháznak, mire mindjárt tonnapénzt vetettek ki rá. „Úgy bosszultam meg magam, hogy 6 penny belépti díjat szedtem mindenkítől, aki a Spray fedélzetére lépett.”

1897. január 24-én hagyja el a Hobson-öblöt, és úgy dönt, hogy Tasmániában várja meg a kedvező időjárást. Néhány óra vitorlázás után kiköt a Tamar folyó torkolatánál, Launcestonban. Három gyerek felügyeletére bízta a hajóját, és kirándulásokat tesz a parton.

Körbehajózza Tasmániát, meg-megállva előadásokat tart kalandos útvjáról, így egészítve ki jövedelmét.

Devenportban tetőtől talpig megvizsgálják a hajóját, majd új barátai ellátják minden szükséges felszereléssel, ami a további úthoz kell. Április 16-án ismét útra kel, és május 31-én ér Cooktownba. Itt találkozik Mr. Chester békebíróval, aki Új-Guinea szigetét Nagy-Britanniához csatolta: „Én bizony nem sokat teketóriáztam – mondta – hanem fogtam magam, és azt az egész vacakot, úgy ahogy volt, bekebeleztem Nagy-Britanniába. Miért ne, gondoltam, ha már egyszer itt vagyok”.

1897. június 6-án folytatta útját észak felé a Nagy Barrier-zátony csatornáján keresztül, Otthon-sziget, Vasárnap-sziget, majd az Albanszoroson keresztül a Csütörtök-sziget felé, ahol 22-én köt ki. A szigeten éppen nagy ünnepséget tartanak: 400 bennszülött ausztrál haditáncot jár.

„Szórakoztató, káprázatos, de ugyanakkor hátborzongató látvány volt”. Június 24-én a Spray jól felszerelve elindult az Indiai-óceán felé.

„Semmi kedvem nem volt a Jóreménység-fok téli viharainak kitenni a szlupot”, ezért a Kókusz-szigetek felé vette az irányt, ahol július 17-én vetett horgonyt.

„Mr. Andrew J. Leach a következőképpen írta le a találkozást: „ Amikor elhagytuk a mélyvízi óceán kék hullámain és beléptünk a Korallszigetek övezetébe, az ellentét szembeszökő volt. Feledhetetlen volt ez a látvány a maga káprázatos szín pompájával. Vakítóan fehér hullámtarajok villogtak a szikrázó napsütésben. Körös-körül pálmafűzbe öltözött szigetek, másutt pedig még fehérebben tátongó rések szakították meg a homokos partok fehér vonalát, ahol a parton megtörő hullámok tajtékoztak. A kikötőhid közelében megpillantottuk a javítás céljából a partra vontatott Sprayt, amely Joshua Slocum kapitány tulajdona volt. Ha van a világnak olyan helye, amelyet földi paradicsomnak nevezhetünk, úgy a Keeling-szigetek bizonyosan megérdemlik ezt a nevet.”

Fitzroy tengernagy, a Beagle néhai parancsnoka itteni élményeiről beszámolva megállapította: „Furcsák ezek a kis szigetek. A rákok itt kókuszdióval táplálkoznak, a halak korallal, a kutyák halásznak, szá-



mos patkány pedig a pálmafák tetején fészkel, a kagylók veszedelmes csapdák, az emberek teknősbékán lovagolnak.”

Augusztus 22-én duzzadó vitorlakkal elhagyja a Keeling-szigeteket, a viharos tengeren a Rodriguez-szigetet érintve Mauritiuson köt ki, szeptember 19-én. Itt fogadja a polgármester is, valamint díjtanul rendelkezésére bocsátják az operaházat, ahol beszámol kalandjairól. A katonai dokkban átvizsgálják és kijavítják a Sprayt. „Aranyszívű emberek laknak Mauritius szigetén.”

Október 26-án pompásan felszerelve, élénk passzátszélben elindult Reunion-Madagaszkár felé. A Mozambique-csatornán viharok fogadják, amik elkísérik egész Natalig.

November 17-én horgonyt vet Port Natalban. „Ez a gyönyörű hely a kertgyarmat kereskedelmi központja: maga a város, Durban is olyan, mint valami óriási kert. A durbaniak két jachtegyletet tartottak fenn, alkalmam volt találkozni a két klub valamennyi tagjával, sőt vitorláztam is a Royal Natal »Florence« nevű híres versenyjachtján, Spradbrow kapitány és Harry Escombe, a gyarmat miniszterelnöke társaságában.

A jacht súlyzó-uszonya barázdákat szántott a homokzátyonyokon. Mr. Escombe azt állította, hogy a kapitány később burgonyát szándékszik ültetni ezekbe a barázdákba.

Mr. Escombe azzal az ajánlattal fordult hozzám, hogy elvezérli helyettem a Sprayt a Jóreménység-fok körül. Nem is fogunk unatkozni, közben kártyázással agyonütjük az időt.

Spradbrow kapitány azonban óvva intett ettől: »Eszébe ne jusson játszani velem. Elnyeri magától a szlupot, még mielőtt körülvitorlázták volna a fokot.« A dél-afrikaiaknak jó humorérzékük van. Erről meggyőződhettem többször is.”

1897. december 14-én búcsút intett Natalnak, és kedvező parti széllel a Tábla-öböl felé vette az irányt. Az Agulhas-fok közelében hatalmas hullámszél fogadta: „Amikor az orrsudáron álltam, hogy kurtítsam az orrvitorlát, háromszor egymás után megmerített a vízben, nyilván karácsonyi ajándékkal. Éppen arra haladt egy nagy angol gőzös, és felröppent az árbocra a jelzőzászló: Kellemes Karácsonyi Ünnepeket. A kapitánynak határozottan jó humorérzéke volt, ügyet sem vetett rá, hogy hajójának csavarja a víz színét lapátolja.”

Amikor lecsillapodott a vihar, megkerülte a Jóreménység fokát, „ahol – úgy beszélük – még most is ott kóborol hajóján a Bolygó Hollandi.” Itt érkezett el ahhoz a határvonalhoz, amely két időjárás zónát választ el egymástól: északra derűs, nyugodt idő volt, délre pedig esős, viharos, alattomos szélrohamokkal.

A Tábla-hegy alatt szélcsend fogadta a Sprayt, ezért az Alert nevű gőzös vontatta be a Cape Town városa melletti öbölbe, majd szárazdokkba került három hónapra. Ezalatt Slocum a gyarmati kormányzat vasúti szabadjegyével beutazta az országot.

„Alkalmam volt találkozni Transvál elnökével, Krügerrel is, aki elég szívélyesen fogadott, de a barátom, Beyers bíró, aki bemutatott az elnöknek, akarata ellenére súlyosan megsértette az államférfit azzal, hogy azt találta mondani: Slocum kapitány

vitorlásán körbeutazza a világot. Mr. Krüger éles hangon közbevágtott, hogy helyreigazítsa a bírót: emlékezetébe idézve, hogy a Föld lapos!”

„Ez a kis incidens mindennél többet ért. Aranyat érő szavakat csiholt ki a derék bíró e megdöbbenésével Oom Paulból, akinek egyes velős mondásai már szállóigévé váltak. Az angolokról például egy ízben így nyilatkozott: »Először a kabátomat húzták le rólam, aztán a nadrágomat is.« Más alkalommal meg azt mondta: »A dinamit a Dél-Afrikai Köztársaság alapköve.«

Csak a felületes emberek mondhatják korlátoznak Krüger elnököt.”

1898. március 26-án a Spray elvitorlázott Dél-Afrikából, a mérhetetlen távolságok és a tiszta levegő országából. Sokáig lehetett látni az egyre távolodó Tábla-hegyet és a Jóreménység fokának magas hegycsúcsait, amit egyszer Sir Francis Drake így dicsért: „Ennél szebbet, ennél felségesebb hegyfokot még nem láttam a földkerekségen!”

Slocum április 14-én pillantotta meg Szent Ilona szigetét, és déltájban már horgonyt is vetett Jamestown mellett. Két előadást is tartott a város lakóinak, a kormányzó pedig fejedelmi módon gondoskodott róla.

Április 20-án a Spray ismét elindult, egy új útitárral a fedélzeten: egy kecskével. Az állat, miután megbarátkozott szokatlan helyzetével, nekifogott mindent felfalni, amit elért. Többek között Nyugat-India tengerészeti térképét is...

Április 17-én érkezett meg Ascension szigetére, ahol végre megsza- badult a „bestiától” – egy skót tengerésznek ajándékozta. A szigetet egyébként a brit haditengerészet „Kőfregattjának” nevezik, és a dél-afrikai hajóraj „kísérőhajói” közé számítják.

Április 30-án vitorlát bontott, és „hús, üdítő passzátszelek röpitették tova”, hogy aztán május 18-án lejegyezhesse: „Ma éjszaka, az északi szélesség 7. fok 13’ alatt, közel három év után először, ismét megpillantottam az Északi Sarkcsillagot”.

A Nyugat-Indiai szigetek között térkép híján előző útjai során szerzett tapasztalatai segítik. 1898. június 27-én Newport kikötőjében ért véget föld körüli útja, amely összesen 3 év, 2 hónap és 2 napig tartott.

„Minden vállalkozás csak akkor járhat sikerrel, ha az ember kellő szakértelemmel lát munkához, és felkészül minden eshetőségre. Visszatekintve saját szerény vállalkozásomra, igen egyszerű dolgok jelennek meg a szemem előtt: közönséges ácsszerszámok, egy bádógóra, egy pár rajzszőg. Nem sok ez, de elég ahhoz, hogy megkönnyítse a vállalkozást, amiről ez a könyv beszámolt. De a legfontosabb az a néhány tanulóév volt, amelynek során szorgalmasan tanulmányoztam Neptun törvényeit. Ezeknek a törvényeknek igyekeztem engedelmessé válni, amikor a messzi tengereket jártam. Megérte.

Joshua Slocum”

*Joshua Slocum könyve 224 oldalból áll – minden lapját ajánlom a fiatal vitorlázó nemzedéknek.*

**Aknai Miklós, a Szőke Ciklon kapitánya**

## BALATONI SKIYACHTING

# Gyárlátogatás némi élvezkedéssel

Az azért nagyon kellemetlen, ha valaki egy visszaigazolt meghívásnak nem tesz eleget... Így jártam, amikor a Style Jacht barátokos sajtóreggelijéről ígéretem ellenére távol maradtam, csupán azért, mert a naptáramban elírtam az időpontot. Próbáltam kidumálni magamat, de mint tudjuk, ez Scholtz Imrénél nem a legjobb megoldás. Ezen a területen ő legyőzhetetlen. Verbális kínládásomat látva kaptam még egy esélyt: üzemi látogatás Hajmáskéren.

Nem rettentem meg, szeretem a hajógyártó műhelyek poliészter illatú hangulatát, de azzal az utasítással nem tudtam mit kezdeni, hogy a sífelszerelésemet se felejtsem magammal hozni! Bár az elmúlt hétvégén még néhány elborult elméjű jégszörfös rámerészkedett a fűzfői csücsökben rekedt jégtáblára, lelkiekben már rég ráfordultam a tavaszi kihívásokra. Pontosan a megbeszélte korai időpontban érkeztem a hatalmas területen kiépült egykori szovjet harckocsijavító bázis infrastruktúrájára települt ipartelepre, ahol a belső utak mentén a pusztító acélszörnyek helyett hajók, gyártósablonok, spéci szállító- és tárolóeszközök jelezték: jó helyen járok. Imre a gyártócsarnok hajós rekvizitumokkal dúsan dekorált irodájában fogad, és még mielőtt megszólalnék, helytel és finom hallal kínál, hogy amíg tele a szám, nyugodtan elmondhassa azt, amit egyébként is tátott szájjal hallgatnék. A legfontosabb, hogy hamarosan új modellel ismerkedhet a közönség, a Scholtz 33 Hybrid néven nevezett túravitorlással, mely a sikeres 32-es jelentősen átalakított és elektronizált túraváltozata. A charter- és tulajdonosi változatban készülő hajó hatalmas cockpittal, rejtett kötélpázzal és a dupla kormánykerék között még a mozgássérültek számára is helyet biztosító átjáróval örvendeztet meg a kényelemre vágyókat. Az impozáns belső teret is ennek a szemléletnek rendelték alá. A több mint 400 itthon eladott hajóval és egyedülálló export-teljesítményével méltán sikeres családi vállalkozás is megérezte a piaci lehetőségek jelentős visszaesését, ezért a jövőben a gyártás mellett mind nagyobb szerepet szán a szolgáltatásoknak. A szakszerű szer-



víz mellett vállalnak hajófelújítást éppúgy, mint korszerűsítést, és a fő méretek megváltoztatásával járó átépítést is. Bekapcsolódnak a chartereztetésbe is. A bérelhető flottában 22-38 lábás hajók közül választhatnak az érdeklődők, akár kormányossal is. A saját gyártású vitorlások mellett továbbra is el látják az Elan márka képviselőt, nem véletlenül kerül be a charterflottába is néhány modell. A YS1-ben komoly eséllyel állhat rajthoz az új Elan 380-as, karbon árbocokkal versenyre felkészítve.

A műhelycsarnok ideális helyszíne a hajóépítésnek. Míg a hátrányos helyzetű világcégek a kilen álló hajók deckszintjére ideiglenes földémet építenek, hogy elkerüljék az állandó létrázást, a harckocsiallakások szerelőknáiba leengedhető a tökésúly, így az itt készülő hajóknak ideális a munkamagasságuk. Megtekintettük a készülő 33-ast, mely a tervek szerint már májusban vízre kerül. Sikertelenül néhány titkos mesterfogást, melyet valamelyik elkövetkező életében bizonyára hasznosítani fogok, majd autóbába ültünk. Irány a sípálya! Imre a tőle megszokott szerénységgel kijelenti: „Hajmáskér a világ közepe!” Kérdőn nézek rá, de jön is a magyarázat: „Innen minden fontos dolog egy fél órán belül

kényelmesen elérhető. Ha hiányzik a nagyváros, itt van a szomszédban Veszprém, ha hajózni támad kedvünk, csak egy ugrás a keleti medence bármelyik északi parti kikötője, és ha sízni támad kedvünk, az eplényi pálya alig több mint tíz perc autóval...” Szinte végig se mondja, amikor bekanyarodunk az eplényi Szent Súlyom sícentrum parkolójába. Hétköznap van, mégis sok autót látok. Mivel





először vagyok itt, rosszat sejtek. De nincs gond. a tömeg eloszlik, sehhol sem kell sorba állni. Váltunk két órát a mágneskartyára (!), és irány a négyülös francia! Hát még ilyet! Faházak, hütte, hóágyúk, rattrak, hol vagyok? Mint a mesében. A pálya gondozott, jó minőségű szórt hó, se jég, se kövek, se bokakifordító firm a melegtől. Tiszta nyugat! A liften sztorizunk, ötletelünk, világmegváltunk. Szóba kerül a Kékszalag. Az alapkérdésre, hogy mitől marad tradicionális a korlátolt Szalag, Imrének van javaslata. Egy tradicionális hajón a beépített ágyhelyek számában lehetne maximálni a legénység létszámát. Érdekes gondolat. Nekem tetszik. Megállás nélkül pörögünk, mivel nincs várakozás, jól kihasznál-



juk a két órát, érzem is elhanyagolt lábaimat, mert Imre korát meghazudtoló tempóban nyomja. Az ebédet már kedvenc budatavai halsütőmben fogyasztom, ahol konstatálom, hogy Almádi elől eltűnt a jég, talán még egy

kis hajózást is összehozhatok, az időmbe belefér. A BFYC kikötőjében pezseg az élet. Attilán, a kikötőmesteren kívül látom Karácsony Rékát, Horn Andrist, a helyi rendőrőrs teljes létszámát, és némi jeget a vízben. De nem adjuk fel, kitördeljük magunkat! Szél sajnos nincs, így elmotorozunk Aligára, de ott még keményebb a jégpáncél, nem találunk vendéghelyet. Kicsit fényképezkedünk, majd visszatérünk Kenesére, mert be kell hogy valljam, azért a sípályán sokkal melegebb volt...

**Gerő András**



## KÜTYÜINTEGRÁCIÓ

# Műszerrendszerek

Ahogy fejlesztjük a hajónkat, egyre több műszer kerül rá. Sebességmérő, mélységmérő, széljelző, GPS és egyéb navigációs, kommunikációs eszközök. Gyakran csak magában bekerül egy új eszköz, pedig rendszerbe kapcsolva további funkciókhoz juthatunk.

**M**iert is fontos ez? Lássunk néhány egyszerű példát! A szélmérő önmagában csak a látszólagos (hajóhoz képest mért) szelet tudja mutatni, de ha más műszertől (sebességmérő vagy GPS) megkapja a hajó sebességét, akkor már is ki tudja jelezni a valós (földhöz mért) szelet. A vízhez (lapátkerékes sebességmérő) és a földhöz (GPS) képest mért sebességből ki lehet számítani a víz áramlási sebességét. A szél irányának ismeretében az autopilot a szélhez képest adott szögben tudja vezetni a hajót.

A példákat még lehetne folytatni, a fentieknél sokkal összetettebb műszerrendszerek is kialakíthatóak, ahol egy képernyőn láthatunk minden lényeges mért és számított adatot, térképet, radarképet. Minden komolyabb műszercsalád lehetőséget ad a rendszerbe kapcsolásra. Nézzük, milyen megoldások vannak erre!

## Gyártói hálózatok

Az egyik módszer a gyártó saját hálózatának használata. A legtöbb

nagy gyártónak van egyedi hálózata (Seatalk, Nexus Network, Navnet stb.), sőt léteznek vezeték nélküli megoldások is (Tacktick). Az egy gyártóhoz tartozó műszerek összekötése ezekkel teljes funkcionalitást nyújt és rendszerint egyszerűen kivitelezhető. Az adatcserén túl kényelmi funkciókhoz is jutunk, mint például az egyszerre kapcsolható műszervilágítás, távirányítás és más hasonló dolgok.

Az egyik legismertebb megoldás, a Raymarine Seatalk rendszere egyetlen háromeres vezetékét használ, amelyben adatvezeték (sárga)



és két tápfeszültség (piros és kábelköpeny) van. Minden kommunikáló eszközt közvetlenül erre a vezetékre kötötték. A műszerek kialakítása eleve olyan, hogy megfelelő kábellel láncszerűen összeköthetőek, így rögtön megoldódik a tápellátás és a kommunikáció is. Érdemes tudni, hogy a csatlakozók formája az idők folyamán változott, de funkciójuk nem. Így egy régebbi ST50 műszer minden további nélkül összeköthető egy modernebb ST60-ossal, akár megfelelő átalakítóval, akár egyszerűen a csatlakozók levágásával és kicserélésével. (Ez nem igaz viszont az új, NMEA2000-hez hasonlító, nagysebességű Seatalk NG hálózatra.)

Más gyártóknak is vannak ilyen egyszerűen kezelhető megoldásai, kábelezzéssel, vagy elosztódobozokkal ellátva. Így könnyű dolgunk van, ha egy családba tartozó műszerekkel tudunk felszerelni.

Ritka azonban, hogy csak egy gyártó eszköze van a hajón. Ha különböző műszereket kell összekapcsolni, akkor már nehezebb a dolgunk. Szerencsére erre is van megoldás: a NMEA adatok használata.

## NMEA

A NMEA a National Marine Electronics Association szervezet rövidítése. Ez a szervezet dolgozta ki és tartja karban az NMEA szabványt. Valójában két – céljaiban hasonló, de megvalósításban teljesen különböző – szabvány létezik, az NMEA 0183 és az újabb NMEA 2000. Először nézzük a még sokkal elterjedtebb régi szabványt!

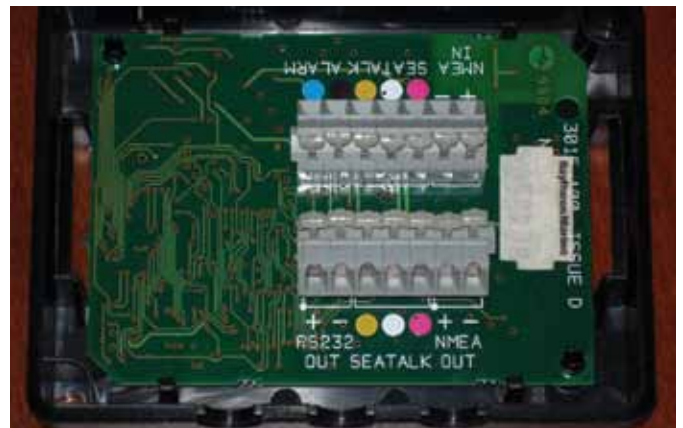
A szabvány egy olyan kommunikációs módszert ír le, amellyel az egyes navigációs eszközök rövid szöveges üzenetekben (ún. mondatokban) közlik egymással az adatokat. Például egy GPS többek között a következőt mondhatja:

*\$GPRMC,161522,A,4659.201,N,E1809.665,E,03.4,220.7,130810,003.1,E\*31*

A \$ az üzenet kezdetét jelzi. A GP mutatja, hogy GPS-től származik az adat, az RMC pedig a „minimálisan ajánlott navigációs mondat”-ot jelenti, ami után az egyes paraméterek következnek, amelyek szerint 16:15:22 órakor érvényes (Active) pozíció-meghatározás történt. Észak 46°59,201', Kelet 18°09,665' volt a pozíció, 3,4 csomós sebességgel haladtunk 220,7 fokos irányban. A dátum 2010. augusztus 13. Az adott helyen a mágneses variáció 3,1 fok kelet. A \* a mondat végét jelzi, a 31 pedig az üzenet sértetlenségét jelző ellenőrző összeg.

Az NMEA adatokat elektromos szempontból az RS422 (amely sokban hasonló a számítógépeken használt RS232 soros csatlakozóhoz) szabvány szerint továbbítják 4800 baud sebességgel 8N1 (8 adatbit, paritás nélkül 1 stop-bit) formátumban. A műszereken rendszerint van egy NMEA Out és egy NMEA In jelű vezetékpár + és – jelölésű érrel az adatok kibocsátására és befogadására. Néhány műszeren egy vezeték van csak, ebben az esetben a másik vezeték a tápfeszültség negatív pólusa, ám ekkor zavarérzékenyebb lesz a rendszer, ügyelni kell a vezeték hosszakra.

Hogyan kell összekapcsolni a műszereket? A NMEA rendszerek tulajdonsága és egyben nagy hátránya, hogy egyetlen üzenetforrás (talker) lehet, amelyet több műszer (listener) használhat. Annak a műszernek, amely az adatokat szolgáltatja, az NMEA Out kimenetét kell összekötni az adatokat vevő műszer(ek) NMEA In bemenetével, a + és a – vezetéseket megfelelően. Egy kimenetre általában 3-5 bemenetnél többet nem lehet kötni, de erre nincs is nagyon szükség. Az összekapcsolt műszereket ki kell próbálni, a legtöbb eszköz jelzi, ha megfelelő ada-



tokat kap. Összetett rendszerben egy PC (laptop) igen jó hibakereső eszközülni szolgál.

Fontos, hogy két kimenetet nem szabad összekapcsolni. Azaz például egy GPS adatait fogadhatja egy autopilot és egy chartplotter is egyszerre, de közvetlenül nem köthetjük a GPS és a szélműszer kimenetét az autopilot NMEA bemenetére. Ha több műszer összesített adataira van szükség, akkor egy NMEA multiplexernek nevezett eszközt kell használni, amely képes több jelet egy vagy több kimeneten összesíteni.

A több műszer használata más problémát is okoz, ugyanis a NMEA

elég kis sebességű kapcsolat, így adott idő alatt viszonylag kevés adat vihető át. Túl sok adatnál pedig adatvesztés léphet fel. Főleg gyors eszközök esetén – AIS vevő, radar vagy giro-szenzor – nagyobb adatsebességet igényel, így lassúbb eszközzel nem köthetőek össze közvetlenül. A jobb NMEA multiplexerek ezért programozhatóak adatok szűrésére vagy adatsebesség konvertálására, amelyekre szükség lehet nagy műszerrendszer esetén.

Van lehetőség a gyártói hálózat és a NMEA kapcsolatok vegyítésére. A legtöbb gyártó kínál olyan „dobozokat”, amelyek NMEA adatokat tudnak saját formátumokra alakítani és vissza, így ezek az adatok bevihetők és kivehetők a hálózatból. Ugyancsak gyakori, hogy egyes műszerek közvetlenül képesek NMEA adatokat fogadni és a saját hálózatba továbbítani, bár ez rendszerint az adott műszer által kezelt adatfajták körére van szűkítve. A chartplotterek és multifunkciós kijelzők is rendszerint rendelkeznek egy vagy több NMEA ki- és bemenettel. A több bemenet általában kényelmesen megoldja több NMEA adatforrás kezelését is multiplexer nélkül.

## PC kapcsolat

A NMEA rendszerekben egy PC nemcsak hasznos eszköz, de különböző navigációs és taktikai szoftvereket használhatunk a hajón a műszereink által mért adatokkal.

Hogyan csatlakozunk a PC-hez? A PC soros portjára általában közvetlenül csatlakoztathatjuk az NMEA adatokat. Új laptopokon már ritkaság a soros port, de ennek hiányát egy olcsó USB-soros átalakítóval pótolhatjuk. A 9 pólusú soros csatlakozóból az 5-ös láb a föld, a 2-es pedig a vett adat. Így az NMEA Out – jelet az 5-ösre, az NMEA Out+ jelet pedig a 2-esre kössük. Ha csak egy NMEA vezetékünk van, akkor az a 2-esre menjen, az 5-ös pedig a tápfeszültség negatív pólusa legyen. Ha a PC-ből akarunk NMEA adatokat küldeni, például az autopilotnak, akkor a 3-as lábat kell az eszköz NMEA In+, az 5-öst pedig az NMEA In– vezetékére kötni. A teljes igazsághoz hozzátartozik, hogy ez így nem teljesen

korrekt, mivel az NMEA szimmetrikus jeleket használ, így nem mindig működik, ha a laptopot a hajó elektromos rendszeréhez kötötük. Ez megoldható, ha saját akkujáról használjuk, vagy veszünk (drágább) galvanikusan elválasztott USB-NMEA átalakítót.

A működés legegyszerűbben egy soros terminál-programmal figyelhető meg (Hyperterminal a régebbi Windowsok tartozéka volt). Természetesen a fent megadott kommunikációs paramétereket (4800 8N1) be kell állítani. Ha látjuk az előbb bemutatott NMEA mondatokat, akkor a kommunikáció rendben van.

## NMEA 2000

Az NMEA 0183 hiányosságainak kiküszöbölésére született a NMEA2000 szabvány, amely teljesen különbözik a korábbtól, és nemcsak az üzeneteket, de a teljes rendszert (kábelezés, csatlakozók stb.) is meghatározza. Működése az autópárhuzamban is használt CAN-bus rendszeren alapul. Lehetővé teszi, hogy egy – a teljes hajón végigvonuló – gerincvezetékre csatlakoztassuk a műszereket, jeladókat és egyéb egységeket. Így minden egység bármelyik másikkal tud kommunikálni. A kábelezés egyszerűbb, robusztus ipari csatlakozókkal történik és a műszerek táplálása is megoldható ezen keresztül. Ugyanakkor megvalósítása drágább, de szerelése és működtetése egyszerűbb. A NMEA 2000 éppen emiatt még kevésbé elterjedt, és gyártói támogatása olcsóbb eszközökben kevésbé általános.

## Rendszerek

Látható, hogy a műszerek összekapcsolásával igen hasznos szolgáltatásokhoz jutunk, így fejlesztés során mindig érdemes ezt szem előtt tartani, és olyan műszert választani, amely rendszerbe építhető. Célszerű törekedni a gyártói hálózatok kialakítására, mert ekkor a legkönnyebb a dolgunk, de szinte minden esetben megoldható a kapcsolat. Ráadásul egy hordozható számítógép és megfelelő programok segítségével igen komoly navigációs számításokat végezhetünk a mért adatok alapján.

Szigeti Szabolcs



## HAJÓ AKKUMULÁTOR szaküzlet + szerviz

Speciális AGM akkumulátorok hajókra a világ minden tájáról, Porthole kedvezményel!

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

ELEKTROPOWER  
24h kiszállítás futárszolgálattal:

Strapabíró fedélzeti akkumulátorok és automata akkutöltők

(1) 206 25 19 (30) 474 56 02  
[www.inverter.hu](http://www.inverter.hu)

SÚLYOS KÉRDÉSEK

## Beszéljünk a tőkesúlyról

**A** mikor ősszel a hajók partra kerülnek, még nem igazán látszanak a hajó víz alatti felületén található problémás helyek. Ezek egyike az öntöttvas vagy a lemezelt tőkesúlyok korróziója. Van olyan vélekedés, hogy ne foglalkozunk vele, hisz mire ekkora vasdarabok átkorrodálnak, hosszú idő telik el, azt meg talán a hajó sem éri meg, nemhogy a tulajdonosa. Nem is lenne ezzel semmi gond, ha a rozsdásodás nem akarná uralni a teljes felületet. De akarja. Az algagátlók átnedvesedő anyagok. A víz egy idő után eléri a fémet, és ettől kezdve elindul a folyamat. Addig, amíg csak a tőkesúly felületén vannak rozsdásodások, talán nem is nagy a baj, maximum ronda, ha ránéz az ember, a halakat meg kevésbé érdekli, ha már a hajó újra vízbe került. Az igazi gond akkor van, ha a hajótest és a tőkesúly találkozásánál tapasztalunk korróziót. Ez arra utal, hogy ezen az úton a víz már egyre közelebb kerülhet a tőcsavarokhoz és egyéb rögzítő elemekhez, ami már nemcsak esztétikai kérdés. Itt kell kitérnem arra is, ha a tőcsavarok belülről kapnak vizet. A hajógyártók kínosan vigyáznak arra, hogy megfelelő tömítettséget biztosítsanak az átmenő elemeknél, és ennek érdekében sok esetben gyantával fedik a csavarokat. Ez az ún. topcot, ami gyakorlatilag színezett gyanta, és jó vastagon fedi a hajófeneket. Az idő előrehaladtával ez a réteg megrepedezik, és a hajófenékben lévő víz eljuthat a tőcsavarokig. Az itt kialakult korrózió csak akkor lesz látható, amikor a rozsdá lefeszégeti ezt a fedettséget, de akkor már bizony komoly károkat is okozott. Volt olyan hajó, ahol az anyák alatti alátéteket egyszerűen ki lehetett vakarni az anya alól. Szinte elgondolni is rossz, mi történhet ezek után egy erősebb viharban vagy egy felülés alkalmával. Mindezekből következik, hogy két nagyon fontos dologra kell figyelni. Az egyik, hogy ne legyen víz a hajófenékben, a másik, hogy a tőkesúlyt rögzítő csavarok mindig megfelelően védettek legyenek. Tavasszal, amikor a hajót felkészítjük a nyári üzemre, bizony erre is oda kell figyelni. De menjünk vissza a hajó alá. Ha azt tapasztaljuk, hogy a tőkesúly és a hajótest között a tömítés nem megfelelő, még mielőtt



algagátlóznánk, javítsuk ki. Nem szabad sajnálni az időt erre a munkára. A régi tömítést ki kell kaparni, majd gondosan kicsiszolni, hisz ez a feltétele annak, hogy az új tömítőanyag egyrészt jól tapadjon, másrészt valóban tömítsen. Nagyon fontos szabály, hogy algagátlóra nem tömítünk, csak tiszta műanyagra. Ha mindez megvan, akkor a tőkesúly berozsdásodásainak kitisztításához kell kezdeni. Itt fontos, hogy ún. „fémtestza” állapotig jussunk el, vagyis ne sajnáljuk az anyagot, köszörijük mélyre, ha kell. Ha mindez megvan, akkor jöhet a rozsdamaró folyadék, hogy még csak véletlenül se maradjon rozsdá a felületen. A rozsdamaró hatására az oxidált felületek kifehérednek. Mielőtt azonban lefednénk, fontos teendő, hogy ezt a fehéres anyagot is eltávolítsuk. Ezt először mechanikus úton, drótkéfével végezzük, majd utána hígítóval kell áttörölni. Ez azért fontos, mert a rozsdamaró olajos bevonatot hagy maga után, és ha erre hordjuk fel az alapozót, az bizony hamar leválik róla. Nos, ha előkészült a felület, le kell alapozni, azzal az alapozóval, ami az algagátlóknak a rendszerben használható. Az első réteg után kell tapasztalni. Mivel víz alatti felületről van szó, minden esetben epoxitapaszt kell használni. Ha kikötött és becsiszoltuk, további 3-4 réteg alapozót kell felvinni, majd 2 réteg algagátlót. A második réteg felhordása már célszerűen a teljes víz alatti felület átvonásával egy időben történik. Ha elektro-korrózió ellen is védeni akarjuk a tőkesúlyt, sós víz esetén cink anódokat, édesvízen magnézium anódokat célszerű felszerelni.

**Rick Csaba**





NÉV:	CÍM:		
MARITIME	1033. BUDAPEST, SZENTENDREI U. 107.	PALLÁS VÍZISPORT	8175. BALATONF ZF , JÓKAI U. 24.
HOLOVITS VITORLÁSBOLT	8623. BALATONFÖLDVÁR, MÁTYÁS KIRÁLY U. 1.	HIRSCH CSAVARÁRU ÜZLET	8360. KESZTHELY, LOVASSY S. U. 6.
POMUCZ TESTVÉREK	8600. SIÓFOK, VITORLÁS U. 6.	REGATTA HAJÓSBOLT	7636. PÉCS, SZATURNUSZ U. 59.
LG TEAM	8638. BALATONLELLE, RÁKÓCZI U. 129.	PIKTOR KFT.	9023. GY R, MÉSZÁROS L. U. 1.
HOBÓ TAPÉTABOLT	8230. BALATONFÜRED, PERCZEL M. U. 3.	ZÖLD SAS 2000 BT. (ÚJ!)	8226. ALSÓÖRS, FÜREDI U. 1.
HULLÁM 04 KFT.	8220. BALATONALMÁDI, F ZF I U. 3.	BAUHAUS SZAKÁRUHÁZ	2120. DUNAKESZI, PALLAG U. 9.
		BAUHAUS SZAKÁRUHÁZ	2310. SZIGETSZENTMIKLÓS, VÁROSKERT U. 1.

**Ricky Bt. • 8360 Keszthely Kossuth L. u. 97. • Tel: 83-314 270 • S.O.S 06-30-94 72 454 • info@hajofestek.hu • www.hajofestek.hu**



ZSEBCIRKÁLÓ

## Hajó az asztalon – 2. rész

Elkészült a nyers, festetlen hajótest. Nem mondom, tényleg van benne munkaóra... Kedves vitorlázó barátaim meg is gyanúsítottak: honnan van ennyi ideje egy kétgyermekes családapának – egy komoly munkahellyel megspékelve – ilyen „haszontalannak tűnő” dologra?

Én most ezen a fórumon szeretném tisztázni magam a vádak alól: a makettépítés száz százaléban a tévézés rovására megy. Este kilenc előtt, amíg a gyerekek nem alszanak, el sem kezdem. Igaz, eddig sem néztem sokat, de mostanában még ennyit sem. Fábry Sándor hozzám képest egy Barátok közt fan...

Persze az idő nem csupán közvetlenül a makett építésére fordítódik, van az úgynevezett járulékos idő, no meg az anyagi ráfordítások is. Mivel ez az első makettem – leszámítva persze, amelyiket gyermekkoromban építettem az akkor még fa vasalódeszkából – nem rendelkezem az építéshez szükséges speciális eszközökkel. Úgymint olajmentes levegőkompreszor mikro-mini-aprócska festékszóró pisztolyocskával, fúrószárak, olyan méretekben, amelyekről eddig azt hittem, hogy maximum a mikroelektronikai iparban használatosak; fél milliméteres átmérővel kezdve tizedmilliméterenként másfél milliméterig, különféle spéci lakkok, festékek, ragasztók; fél milliméter átmérőjű sodrott rozsdamentes cél drótkötél(!) az állókötélnak; kontúrszalagok, satöbbi, satöbbi.

Mondanom sem kell, hogy ezek a javak, annak ellenére, hogy huszonéve már nem a szocializmusban élünk, továbbra sem kaphatóak egy helyen. Az oké, hogy a kompresszort megvettem egy

barkácsáruházban, a festékszóró pisztolyt pedig egy modellboltban. De hogy a kettő nem kompatibilis egymással, azt legvadabb álmomban sem gondoltam volna. És természetesen egyik helyen sem árulják azt az alkatrészt, amely ahhoz kell, hogy az egyiket a másikhoz tudjam csatlakoztatni. Azt egy harmadik helyen árulják – még jó, hogy lehet kapni egyáltalán. Egyébként pont itt a közelben, a Budafoki út túlsó végén. Erről van is egy jó kis történetem:

Nézegetjük a modellbolti eladósráccal a festékszóró pisztoly amúgy szabványos levegőcsatlakozóját, megmérjük sublerrel (tolómérővel) is: hát bizony, ezt nem lehet tudni, hogy milyen méret, szabványos ugyan, de nem európai, az 1/8 col és az 1/6 col között lehet valahol. Na, majd a Budafoki úton... Megyek be az eldugott helyen, az udvar végében álló kis kompresszoralkatrész-szaküzletbe. A pult mögött gyönyörű szép, hollófekete hajú nő. Látja a kezemben a cuccot, és szinte már az ajtóból mondja is rá: magának egynolcad colos csatlakozó kell. Mondom neki: hát az biztos nem, mert többször megmértük, precízen, de nem az. Előveszi azért a nő, rögtön stimmelt! Ekkorát még nem égtem be műszaki dologgal kapcsolatban csinos nővel szemben...

Ugyanígy jártam a fúrógéppel is. Hiába van otthon a pincénkben az állvá-

nyos fúrógéptől kezdve különféle kézi fúrógépeken át az ütvefúróig mindenféle eszközzöm, de ezekkel nem lehet kulturált módon egy nulla egész hattized milliméteres lyukat kifúrni. Ahhoz spec kézfúró kell. Még a legkisebb Dremel fúrógép is túl bumedli ehhez. Nem részletezem ezt a történetet, mert nincs benne hollófekete hajú nő, de az tény, hogy a kis kézfúróhoz vásárolt tápegység – naná, hogy egy helyen vettem őket – csatlakozója nem stimmelt, így azt is külön kellett megvennem, lenyiszszantani az eredetieket (garancia...?) és felforrasztani az újakat.

Ezek után úgy érzem, kötelességem leírni, hogy a kontúrszalagért már a nagymamát, azaz édesanyámat kellett elküldenem, mer' ő úgysis ott dolgozik a Körtéren... Ehhez már tényleg nem volt érkezésem.

A Rainbow, azaz a makett történetéről nem akarok többet írni, a cikk első részé-



ben minden megtalálható, ami érdekes a témában. Talán majd ha az eredeti, azaz a Dykstra cég által épített replika építési munkái előrehaladnak, akkor lesz pár érdekes dolog a témában.

Addig is gyönyörködjünk a félig se kész makett Szűcs Balázs vitorlázó- és grafikusművész barátom által készített fotóiban.

**Fotó: szűcs Balázs e7 Szöveg: Andrásy Zsolt**

ÁRON ÚJRA ÚTON

## Keresztül a Csendes-óceánon

Méder Áron földkerülő kalandjáról feltehetőleg minden olvasónk hallott. Mostani útja során már a technika is felnőtt Áron képességeihez: egy 42 lábás hajóval vitorlázik át a Csendes-óceánon. Sőt, aki érzi az elhivatottságot, akár csatlakozhat is hozzá. Mi mindenesetre nyomon követjük, és rendszeresen beszámolunk a legérdekesebb pillanatokról.

Áron 1990 óta vitorlázik. Eleinte amatőr versenyeken és túrákon szerezte tapasztalatait. 1994-ben szállt először tengerre vitorlással, a következő évek alatt pedig megismerte a Földközi-tenger vizeit. 1998 óta rendszeresen oktat vitorlázást a VMSE-ben, 2004 óta rendelkezik vitorlás sportoktatói képesítéssel is. 1994 és 2006 között nagyjából 10 000 tengeri mérföldet hajózott le különböző tengereken. Az amúgy villamosmérnök óceáni szőlővitorlázó Áron 2006 szeptembere és 2009 szeptembere közötti útjával a harmadik magyar szőlő földkerülő lett. Negyven ország érintésével 55 000 km-t (30 000 tmf) hajózott az alig hatméteres Carínával. Tavaly augusztusban készítették fel a Beneteau Oceanis 423-at erre a közel másfél éves útra. A több hétig tartó folyamat főbb pontjai: a hajó műszaki állapotának teljes áttekintése, kidaruzás, a víz alatti rész festése, teljes karbantartása, algagátolás, anódok kicserélése, napelemek felszerelése, plusz akkumulátorok bekötése, plusz gázpalackok megvétele, vitorlák és bimini megerősítése és a viharvitorla beszerzése. „Mivel ez egy jó állapotban lévő, újszerű hajó minden tengeri és óceáni vitorlázásra kötelezően előírt és ajánlott felszereléssel, így szerencsére gyorsan ment a munka, és több hetünk maradt az Adrián tesztelni és megismerni ezt a vitorlást. Egy ilyen hosszú útra nagyon fontos a hajó felkészítése után a felszerelés is! A fedélzeten mindenből van tartalék, tájolók, szextáns, táblázatok, térképek, kézi GPS-ek, vízálló és búvárlámpák, szerszámok, vitorlajavító készlet, drótvágó, epoxi-javító készletek, plusz üzemanyag tartalék-tankok stb.

A kommunikációs felszereléseink: VHF rádió, HF rádió és műholdas telefon Biztonsági felszerelések: óceáni mentőtutaj, EPIR bója, rakéták, füstbóják stb.

Külön nagy hangsúlyt fektettünk egy komoly gyógyszeres doboz összeállítására!” Áron a Kanári szigetekről az ARC verseny után egy nappal, november 22-én indult el egy 6 főből álló legénységgel a Karib-tenger irányába. 2010. december 17-én érkezett meg St. Lucia, Rodney Bay-be. 24 nap 19 óra 9 perc alatt értek át az Atlanti-óceánon. Útközben született meg a döntés, hogy charterhajóként továbbhajózik Új-Zélandra. A májusi indulást követően az Atlanti-óceánról a Panama-csatornán keresztül váltott legénységgel átvitorlázunk a Csendes-óceánra. A teljes út nyolc hónapot és 11 000 tengeri mérföldet jelent, sok megállóval, két-három hetes



turnusokban. Útvonalunk: Jamaica – Panama – Ecuador – Galapagos – Francia Polinézia – Cook-szigetek – Samoa – Tonga – Fidzsi – Új-Zéland.

Áron kapitányként viszi majd a hajót – a Carinás földkerülés okán ismeri az útvonal érdekességeit és a jó kikötőhelyeket. A legénységet pedig majd az utasok alkotják, akik igényeik szerint vehetnek részt a vitorlázás gyakorlati élményeiben – a megállás nélküli szakaszoknál azért jól jön a vitorlás múlt. De mégis hogyan kell elképzelni egy efféle kalandot egy átlagos balatoni hajósnak? „Minden nap más és más, attól függően, hogy épp az óceánon vagyunk, egy horgonyzóhelyen pihennünk meg, vagy csak szigetek között kalandvitorlázunk. Aki a napi betevőért aggodna: általában van friss kenyér, és emellett sokat szoktunk főzni is a hajón, tenger gyümölcseit és helyi, trópusi ételeket. Lehet horgászni, úszni, sznorkerezni, búvárkodni és persze előkerülnek a régi történetek. Van, aki napozik, van, aki olvas, néhányan sokat alszanak. A szigeteken mindig bevásárlunk friss gyümölcsökből, megvesszük az utánpótlást élelmiszerből, feltöltjük a gázpalackokat és megjavítjuk, ha valami elszakadt vagy elromlott a hajón. A kényelemről három kétfős kabin gondoskodik, mindegyikhez saját WC és zuhanyzó tartozik.

Óriási élmény lesz átkelni a Panama-csatornán. Bár a várakozás nem rövid, de közben rengeteg látnivaló akad. Ilyen a sok kis szigettel – és krokodilokkal – tarkított Gatun-tórendszer, ami a két zsilipkamra között fekszik. Egy éjszakát mindenképp a Nemzeti Park részeként működő tavon töltünk. A Csendes-óceánra való áthajózás az építészeti remekműnek számító két zsiliprendszeren keresztül törté-

nik. A két óceán közti különbség kb. 30 méter, ezért van szükség a több zsilipkamrára, melyekben akár 10 métert is emelik vagy csökkentik a vízszintet a benne álló hajók alatt. Mindezt a hatalmas tankerek között! Nem akármilyen látvány az utolsó zsilipkamrából kiérkezve megpillantani a másik óceánt és az Amerika-hídat, mely összeköti Dél-Amerikát Közép-Amerikával. És ez még szinte csak a kezdet... A trópusi élmények hamarosan valósággá válnak, mi pedig nem leszünk restek minderről beszámolni.”

**Bólya Mercedes**



FELKÉSZÜLÉS

## Csörlőzéshez Nordic walking – avagy a négykézláb járás művészete

Miért hiszük azt, hogy a két lábon járás az evolúció sikertörténete? Már némi alkoholos befolyásoltság is meggyőző bizonyítékot szolgáltat elsatnyult mellső végtagjaink égető hiányára. Mióta egyenesre deformálódott gerincünk miatt mellső talpunk nem ér le a földre, csupán a klaviatúrán mutat némi hasznosságot. Azóta feltaláltuk a lovat, a kocsit, vagy akár a skate boardot, hogy leplezzük amúgy tökéletlen mozgásunkat. És még repülni sem tudunk!

**N**ordic walking! Nem nagyon van olyan sport, amely tőlünk nyugatra ennél gyorsabban nyert volna teret és ilyen hatalmas követőtáborral büszkélkedhetne. Az itthoni nordicosok már hozzá vannak szokva a túrázók, futók, kerékpárosok, autósok értetlen és szánakozó tekintetéhez. Tegye a szívére a kezét! Ugye az Ön fejében is megfordult már, hogy ezek a két bottal elszántan gyalogló emberek jól bedőltek ennek az új divathóbortnak, ami pusztán a téli sportszerek gyártóinak marketingfogása, hogy a nyári holt szezonban is ránk szózhassanak valamit? Mások fejében az a kép él a nordic walkingról, hogy azoknak való, akik már semmilyen más értelmes sport üzésére nem képesek. Lehetséges-e, hogy ez mégsem humbug, hanem egy igazi, az egészségükre odafigyelő emberek tömegeit mozgósító testmozgás?

A nordic walking koncepció alapjaiban és célját tekintve zseniális. Egy sor fontos elemet egyesít magában, ami egyre növekvő népszerűségét alátámasztja, még akkor is, ha a legtöbben ezekből az elemekből sokat egyáltalán nem, vagy csak részben használnak ki. Itt a tavasz, a hajósok is jobban teszik, ha a tél nyomait nemcsak a hajón, de saját magukon is észlelik, és tervet készítenek a szezonra való felkészüléshez. Egy hajós gyalogoljon? Kénytelen, mert úszni a többség nem szeret. Állítólag ezért hajóznak!

Szóval botra fel és lássuk a tényeket, hogy miért érdemes a tavaszt még a vitorlázóknak is nordic walkinggal kezdeni.

A botok használatának köszönhetően az ízületeket (boka, térd, csípő, gerincoszlop) érő ütés-terhelés 10,4 százalékkal csökken a bot nélküli gyalogláshoz képest, ugyanakkor a kalória-felhasználás 22 százalékkal, a maximális oxigénfelvevő képesség 23 százalékkal, a pulzusszám pedig 16 százalékkal emelkedik, állítják a Physical Therapy University of Wisconsin-LaCross USA tudósai. Persze az edzés intenzitásától függően a százalékok komolyabban is eltérhetnek, de abban minden





kutatás megegyezik, hogy a nordic walking az egyik legjobb dolog, amit a századforduló embere újra felfedezhetett magának. Mert hát nincs új a nap alatt. A nordic walking őseit a sífutók találták ki, az '50-es évek óta használták sífutó botjaikat nyári edzéseiken is. A nordic walking bot tehát gyakorlatilag egy rövidebb sífutó bot, és a sport több mint 10 éves fennállása óta számos technika alakult már ki, amivel 9-99 éves korig, nagymamától az élsportolóiig bárkit lehet szintjének és céljainak megfelelően edzeni.

Röviden az alábbi előnyöket érdemes kiemelni:

- A botok használatával kisebb az ízületek igénybevétele.
- Jelentősen javul az általános fizikai kondíció. A téli lustálkodás után ismét formába lehet lendülni, nem kell szuszogni és kifulladásig csörlőzés vagy schottolás közben.
- Erősebbé válnak izmaink. A nordic walking a botok használata által a test mintegy 600 iz-

mának 88-90 százalékát megmozgatja. Sportolóknak felesleges azt bizonygatni, hogy fontos az izomzat jó állapota.

- A megnövekedett kalóriafelhasználás miatt elsőrendű mozgásforma a testsúlykontrollhoz. Egy izmos test minden fedélzeten jobban mutat, mint egy pufóka. A viccet félretéve, a túlsúlyos test túlságosan megterheli az egész szervezetet, főleg a terhet róva tulajdonosának minden porcikájára. De a súlyhátáros hajóosztályok előírásaihoz is könnyebb ilyen módon alkalmazkodni.

- Jelentősen javul a szervezet oxigénfelvevő képessége. Ez minden teljesítmény alapja: legyen szó akár testi, akár szellemi teljesítményről, vérünk oxigéntartalma meghatározó.

- Oldja az izomfeszültséget, a görcsöket, főleg a nyak, hát, vállak területén jelentős ez a hatás, mely az ülőmunka ellensúlyozásához nagyon fontos, nem beszélve arról, hogy a vitorlázóknak erős és jól működő karokra, vállakra és hátra van szükségük.

- Javul a vérkeringés, mely az ilyen jellegű megbetegedések megelőzésére és kezelésére teszi alkalmassá ezt a sportot. Pozitívan hat magas vérnyomás, magas vérzsírszint, cukorbetegség esetén is, sőt a trombózis megelőzésében is hatékony segítség.

- A kezek és lábak összehangolt munkája komolyan javítja a koordinációt, ezzel az agy működésére is jótékony hatással van. Ijesztő sajnos, hogy az emberek milyen nagy hányada nem tud rendesen járni és milyen kihívást jelent számukra a karok és lábak összehangolt mozgása. Márpedig a széllal és vízzel küzdve fontos, hogy testünk gyorsan és pontosan hajtsa végre agyunk utasításait.

- A nordic walking javítja az ízületek mozgékonyágát, mely minden életkorban és edzettségi szinten kívánatos és növeli az életminőséget.

- A nordic walking szabadtéri sport. A természetben való mozgás, még ha egy városi parkról is van szó, jótékony hatással bír kedélyállapotunkra, végre egy kis változatosság a munkahely és a lakás között, illetve a teremben végzett edzések mellett.

# ÉP-KÉZ-LÁB



**SARKCSILLAG mintaterem**  
1034 Bp. Bécsi út 98.  
[www.nordicwalkingsport.hu](http://www.nordicwalkingsport.hu)  
[www.suuntoorak.hu](http://www.suuntoorak.hu)  
nyitvatartás: hétfő és péntek  
14-19, csütörtök 13-20 óra.

■ Nordic walking közben olyan hormonok termelődnek szervezetünkben, melyek segítenek stressztűrő képességünk növelésében. Boldogságérzetünk nő, a sportolók számára ez a pozitív mellékhatás már régóta ismert, mint az ún. „runner's high” érzés, s erre a feldobott, boldog hangulatra könnyű „rászokni”.

■ A nordic walking intenzitása fokozatmentesen állítható, és az egyes technikák igen jól variálhatók, széles körben alkalmazhatók.

■ Sokak számára igen fontos tény, hogy a nordic walking nagyon jól űzhető csoportosan is, így alkalmas baráti társaságok, cégek, családok közös sportolására, s mindazok motiválására, akik egyedül nehezen veszik rá magukat a mozgásra.

■ Végül még egy fontos tény: a nordic walking nagyon kevés felszerelést igényel (bár a botokon nem érdemes spórolni, hiszen egyet kell csak venni egy életre), és az év minden napján űzhető, nem kell jó szélre vagy óra várni, bármikor elővehető és már lehet is indulni.

Nincsenek mellékhatások? Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a fentiek csak a megfelelő technika használatakor igazak. Érdemes a nordic walkingot szakdedzőtől megtanulni, különben nem tudjuk fenti előnyöket mind élvezni, és számolnunk kell ízületi fájdalommal deréktáján, térdnél, csuklónál, teniszkönyökünk is lehet, sőt a kívánt ellazítás és erősítés helyett számíthatunk a nyak és vállak feszültségére.

Egy edzésnek legalább egy sportmotorikus képesség fejlesztését tartalmaznia kell (állóképesség, erő, koordináció, mozgékony-ság, gyorsaság). Jó hír, hogy a nordic walking mind az ötöt egyszerre fejleszti! Ezen felül egy teljesítménynövelő edzésnek a következő alapelveket kell követnie:

- rendszeresség elve
- biológiai megfelelés elve
- egyénre szabhatóság elve
- progresszív terhelésnövelés elve

Talán a legfontosabb a rendszeresség elve. Csak akkor tud a test hozzászokni a növekvő terhelésekhez, ha rendszeres edzésnek van kitéve. Tehát a test folyamatosan az őt érő kihí-



vásokra felelve javítja kondícióját.

A biológiailag megfelelő edzés azt jelenti, hogy kerüljük a test túl kevés, illetve túl nagy megterhelését. Hogy ez a határ hol van, azt mindenkinél személyre szabottan kell megállapítani, s ez már a harmadik elv. A megfelelő terhelés azonban személyenként sem egy állandó tényező, hanem mindig az adott pillanat teljesítőképességéhez kell alakítani. A progresszív terhelésnövelés azért fontos, mivel testünk a rendszeres terhelésre a kondíció javulásával válaszol. Ha a teljesítőképességünket továbbra is fejleszteni akarjuk, akkor az edzésintenzitást is növelni kell. A nordicosok tömegét mozgás közben megfigyelve, érthetővé válik, hogy miért nem tartják a nordic walking ellenzői komoly sportnak azt. Az emberek 90 százaléka a botjait csak sétáltatja. A hatékonyságot tekintve ebben az esetben sajnos teljesen mindegy, hogy ezek az emberek golyóstollat, botot vagy más eszközt visznek-e a kezükben. Mivel nincs semmilyen extra erő kifejtés, ezért extra hatás sincs.

#### **Nordic walking – kutyumániasoknak!**

Aki nem tudja, hogyan állítson össze magának egy edzéstervet, az se aggódjon. A modern technika itt is segítségünkre siet pulzuszáméró

órák formájában. A skandináv mérnökök többféle modellt kínálnak számunkra, ráadásul a designt a legújabb technológiával párosítva. Így eldönthetjük, hogy olyan órát akarunk-e, ami 7 testi paramétert mér és ezekről számos táblázatot készít számunkra, melyet kedvünkre elemezhetünk egyedül vagy edzőnkkel – akkor is, ha ez az edző történetesen a világ másik felén él, mert bármilyen edzésünket gond nélkül le-tölthetjük és elküldhetjük a számára. Vagy ha az eredmény a lényeg és a hogyanra nem akarunk gondot fordítani, akkor válasszunk olyan modellt, ami fitnesszesztet készített velünk, s ennek eredménye és a beadott testi adatok alapján személyre szabott hét-

napos edzéstervet készít attól függően, hogy fogyni kívánunk vagy kondíciókat akarjuk-e növelni. Természetesen az sem okoz gondot, ha közben pillanatnyi vagy átlagsebességünket akarjuk tudni, esetleg az abszolváltszint-különbséget. Az órák akkor sem jönnek zavarba, ha kerékpárra pattanunk és még a pedálfordulatszámunkat is tudni akarjuk. És mivel a tervezők ismerik az embereket, az órák automatikusan újratervezik az edzéstervet, ha kiha-gyunk egy edzést.

Így felszerelve már semmi nem állhat egy nagyon sikeres szezonkezdés útjába.

A nordic walking talán az egyetlen olyan sport, amit szabadban lehet űzni úgy, hogy ne kelljen rengeteg felszerelést beszerezni hozzá, ne kelljen speciális terepviszonyokat és időjárás körülményeket keresni, s közben mégis a teljes testet felölelően tudjuk az állóképességünket, erőnket és koordinációs készségünket is edzeni, fejleszteni, legyen szó kemény edzésről, vagy akár egy jó nordic „talking” sétáról a barátokkal.

Lehet ennél is egyszerűbben? Megpróbálhatjuk bot nélkül! Az evolúció irányai kiszámíthatatlanok....

**Wilk Zsófia**

SUN ODYSSEY

36i



MINŐSÉG ÉS ELEGANCIA

VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



[www.jeanneau.hu](http://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](http://www.eastcraft.hu)





AKIK TUDJÁK,  
MUSTO-T VISELNEK.



  
**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE

Waterlife Bt. 8623 Balatonföldvár  
Budapesti út 47-49. Tel.: +36-30-350-1255