

PORTHOLE

9

VITORLÁZÁSELMÉLET

felhajtóerő és réshatás

ORSZÁGOS BAJNOKSÁGOK

70-es, Dolfín, F18, Laser St., 470



Rezesbanda a rajtvonalon

Nem tagadom, mindig is lenéző fanyalgással követtem a buliregatták mértéktelennek tűnő elburjánzását, ahelyett, hogy töretlen népszerűségük okait próbáltam volna megérteni. Töredelmesen bevallom, kezdem megkedvelni ezeket a vidám találkozókat, amelyek – jó kezekben – nem csupán elérhető közelségbe hozzák a vitorlázást, de a versenysport utánpótlásának is kítűnő terepet biz-

tosítanak. A szakmai regatták sikere abban rejlik, hogy egy homogén közösség társadalmi eseményévé tesznek egy nagy nyári vitorlázást, legyen az az ügyvédek kamara által is védnökökt találkozója, vagy a bankárok, a biztosítók, az orvosok-gyógyszerészek, vagy mint most a hétvégén, az építők vízi seregszemléje. Miért jó ez a vitorlázás utánpótlásának, a sportág szakmai megítélésének?



New HANSE
385

www.hanseyachts.com



Hanse yachts are designed by judel/vrolijk & co, the world's leading naval architects

Hanse **sailing** a great feeling

hanseboot Hamburg | 29.10.-06.11.2011 | Halle B2, EG 420

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese | Phone +36 1 439 0350 | info@bfyc.hu

Hanse 
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

tartalom



- 4 **Szubjektív beszámoló a Balaton Regatta idei utolsó, balatonszemesei futamairól.** Ott voltunk, megnéztük!
- 9 **80 liter alatt a Föld körül.** Verne után szabadon – ezúttal a zöld gondolat jegyében.
- 10 **Két hónap vitorlázás Polinéziában.** Érdemes visszatekinteni a hajósok történelmére. A Csendes-óceán hajósai több ezer évvel ezelőtt elsőként indultak el Indonézia szigeteiről, hogy elfoglalják a természettől és benépesítsék a szigetvilágot. A polinézek több ezer mérföldet vitorláztak nagyon egyszerű felszerelésekkel. Őket tekinthetjük az első óceáni vitorlázóknak.
- 12 **A Buda-Cash hajója mindig új horizont felé veszi az irányt.** Interjú Tölgyesi Péter vezérigazgatóval.
- 14 **Vitorlázáselmélet.** A felhajtóerő, a réshatás és a hajók közti kölcsönhatás Arvel Gentry munkái alapján.
- 16 **D-Day Arácson.** Kipróbáltuk a Devoti D-One-t, az „új Finnt”.
- 18 **A majdnem 30-as, de teljesen Manöken.** Az az igazság, hogy ezt a cikket nagyon régóta nem tudtam megírni. Pedig becsületsszóra utánajártam a dolgoknak. Beszélgettem a 30-asok osztálykapitányával és a Manöken tulajdonosával is. Mindkét oldaltól kaptam kötegyeni dokumentumot, fényképet, információt...
- 20 **Országos Bajnokságok.** 70-es cirkáló, Dolfin, F18, Laser Standard, 470.
- 22 **Laser Európa Kupa.** A versenysorozat hazai és osztrák állomásának beszámolója.
- 26 **Placebo-tuning finn-dingiben.** Sipos Péter barátom invitálása egy kis finnezésre rendre felülírja a naptáramat. Most is így történt, bár a tihanyi Masters Európa Kupa egyhetes programja komoly logisztikát igényelt.
- 29 **PROBIO Nagydíj, Németh István Emlékverseny.** One Design erőpróba.
- 30 **Szenzációs hazai vitorlássiker: magyar győzelem a Garda-tavi tókerülő versenyen.** A verseny 61 éves történetében először nyert magyar csapat, a Raffica Sailing Team a nemzetközileg is méltán elismert olaszországi Centomiglia tókerülő viadalon.
- 31 **Csoda kicsiben.** Micro Magic csapat Európa-bajnoki cím.
- 32 **TBS Nagydíj 2011.** Farky győzött a szőlő tókerülőn.
- 33 **Vitorlás Napok Orfűn.** Dr. Molnár László az 1971 júniusában megjelent Baranyai vitorlázás című folyóiratban „Talán már fanatizmus” címmel közölt írást. Publikációjának van egy ma is aktuális mondata „Lesz, igen, lesz versenyvitorlázás a Mecsekben, szűkebb mecseki hazájában, a Pécsi-tavi vizünkön.”
- 36 **Tévedtem, de mekkorát!** Merlin kalandjai a Szent Antal pincével.
- 38 **Októberi programok a Balaton körül**

2011. szeptember



A termék környezettudatosként és környezetbarát gyártástechnológiát használó üveggyekek által készített, újrateljesíthető üveg-gazdálkodásból származó alapanyagokból készült!

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Bednár Tibor, Bodnár Imre, Bossányi Zsolt, Gazdag Kinga Orsolya, Gelencsér György – Merlin, Hagemann László, Kocsis Bálint, Méder Áron, Mohos Gábor, Nagy Zoltán. **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY, APEX DESIGN KFT. **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011 szeptember 24. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPPOTÓ:** TUMBÁSZ HÉDI

(folytatás az 1. oldalról)

Ezek az eseményeken a résztvevők az általuk kibérelt hajókban a hazai vitorlázás legjobb erőivel találkozhatnak, a verseny során belülről ismerkedhetnek meg a hajókezelés, a versenyzés technikai fortélyaival. Sokan itt határozzák el, hogy csatlakoznak, hogy hajót bérelnek, vásárolnak, hogy komolyan kitanulják a mesterséget, mert vonzó számukra a közösség és a kitűnő hangulat.

Na ez itt a lényeg: a hangulat, amit nem a sörsátorban, hanem kint a vízen kell érezniük a kívülről érkezőknek. A BYC szervezőcsapata bármilyen örültségre képes, hogy emlékezetessé tegyen egy-egy általuk rendezett eseményt. Legutóbb egy gyerekversenyen a főrendező a legnagyobb kánikulában sem átalott tigrisbundában pajkoskodni, miközben a srácok hálásan vigyorogtak. Most is kitétek magukért, amikor az egész stáb retrógúnyában csinált hülyét magából: pitykés mellény, bő gatyá, fekete nemezkalap, fodros szoknya, hosszúszerű csizma, meg ami ehhez dukál! A présből friss must csordogált, az üstökben a Bendicsek-féle retro-gasztró rotyogott, szalmabálák, traktor és csodás látványelemek marasztalták volna az egybegyűlteket, ha a verseny délutáni futamai nem hajszolták volna vízre a csapatokat. A szemerkélő esőben elindult a rajteljárás, amikor úgy a harmadik percben a ködből előtűnt egy B-31-es egy rakomány korhű alakkal a fedélzetén. Csilla kétségbeesetten próbálta őket leterelni a rajtvonalról, amikor megszólalt a tuba, a cintányér, a fúvósok és ütősök... ahogy kell!

Umcarapca umca-umca umcarapca umca-umca... és így tovább, a mezőny dől a röhögéstől, a két csajszi az orrdeken kacér csárdásszerű táncot lejt (Csipi és Julcsi, a gyengébbek kedvéért). A rajt tiszta! Tiszta örület. Én ezt a képet soha el nem felejtöm! Ha belegondolok, hogy a bajnokságok száma egyre csökken, a résztvevők egyre kevésbé motiváltak, akkor a jövő a buliregattáké! A borsos nevezési díjat a klub elsősorban az utánpótlásra fordítja, így a szakmai résztvevők nemcsak saját

szórakozásukat, de egy jó ügyet is finanszíroznak. Lehet, hogy ha a vitorlázás felkent korifeusai mondjuk bohócruhát öltenének a komolykodó fémgombos, szövicimeres blézer helyett, akkor jövőre a nagyhajós bajnokságok indulóinak motivációja is javulna.

Ha nem, hát irány a buliregatta!

Gerő András



.....

OTT VOLTUNK, MEGNÉZTÜK!

Szubjektív beszámoló a Balaton Regatta idei utolsó, balatonszemesi futamairól

Vitorlázni akartam a hétvégén, de a csapatom szanaszét. Egyikőjük már a következő hetek Finn-versenyeire készül, a másik idén már csak szörfözik, a harmadik pedig a Mecsekben bámulja az IRC EB rally futamot. Szóval maradtam én meg a hajó, de mivel egykezes versenyzés-

hez semmi kedvem nem volt, így régi ígéretemet váltottam be, és elvittem két barátomat, akikkel még soha nem vitorláztam. Hozzánk csapódott egy harmadik, akivel viszont már sokszor, de ezen a hajón keveset. Melyik versenyre menjünk? A tiszteség azt kíváná, hogy Fűdre, az ODT-re,

de a józan ész kerekedik felül és persze a lustaság: maradunk Szemesen, ahol éppen egy Balaton Regatta-fordulót rendeznek pálya- és túrafutamokkal. Éppen ideális nekünk, hogy egymás kezéből kapkodjuk ki az akkor legfontosabb köteleket, míg másikon üldögélünk vagy taposunk.

Demoralizáló lenne, ha a Fűred Kupán állandóan a pályakulccsal közlekednénk, és a barátaim kedvét sem akartam elvenni a vitorlázástól. Nekem speciel nem fűlik a fogam a Balaton Regattához, három éve voltam ilyen versenyen utoljára, de mivel a klubunk nagyobb része most Szemesen

szédos kempingben. A hajóhoz menet kíváncsiságból bekanyarodtam az egyébként Szemesen mindig tiszta és rendezes vizesblokk felé, hogy megnézzem, mi a helyzet ilyen túlterhelt szituációban. Ugyanolyan tiszta és rendezes volt, mint szokott lenni.

állandó résztvevővel. Olyan egységeket mozgat meg, amelyeket más szervezők nem tudnak vagy nem akarnak bevinni a versenyésbe. Eme igazán lelkes közönség a Balaton Regatta futamain találta meg azt, amit számára a vitorlásversenyés jelent.



állomásozik, kíváncsi voltam, hogyan lehet versenyt rendezni az új szemesi kikötőben. Kapóra jött az is, hogy az utolsó Balaton Regatta-fordulót egynaposra karcsúsították, így vasárnap lehet hódolni a családi programoknak. Döntöttünk, maradunk Szemesen.

Az idei szigligeti versenyről már volt szerencsém hallani, az egyik klubtársam járt ott BR-futamon, tönkre is tette a kikötő jelzőfényeit, amikor a mély járatú hajójával összekaristolta a mederfeneket és elszaggatta az elektromos kábeleket. Másnap már hallgattam, hogy mi csak rongálni megyünk a Balaton Regatta futamokra. Szóval nagyon kell magamra vigyázni, össze kell húzzam magam – ami persze nem egyszerű –, nehogy valami rosszat tegyek vagy mondjak. Ki kell valahogy köszörülni a hírnevünkön esett csorbát. Ilyen előzmények után fel voltam készülve mindenre és annak az ellenkezőjére is, de férfiasan be kell vallanom, komoly meglepetések értek.

Reggel nyolckor érkeztem Szemesre, kulturáltan tudtam parkolni a kikötővel szom-

A csapatom már a hajón várt, gyors szerelés és némi magyarázat a hajó működtetéséhez, aztán irány a Balaton. A kikötőből kifelé hajózva jöttünk rá, hogy csak a kormányosi értekezletről maradtunk le, de némi hurráoptimizmussal lezártuk a témát – biztos nem hangzott el semmi olyan, amit mi ne tudnánk. Különbösen is, követjük Dániel Gábort, a Balaton Regatta vízi rendezésének generálisát, és majd tőle beszerezzük a szükséges információkat.

A rajtterületen körülnézve leginkább az tetszett, hogy a nagy, 100 hajó körüli mezőnyben rendkívül sok olyan vitorlást láttam, amelyeket eddig más versenyeken soha. Számtalan olyan vitorlázót kapott el a harci kedv, akinek a sporteszköze finoman szólva nem a legütőképesebb ehhez a kihíváshoz, ennek ellenére itt versenybe száll vele.

Vannak olyan versenyek, ahol nem lehet eredményt hirdetni a yardstick III-ban, mert ebben az osztályban nincs három hajó a mezőnyben. A Balaton Regatta legerősebb osztálya a yardstick III, 25-30

A verseny vízi rendezése korrekt volt, időben történtek a dolgok, rendben voltak a lobogó- és hangjelzések, sőt a versenykiírást a parton felejtő, kormányosi értekezletről távolmaradó balga egységek ismételt kérdéseire is készséggel válaszoltak a rendezőhajóról. Talán a túrafutam rajtja előtt eszközölt hangosbemondó okozott némi meglepetést, mellyel a vonalon belülről parancsolták a tévelygő sporttársakat. A pályaverseny több taktikai megoldást rejtett magában, persze ez rajtunk nem sokat segített, mivel a lee-bójánál mindkét körben hibáztunk, így a vetélytársak üldözésének keserű kenyerét majszolgattuk. A túraverseny bőszeles rajtja csodával határos módon galiba nélkül sikerült szinte mindenkinek, ami ekkora mezőnyben betyáros teljesítmény. A túrafutamról nem mondanám, hogy bonyolult lett volna, nekünk (Ys II osztály) Szemesről Lellére kellett menni és vissza, oda raumban, vissza krajcolva egy-egy takkon.

Bevallom, a parti rendezvényen nem sokat tartózkodtam, de a rövid idő is elég

volt, hogy döbbenetes látványnak legyen szemtanúja. A rendezvénysátor körül pavilonok, sátrak helyezkedtek el, mindegyikben egy-egy cég kínálta termékeit. A szemem egy kis fabódén akadt meg, amelyen hatalmas „HURKA-KOLBÁSZ” felirat hirdette az odalátogatónak a kiállító profilját. Érdekes volt a prémium autómárka, a légitársaság és a szemüveggyártó társaságában látni a vasárnapi vásárba illő egységet. Emlékezetem szerint ilyen még nem láttam vitorlásversenyen, de ahogy mondani szokták: mindig van egy első eset.

A parton értesültem arról is, hogy itt bizony nem csupán Balaton Regatta-futamok voltak ma, ekkor zajlott az Építész Regatta is. A The Explorer Group International – a társszervező – által örökbe fogadott szakmai regattán, melynek az „ÖSSZETARTOZÁS” volt a mottója, 8 hajó indult, különböző yardstick osztályokban. Ahogy a versenyt beharangozó sajtóközlemény utalt rá, az építészek idén először profikra bízta a verseny megszervezését. Persze ezt a port is el lehet verni a gazdasági világválság hátán, mert mint tudjuk, az mindent elbír. A szebb napokat is látott verseny korábban a BL Apartments & Yachtclubban kelt életre, és a kikötő bezárása miatt vált mostohagyermekké. Bízunk benne, hogy jövőre nagyobb sikerrel és létszámban versenyeznek majd az építészek, legyenek akár az újonnan megnyílt llelei kikötőben, vagy valamelyik Bahart-os marinában.

A Szemesen sokat kritizált kerítésrengteg most először mutatta pozitív oldalát, remek teret biztosítva a reklámmolinók elhelyezésére. Versenyrendezői szempontból nézve nem is olyan rossz az a kerítés, sőt! Persze ettől a bérlők még nem fogják megszeretni.

A kikötés után, rövid parti bábáskodást és locsogást követően forszíroztam a hazaindulást, azzal a nem leplezett céllal, hogy még a Mecsek Rally mezőnyének egy részét az utolsó gyorsas-



Öt helyszínen, tíz futamon csaknem 900 (!) nevező hajó

Csodálatos versennyel, idei indulói rekorddal zárult az V. UNIQA Balaton Regatta vitorlásverseny-sorozat Balatonszemesen

Remek versennyel és az idei legtöbb résztvevő hajóval zárta az idei versenysorozatot az V. UNIQA Balaton Regatta szombaton Balatonszemesen. Az évadzáró versenyen – amely egyben IV. Építész Regatta volt – 119 hajó indult. A versenysorozat öt helyszínének tíz futamára a tavalyi 707-nél jóval több, összesen csaknem 900 nevezés érkezett.

Csodálatos őszi fények, napsütés és szél – igazán méltó körülményekkel búcsúztatta a Balaton Regatta, Magyarország egyik legnagyobb amatőr vitorlásverseny-sorozata az idei idényt. Mint ahogy Dániel Gábor versenyigazgató elmondta: stabil szélben reális eredményeket hozott a délelőtti pályaverseny, a túraverseny klasszikus „virslipályáján” pedig part melletti „rohanás” volt hosszú kreutz-szakasszal, s valóban azok nyertek, akik a legjobban vitorláznak. A versenysorozat egészével kapcsolatban kifejtette: nehezen indultunk, kis szeles, szélcsendes versenyekkel (Badacsony, Balatonaliga, Szigliget), s a végén jött meg a szerencsénk és a jó szél. A szemesi regatta méltó ellenfele volt az előző – akkor az idei legjobbnak kikiáltott – balatonboglári versenynek – mondta.

Az utolsó futam egyébként még bőven tartogatott nyitott kérdéseket, ugyanis mindhárom hajóosztályban Szemesen dőlt el az elsőség kérdése.

Sikerrel debütált a SailMaster nevű mobiltelefonos applikációnk is. A speciálisan vitorlázók számára fejlesztett alkalmazás szolgáltatásai a nyár folyamán folyamatosan bővültek figyelembe véve versenyzőink észrevételeit is: időjárás-, szélelőrejelzés, versenyinformációk, illetve segélyhívó gomb is szerepelt többek között a SailMasteren, amelyet előbb androidos rendszerekre, majd iPhone-ra is le lehetett tölteni. A sorozat időtartama alatt több mint 750-en töltötték le és használták is a digitális csapatársat. Továbbá a társadalmi szerepvállalás jegyében a Balaton Regatta Team minden házigazda település általános iskolájából öt-öt gyereket avatott be a vitorlázás rejtelmeibe a versenyeken, illetve Mentőöv címmel vízi biztonsági sorozatot indítottunk a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatával közösen.



sági szakaszon érem, és én is szívok egy kis benzingőt. A csapatom tagjait hátrahagyva elindultam, de kértem őket, hogy illetudóan várják meg az eredményhirdetést, tapsolják meg a győzteseket, és gratuláljanak a díjazottaknak. Korai távozásom okán a parti vendéglátás szín-

vonalát nem tapasztaltam személyesen, csak hírből hallottam róla, így arról beszámolni sem tudok. Csapatársaim fél tízkor hívtak telefonon, hogy még nincsenek eredmények, nem mehetnének-e haza, felborult a biológiai órájuk, nem bírják tovább. Fegyelmezett bajtársaimtól nem

követelhettem több önuralmat, és én is a helyszín elhagyására biztattam őket. Sajnos így eredményekről beszámolni sem tudok.

Tény, hogy a Balaton Regatta hiányt pótol, a vitorlásversenyzésben teret biztosít olyan egységek számára is, akik máshol nem tudnának versenyezni. Dicséretes, hogy a Bahart évek óta programokat szervez a bérlőinek, időről időre életet visz egy-egy kikötője hétköznapjaiba, gondoskodik a számára legnagyobb bevételt generáló vitorlázók szórakozásáról. Sokaknak a Balaton Regatta jelenti a versenyzést, és az ő igényeikhez igazított regatták hosszú éveken keresztül népszerűek lesznek Balaton-szerte. A magunk részéről is pozitív élmény volt a regatta, szép időben vitorlázunk, edzettünk, próbáltuk megtalálni a helyünket a hajón. Jó hangulatban hajóztunk tisztól kettőig.

team ImiJé



AM
Készít a Nemzeti Szőlőmarketing Alap támogatásával

Egy könnyed flörtözés
HÁRSLEVELŐ

A Hárslevelű őshonos szőlőfajtánk és habár nem tartozik a manapság felkapott, fiatalos, trendi borok közé, eleganciája, összetett illat- és ízvilága örök klasszikussá teszik. Nem véletlen, hogy az egyik legnagyobb területen termelt fajta hazánkban. Hogy minek köszönheti hosszú évszázadokon átívelő sikerét? Talán épp ez kettősség a titka, hogy egyszerre elegáns, visszafogott, mégis gyümölcsösen telt és illatban gazdag.

Majdnem mindenhez illik

Száraz borként elegáns, fűszeres, diszkrét hársfavirág vagy hársméz illatú, zöldség-arany színű, ezért nagyon sok ételhez jól illik: a tartalmas levesektől, a szárnyasokon át a vadak, borjúhúsok és a pástétomok egyszerű kísérője, de akár gyümölcsös desszertek mellé is felszolgálható. Késői szüreteléskor még testesebb, mézes íz- és illatjegyekben gazdagabb lesz, tökéletes társ a nyári emlékek felidézésére.

A Kárpát-medence királynője

A Hárslevelű az egész Kárpát-medence területén őshonos, mégis leginkább a Tokaj-Hegyaljai Borvidék jellemző fajtája, bár otthonosan érzi magát szinte minden borvidéken. Sokan magyar fajtaként tekintenek rá, de szinte minden környező országban megtalálható: szlovákul Lipovina; németül Linderblättriger. A hárslevelű kintőn asszuszodik, a Furmint és Sárgamuskotály mellett a Tokaji Aszú egyik legelterjedtebb alapbora.

Jó társ

A Hárslevelű sokszor együtt említik, sőt össze is házasítják a Furmintal és nem csak a Tokaji Aszúban, hanem száraz cuvée-kben is. A furmintnál légyabb, könnyebben és hamarabb érő, sava is harmonikusabbak, így jól kiegészítik egymást, tökéletes párost alkotnak. Talán ősai mivolta miatt ilyen alkalmazkodó, bora elegáns, mégis buja, házasításban kiváló partner, a Hárslevelű az Örök Nő szimbóluma.

MAGYAR BOR MINDENKOR

ÁLOM LUXUSKIVITELBEN

One Dream Challenge II. – Egy magyar vitorlás újra úton

A múlt évi nagy sikert követően 2011 szeptemberében újra útnak indul a One Dream Challenge II. elnevezésű vitorlástúra, méltán hirdetve: „bizony tengerre termett a magyar”.

Bossányi Zsolt, a hajó kapitánya a következőképp mutatta be útjukat:
„Az Adriától a Földközi-tengeren keresztül Szicília, Szardínia, Mallorca, Malaga érintésével 7-10 napos szakaszokra bontva haladunk majd a festői szépségű Grand Canariáig, Las Palmasba. Rövid pihenő, valamint a Kanári-szigetek felfedezése után átkelünk majd az Atlanti-óceánra, és utunkat a történelmi titko-

kat őrző Karib-szigeti St. Lucia felé vesszük.

Luxus-katamaránunk itt tölti a karácsonyt, majd végigjárva a Karib-szigeteket, januárban érik a British Virgin Islandre. Ez a szigetvilág méltán nyerte el a világ legszebb vitorlázó gyöngyszemének díját. Itt a vitorlázáson kívül is különleges, életre szóló programokban lehet része minden vendégünknek, hiszen a bújázkodás a korallak között, lo-



vaglás a dombságokon, fürdőzés a gránitbarlangokban vagy úszkálás a delfinekkel ugyanúgy része lehet az itt eltöltött napoknak, mint a hajó faszenes sütőjén elkészülő homár elfogyasztása a



fedélzeten a naplementében.

Hajónk és legénysége szeretettel várja pihenni, kikapcsolódni vágyó kedves utasait mind az európai szakaszokra, mind a 2012 májusáig tartó Karib-tengeri 10-14 napos turnusokra.

Sokéves tapasztalat, bőséges referencia, összeszokott, képzett szervezői és lebonyolító csapat, bizalom és megbízható partnerkapcsolat – ez jellemzi a Fix Yachting programszervező csapatát.”

Önt is várjuk szeretettel fedélzetünkön!

További információ:

www.fix-yachting.com

Bossányi Zsolt
és a One Dream legénysége



ÖKOREKORD-KÍSÉRLET

80 liter alatt a Föld körül

Verne után szabadon – ezúttal a zöld gondolat jegyében. Blaskovich Ákos és Csák Attila ambiciózus projektjét a 80liter.hu-n lehet napi szinten nyomon követni.

2011 szeptember 11-én 10:00 órakor elindultunk Horvátországból, a Primosten melletti Kremik kikötőjéből. Nem is kívánhattunk volna ennél szebb időt az indulásra.

Célunk, hogy az 540 napos világ körüli utunk során az alternatív energiák felhasználásával példát mutassunk Földünk készleteinek megóvására. Reméljük, hogy tapasztalataink nemcsak a hajósok számára, de a hétköznapi életben is használhatóak lesznek. Tempest nevű vitorlásunkkal kevesebb, mint 80 liter üzemanyag felhasználásával, több mint 45 ezer kilométert megtéve kíséreljük meg körülhajózni bolygónkat az Egyenlítő mentén.

Az indulás előtti napok nagyon fárasztóak voltak. Felraktuk a hajóra és a vitorlára támogatóink logóját és berendezkedtünk. Egy utolsó ellenőrzés, hogy minden működjön, és felszedtük a horgonyt...



Az út filozófiája

A „80 LITER ALATT A FÖLD KÖRÜL” projekt küldetése felhívni az emberek figyelmét arra, hogy bolygónk készletei végesek, az eddig folytatott rablógazdálkodás nem tartható, mindenki olyan példákat mutasson az alternatív energiák felhasználásából, takarékoságból, amelyek nemcsak egy hajózás során, hanem a hétköznapi életben is használhatóak.

A névválasztáshoz az ihletet Jules Verne regénye adta. Phileas Fogg 80 nap alatt utazta körbe a földet, ami abban az időben szinte lehetetlen kihívásnak számított, csapatunk ezt kevesebb mint 80 liter üzemanyag felhasználásával szeretné megtenni, ami a mai világunkban számít kihívásnak. Bizonyítani szeretnénk: a modern technika lehetőséget biztosít arra, hogy hosszú utunk során a névadó 80 liter üzemanyagon kívül kizárólag megújuló energiaforrásokat használjunk, mint a napenergia, szélenergia, de nem rettenünk vissza egy kézi működtetésű ivóvízkészítő berendezés, vagy adott esetben az evezőlapátok használatától sem.

Célunkat azonban még a legkorszerűbb technikai eszközök, berendezések felhasználásával is csak takarékos életvitel mellett tudjuk elérni. Ezzel is követendő példát szeretnénk állítani. Láttatni azt, mi mindennel és milyen egyszerűen lehet takarékoskodni életminőségünk megtartása mellett.

KALANDOK MÉDER ÁRONNAL

Két hónap vitorlázás Polinéziában

FOTÓ: Keszei Ákos, Gyimesi Judit

Érdeemes visszatekinteni a hajósok történelmére. A Csendes-óceán hajósai több ezer évvel ezelőtt elsőként indultak el Indonézia szigeteiről, hogy elfoglalják a természettől és benépesítsék a szigetvilágot. A polinézek több ezer mérföldet vitorláztak nagyon egyszerű felszerelésekkel. Őket tekinthetjük az első óceáni vitorlázóknak.

Messze megelőzték a korukat ezek a bátor navigátorok, akik csupán a csillagok alapján tájékozódtak. Két fő gondolat vezette őket sikerre az óceánon: az első az erős hit istenükben; a második a megfigyelés fontossága. Mindent szemmel tartottak, és mindentől tanultak. Megfigyelték a csillagokat, a tengert, a madarak, a halak, a delfinek, a cápák és a bálnák viselkedését. Tapasztalatukat pedig generációról generációra adták át. Ez az igazi tudás – és nem az, amit a könyvekből tanulunk! Ezek a gondolatok a mai kor vitorlázóinak is hasznosak lehetnek.

Szerencsés vagyok, hogy 2007-ben, és most, 2011-ben ismét két hónapot vitorlázhattam Francia Polinéziában. Számomra Polinézia az óceáni vitorlázók bölcsője: ezek a népek földünk legnagyobb tudású hajósai közé tartoznak. Több régi helyi barátomat is felkeres-

tem a szigeteken, jó volt látni és megbeszélni, hogy mi is történt velük – és velem – az elmúlt négy évben. A legutóbbi beszámolóimat a Marquesas-szigetcsoporthól, majd a Tuamotu-atollokról készítettem. A mostani írás a Társaság-szigetcsoporthól szól, ami a legismertebb és legnépszerűbb része Francia Polinéziának.

A Társaság-szigetcsoport 9 szigetből és 5 atollból áll, központja és egyben legnagyobb szigete Tahiti. A Tuamotu-szigetcsoport 1600 km hosszan terül el és 76 atollból áll, 300 km-re északra Tahititől. A Gambier-szigetcsoport nyolc szigete és egy atollja a Tuamotu-atollok folytatásaként DK irányban húzódik. Tahititől 600 km-re délre az Austral-szigetcsoport fekszik, ami hat szigetet és egy atollt foglal magában. Legtávolabb Tahititől, 1500 km-re északra a Marquesas-szigetcsoport található, melyhez 11 sziget és egy atoll kapcsolódik. Az öt szigetcsoport 118 szigete és atollja alkotja Francia Polinéziát. A szigetvilágon belül nagyon nagyok a különbségek: egy-egy csoportnak más a nyelve, a kultúrája, a tetoválási stílusa, építészete, tánca, énekei, stb. Persze akadnak közös pontok is. Az isten például mindenhol Tiki volt az európaiak érkezéséig – bár a tikiket a különböző szigeteken igen eltérően ábrázolták.

A Társaság-szigetek windward (vagyis szél felőli) szigetei: Mehetia, Tahiti, Moorea, Maiao és egy atoll, Tetiaroa. Leeward (szélvédett) szigetei: Huahine, Raiatea, Tahaa, Bora Bora, Tupai, Maupiti és három atoll: Maupihaa, Scilly, Bellinghausen.

Megálltunk és lehorgonyoztunk szinte minden szigeten, bejártuk, megismertük és felfedeztük magunknak. Nem véletlenül hívják ezt a területet földünk vitorlás paradicsomának: gyönyörű szigetek, gazdag ten-



geri élővilág, nagyon-nagyon tiszta tenger és felhőtlen égbolt. A legnagyobb élmény a Társaság-szigetek egyik legkisebb és legismeretlenebb kis atolljában, Maupihaa-án ért minket. Ez a csupán négy tengeri mérföld széles atoll három nagyobb és tucatnyi nagyon apró, egy pálmafás motuból áll. A Maupihaa atollt zárt korallgyűrű veszi körbe, amin keresztül csupán egy nagyon keskeny átjáró vezet be a védett vízhez. Az átjáró szélessége 20 méter, mélysége 8-14 méter. Az áramlás ezen a szűk bejáraton folyamatosan erős, és mindig ki-felé futó. Behajózásunkkor például 4,2 csomós ellenáramlatunk volt, így az 55 lóerős beépített Yanmar motort kb. 10 percen keresztül majdnem 3000-es fordulaton kellett járatni. A sebességünk 7,2 csomó volt, de az erős ellenáramlat miatt a valódi sebességünk (SOG) csupán 3 csomó. Ez az egyik legnehezebb atoll-átjáró Francia Polinéziában, mert keskenysége miatt nagyon közel kell haladni a veszélyes korallzátányokhoz. Erős idegzet kell a kormányzáshoz! Ráadásul plusz nehézséget jelentett, hogy az átjáró bójarendszere félig hiányzott. Ezért az orrbán állt a fél legénység, és figyelték a kiálló zátonyokat, amiket kerülgetni kellett... Itt tényleg nem lehetett hibázni!

2011. szeptember 8-án délben érkezünk meg Maupihaa-ba. Ez a kis atoll van a legmesszebb a civilizációtól Polinéziában. Egy elfelejtett hely: turisták, jachtok, de még helyiek sem járnak ide. Errefelé alig áll meg hajó – ez a hely varázsa, és ezért akartunk idevitorlázni. Az 1990-es években egy ciklon rombolta le a falut, ami az atoll ÉK-i részén állt. A lakosság már nem jött soha vissza, nem tudni, miért. Talán tabunak érzik a szigetet, vagy egyszerűen mindenki jobban boldogul Maupitin. Érkeztünkkor csupán egy fiatal polinéz nő lakott itt. Hina volt a neve, és nagyon kedvesen fogadott minket.

Első este meghívott egy helyi vacsorára, mivel fogott halakat és homárt is napközben. Az egész csapatnak nagyon ízlettek a tradicionális polinéz ételek. Másnap már én is elkísértem horgászni, majd szigonypuskával vadászni. Az atollban nyüzsögtek a cápák: előfordult a nagy szürkecápa, ami az emberre is veszélyes lehet. Sok helyen jártam már, de ez a kis sziget engem is teljesen megbabonázott: alig bírtuk otthagyni két tökéletes nap után. Az egész legénység nagyon élvezte a helyet, mindenkinek volt egy saját kis öble és strandja... Igazán izgalmas napokat töltöttünk itt. Köszönjük, Hina!

Ez volt a mi utolsó kis atollunk Francia Polinéziában, és egyben nagyon

További vitorlástúránk a Csendes-óceán szigetvilágában:

1. 2011. október 15-30. **2 hét vitorlázás Tongán**
2. 2011. november 1-14. **2 hét Tonga – Fidzsi vitorlázás**
3. 2011. november 15-29. **2 hét vitorlázás Fidzsin**
4. 2011. december 1-21. **3 hét vitorlázás Fidzsi – Új-Zéland**
5. 2011. december – 2012 február **2-3 hetes új-zélandi vitorlástúra**
6. 2012 február **3 hetes Új-Zéland, Auckland – Ausztrália, Sydney vitorlástúra**

Részletes tájékoztatás és jelentkezés Bólya Mercedesnél: mercedesbolya@yahoo.com



La Nina

2011-ben La Nina év van a Csendes-óceánon. Ez azt jelenti, hogy átlagban gyengébbek a szelek és az áramlatok, az óceán pedig hidegebb. Ennek köszönhetően lassan vitorlázunk, viszont szerencsére kevesebben tengeribetegek a túránkon.

Az óceánon a hullámok hosszabbak és nagyobbak, mint az Adrián, ezt meg kell szokni. Van, akinek könnyebben megy, van, akinek kicsit nehezebben. Könnyebb a dolgunk, mint a Carinával 2007-ben, amikor El Nino év volt, amire az erős szelek és áramlatok jellemzőek hatalmas hullámokkal. Természetesen a squellek itt is – ahogy mindenhol a passzát-övezetben – jelen vannak. A squell egy hirtelen szélerősödés záppal. Legtöbbször csupán fél órát tart, de ha nem refelünk időben, komoly kár keletkezhet a hajóban. Egy német ismerősömnek így tört el az árboca éjjel, az óceán közepén... Az éjszakai őrsegnek különösen ébernek kell lennie, különben komoly problémák lehetnek.

szép lezárása az elmúlt két hónapnak. Innen három nap alatt hajóztunk át a következő szigetcsoporthoz, a Cook-szigetekhez.

Méder Áron

OCEAN SAILING aron@meder.hu www.meder.hu



„A Buda-Cash hajója mindig új horizont felé veszi az irányt”

Interjú Tölgyesi Péterrel, a Buda-Cash Brókerház vezérigazgatójával

ba került. Bár végül nem sikerült nyernie, úgy tűnik, a Buda-Cash-t mint támogatót ismertté tette a közönségben. Elégedettek az eddigi együttműködéssel?

Jólesik a visszajelzés arról, hogy nő az ismertségünk: hisszük, hogy a hazai vitorlázóközösség az a szegmens, amely

sak is hamar magukénak érezték a csapatot, követték az eseményeket, drukkoltak a Kékszalagon, pedig eredetileg többen szeretnék volna, ha inkább alájuk adunk egy hajót, akár gigantikus Buda-Cash logóval a vitorlán :)

BUDA-CASH
BRÓKERHÁZ

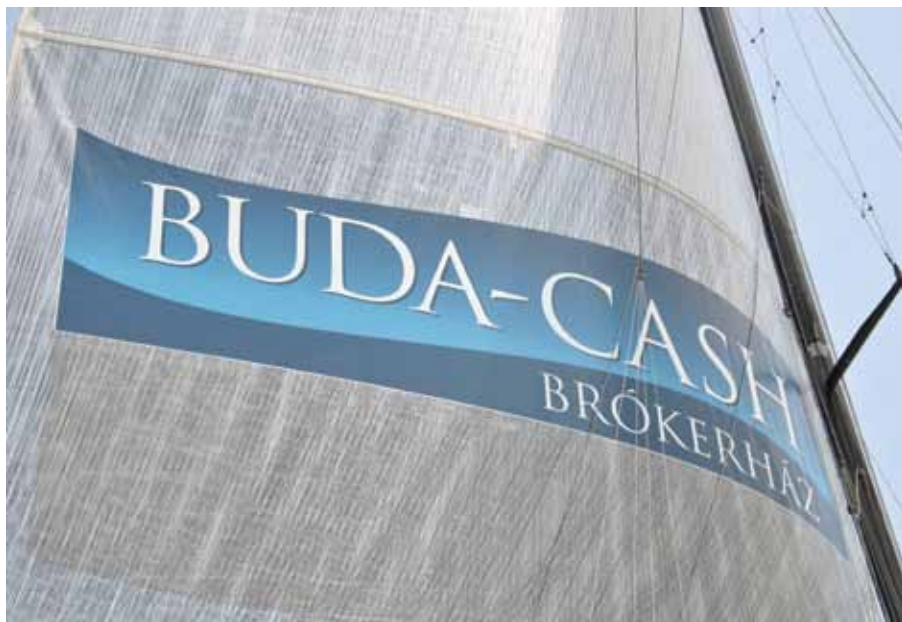
A Buda-Cash látványos megjelenése a vitorlázásban azt jelzi, hogy a cég kommunikációs stratégiájában helyet kap a gazdasági élet szereplői által kedvelt szabadidős tevékenység, vagy van más, esetleg érzelmi oka is?

A kommunikációs stratégiánk nem érzelmi kérdés, de szerintem fontos, hogy tudjunk vele azonosulni, hogy igazán sikeres legyen. A sport támogatása évek óta fontos szerepet kap nálunk, a Szalay-Bunkoczi Dakar Team régóta partnerünk, valamint az atlétika, kosárlabda, futball területén vannak aktív együttműködéseink. Mindemmellett úgy éreztük, van még hely a palettán más sportágnak is – a vitorlázás mentális kihívásai pedig erős hasonlóságot mutatnak a saját mindennapjainkkal. Természetesen a kollégák közül nagyon sokan a Balaton szerelmesei, így magánemberként sem áll távol tőlünk ez a sport.

Hogy jött a szerepvállalás épp most?

Eredetileg a Formula 18 katamarán világbajnokság szervezői kerestek meg bennünket szponzori ajánlattal. Ennek apropóján aztán megérett bennünk az elhatározás, hogy nem csupán egy – egyébként hazai viszonylatban rendkívül nagyívű – esemény erejéig kellene megjelenünk, hanem ideje szélesebb perspektívában is gondolkodni. Így a VB-rendezvény társszponzorációja mellett csapatszinten is letettük a voksunkat.

A támogatott hajó, a Principessa Sailing Team a Kékszalag idején a szakmai érdeklődés középpontjában



egzisztenciálisan, képzettségben és gondolkodásmódban is példamutató, s tudunk számára hozzáadott értéket nyújtani. Egyébként mi is érezzük, hogy jól sikerült ez a start azáltal, hogy a Principessát választottuk. Nem is szigorúan véve a médiamegjelenéseket és -felületeket értem ezen, hanem azt, hogy nagyon jó szövetséges egy szakmailag felkészült, ámde bármikor megújulni képes csapat, amellyel megvan az összhang. Mindemellett persze nagyon örülünk, hogy szép eredményeket értek el a szezonban, jó érzés a saját berkeinkben is a sikerekről tudósítani.

Azt pedig különösen nagy vívmánynak érzem, hogy a cégen belül a munkatár-

Tervezik-e a jelenlét kiszélesítését az elkövetkezendő időszakban?

Jelenleg is folynak a tárgyalások, annyit azért mondhatok, hogy a jó nyitányt kár lenne folytatás nélkül hagyni.

A Buda-Cash tevékenysége, szolgáltatásai – magamat is beleértve – nem igazán közismertek azok számára, akik idegenkednek a pénzügyi világ folyamatainak megértésétől, miközben egyre inkább megkerülhetetlen e téren is az eligazodás. Milyen lehetőségünk van a hiányzó ismeretek megszerzésére?

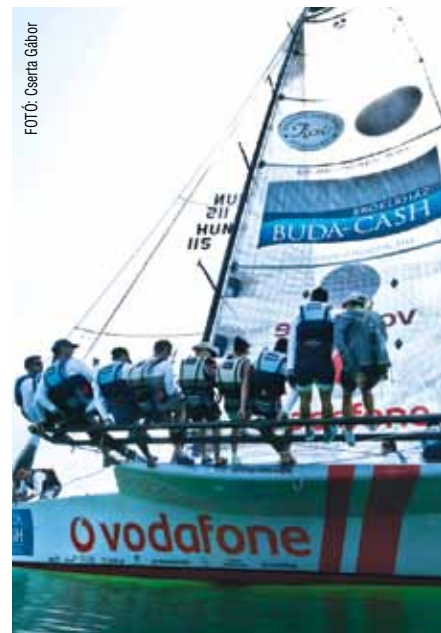
Lassan két éve tapasztaljuk a nyomást, ami azzal jár, hogy a gazdasági folyamatok iránt eddig nem annyira fogékony rétegek is belekerültek a „vérkeringésbe”. Kezdődött

ez a 2008-as válság begyűrűzésével, aztán napjainkra a svájci frank hitelek révén vagy öngondoskodás-vonalon előbb-utóbb a lakosság jóval nagyobb része érintetté, és ezáltal érdeklődővé vált. A makrogazdasági útmutatás és a befektetésekről szóló edukáció pedig már nem is esik olyan messze egymástól, így lassan egy éve fókuszban van nálunk az oktatás, mint kiemelt – és természetesen ingyenes – szolgáltatás. Oktatási tevékenységünk során a hozzáink fordulókkal igyekszünk megértetni a

mai hírek tömkelegét böngészni azoknak, akik gyors, lényegre törő információra vágnak.

Összességében az a tapasztalatunk, hogy amint valaki elkezdli kapiskálni a mindennapjait érintő gazdasági események összefüggéseit, felismeri, hogy ezeknek nem csupán passzív elszenvedője, de aktív részese is lehet. Ez nyilván nem egyik napról a másikra történik, oktatásban, információáramlásban, befektetési döntéshozatalban is igényelhet szakértő segítséget, tapasztalati szintjétől

végbe. Így lettünk mára az egyik legnagyobb magánügyfélkörrel rendelkező független szolgáltató. Egy konszolidált, tőkeerős társaság az ügyfelek érdekeit és biztonságát szolgálja. Piaci szereplőként viszont rugalmasnak és innovatívnak kell maradnunk, nyitni a legújabb trendek felé, lépést tartani a változó környezettel, mindig a lehető leghatékonyabb manőverrel kihozni a lehető legjobbat a „széjlárból” – igen, azt gondolom, a párhuzam a vitorlázással elég szembetűnő. Rendkívül



FOTÓ: Csérta Gábor

FOTÓ: Csérta Gábor

tőke- és pénzpiacok működését, melyek eddig talán a mindennapi szemlélő számára a misztikum kódéba burkolóztak. Országos fiókhálózatunk révén nemcsak Budapesten, de számos vidéki nagyvárosban is tartunk rendszeres kiscsoportos szemináriumokat többféle tematikával, igény esetén akár személyre szabott tanácsadást is. Kezdeknek a tőzsdézés alapjaival megismertető Tőzsdésügérblogot, haladóbbaknak az elemzőink, üzletkötőink által írt Brókerblogot vezetjük; a Facebook-oldalunkat kifejezetten arra építettük fel, hogy kiválogatjuk és magyarázattal látjuk el a nap legfontosabb gazdasági eseményeit, így nem kell a szak-

vagy épp ráfordított idejétől függően. Ezért nem hiszünk az „egyenmegoldásokban”: ma az ország legsokoldalúbb szakembergárdáját foglalkoztató brókercég vagyunk, mert számos elemző, üzletkötő, kapcsolattartó teszi lehetővé azt, hogy minden ügyfelünknek a számára megfelelő szolgáltatást tudjuk nyújtani.

Úgy tűnik, egyre kevesebb a független brókerház Magyarországon, miközben mind többen vesznek, vennének igénybe pénzügyi szolgáltatásokat. Ebben a helyzetben a Buda-Cash csapata lát-e hasonlóságot egy vitorlás versenycsapat működésében?

16 éve alapítottuk a Buda-Casht, ezalatt magunk is számos akvizíciót vittünk

fontos a csapatmunka – nálunk több mint kétszáz ember összehangolásán múlik a siker –, és persze mindemellett meg kell felelni a felügyeleti szervek által megalkotott szabályrendszerek elvárásainak is.

Pálya-e a „hazai vizeken” manőverezés?

Talán minden vitorlázó ismeri az érzést, amikor szűknek érzi a hazai tavakat, és kihívást keresne. Mi jelen vagyunk a nemzetközi vizeken is – ami persze több szabadságot jelent, de egyben nagyobb rátermettséget is igényel. Egy biztos: a Buda-Cash hajója sosem áll a jól ismert kikötőben, és mindig az új horizont felé veszi az irányt.

G.A.

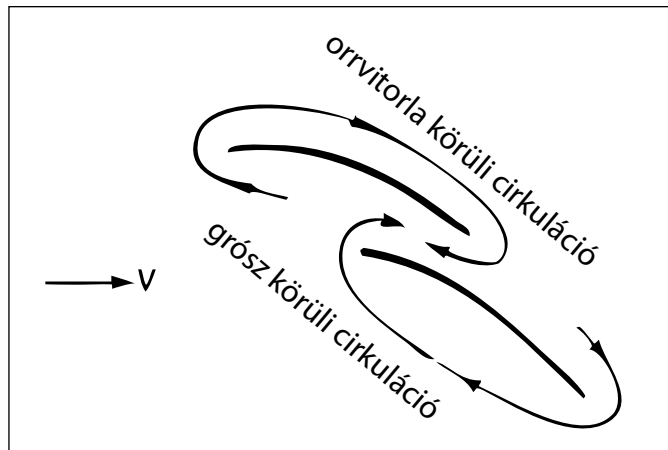
Vitorlázáselmélet – a felhajtóerő és a réshatás

ARVEL GENTRY repülőmérnök és sikeres tengeri vitorlázó. Több mint 40 éven át dolgozott a repülőgépiparban. Aerodinamikai szakemberként megdöbbenve látta, hogy milyen zavaros állapotok uralkodnak a vitorlázáselmélet területén. Még a felhajtóerő keletkezésének a magyarázatai is rosszak voltak, a vitorlák kölcsönhatásának magyarázatairól nem is beszélve. A múlt század 70-es éve elején tette közzé az e területen végzett kutatásainak eredményeit, melyekkel teljes egészében megcáfolta a korábbi elméleteket, és először adott helyes magyarázatot a vitorlázáselmélet ezen alapvető kérdéseire.

A felhajtóerő keletkezésének egyik legelterjedtebb téves elmélete szerint a vitorla körül áramló levegőt a vitorla alakja arra kényszeríti, hogy a szél alatti oldalon hosszabb utat tegyen meg, mint a szél felőlin. Így a szél alatti oldalon az áramlás sebessége megnövekszik, aminek következtében csökken a légnyomás. Ahogy Bernoulli tétele is kimondja: az áramló anyagok sebességnövekedése nyomáscsökkenéssel jár. A szél felőli oldalon ennek az ellenkezője játszódik le, a levegő áramlása lelassul és megnövekszik a nyomás. A felhajtóerőt a két oldal közötti nyomáskülönbség hozza létre. Ez azért tetszetős elmélet, mivel van benne két dolog, ami igaz: az egyik Bernoulli tétele, a másik az, hogy a felhajtóerőt a vitorla két oldala között kialakuló nyomáskülönbség hozza létre. A nyomáskülönbség kialakulását magyarázó „hosszabb út” azonban alapvetően téves.

Arvel Gentry kísérletekkel mutatta ki a nyomáskülönbség kialakulásának okát. Elmélete szerint a mozgásban lévő vitorla körül két áramlási mező alakul ki: az egyik a vitorla körül cirkuláló, a másik a látszólagos szél irányával és nagyságával azonos, a vitorlával nagyjából párhuzamos, súrlódásmentes áramlási mező. Mindkét áramlási mezőnek megvan a saját sebessége és iránya, melyek eredője – a látszólagos szél kialakulásához hasonlóan – összeadódnak, de egy kicsit bonyolultabb módon, mivel a vitorla körül az áramlási mezőkben az áramlások iránya és nagysága pontról-pontra változik. A vitorla körüli légáramlás sebessége és iránya ennek a pontról-pontra történő összegzésnek megfelelően alakul. A vitorla előtt a cirkulációs áramlás nem nagyon változtatja meg az eredő sebességvektorának nagyságát, viszont jelentős, felfelé irányuló irányváltozást idéz elő. Ez a magyarázata a vitorla előtti ún. feláramlásnak (upwash). A vitorla szél alatti oldalán a cirkulációs vektor iránya azonos a másik áramlás irányával, így azok összeadódnak, ezért a vitorla szél alatti oldalán sokkal nagyobb lesz a helyi sebesség, ami kisebb nyomást eredményez.

A vitorla hátsó éle mögött a cirkulációs vektor lefelé irányul, ezért az eredő sebesség nagyságát itt is csak kis mértékben változtatja meg, viszont jelentős lesz a lefelé irányuló irányváltozás (leáramlás – downwash). A vitorla szél felőli oldalán a cirkulációs áramlási vektor iránya ellentétes a másik áramláséval, ezért ott kisebb lesz az eredő sebesség, ami nagyobb nyomást jelent.

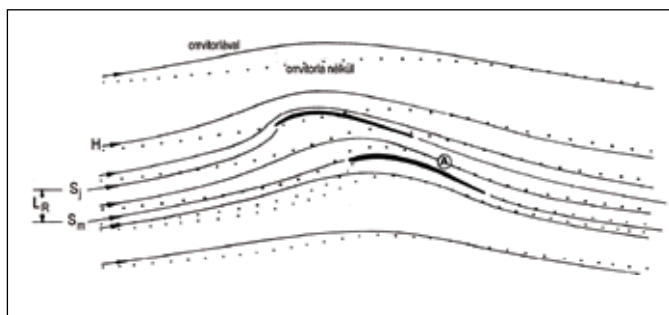
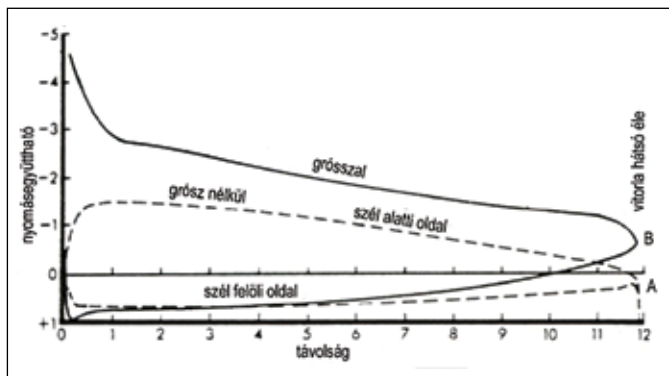
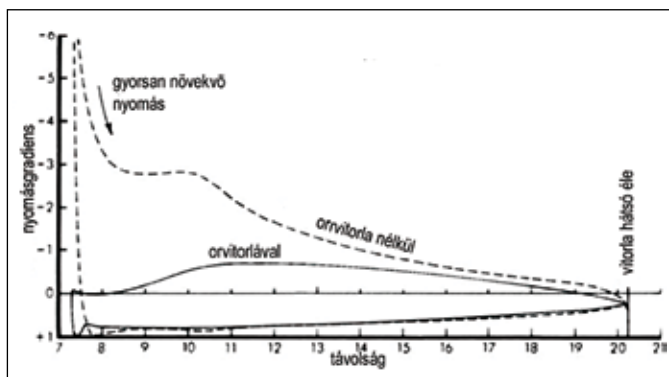


A vitorlák közötti kölcsönhatásnál (réshatás, dűznihatás) a régi elméletek szerint a két vitorla közötti résben az orrvitorla hátsó éle és a grósz között a távolság sokkal kisebb, mint a forstág és az árboc között, és mivel azonos idő alatt ugyanolyan mennyiségű levegőnek kell átáramlania a vitorlák között, a grósz szél alatti oldala mentén sokkal nagyobb sebesség jön létre, ami növeli a szívást és így a grósz hatásosságát.

A valóságban ennek éppen az ellenkezője történik, azaz nem az orrvitorla növeli a grósz hatásosságát, hanem a grósz az orrvitorláét. A magában álló grósz és a magában álló orrvitorla körül kialakuló áramlásokat és a két vitorla kölcsönhatását vizsgálva Arvel Gentry az alábbiakban foglalta össze a vitorlák közötti kölcsönhatást.

Az orrvitorla főbb hatásai a grószra

1. Az orrvitorla hatására a grósz élesebb szögéből kapja a szelet, aminek eredményeképpen a grósz szél alatti oldalának első szakaszán jelentősen lecsökken az áramlási sebesség, így kisebb lesz a nyomáscsökkenés, valamint csökken a határréteg leválásának és a vitorla túl húzottá válásának az esélye.
2. A grósz nagyobb állásszög-tartományban lehet hatásosabban működtetni az áramlás leválása és a vitorla túl húzottá válása nélkül, mint akkor, amikor a grósz egymagában van.
3. A két vitorla jelenlétében sokkal kevesebb levegő áramlik a



grósz szél alatti oldala mentén, azaz a forstág és az árboc között, mint amikor a grósz magában van.

4. A két vitorla között a grósz és az orrvitorla körül létrejövő cirkulációs áramlások ellentétes irányúak, ezért ott részben kioltják egymás hatását, így több levegő kényszerül az orrvitorla szél alatti oldalára.

5. Az orrvitorlát közelebb húzva a grószhoz, folyamatosan csökkenő szívás alakul ki a grósz szél alatti oldalán. Amikor a grósz szél felőli és szél alatti oldalán azonosak lesznek a nyomások, akkor eltűnik a vitorla alakjának fenntartásához szükséges nyomáskülönbség a két oldal között, és a grósz belobban („ráver az orrvitorla”).

A grósz főbb hatásai az orrvitorlára

1. A grósz előtti feláramlás (upwash) következtében élesebben lehet vitorlázni a hajóval az orrvitorla túlhúzása vagy lobogása nélkül, amikor mindkét vitorla fel van húzva.

2. A két vitorla jelenlétében az orrvitorla hátsó élénél kialakuló nagyobb sebesség miatt az orrvitorla teljes szél alatti felülete mentén jelentősen megnövekszik a sebesség (nagyobb lesz a szívás), ami a felhajtóerő jelentős növekedését idézi elő.

3. Az orrvitorla szél alatti oldalán létrejövő nagyobb sebesség azt jelenti, hogy az orrvitorla állásszögét áramlásleválás és túlhúzottá válás nélkül lehet nagyobbra állítani.

4. A grósz megfelelő beállítása és alakja jelentős hatással van az átfedő orrvitorla hatásosságára. Minden, ami az orrvitorla hátsó élének a tartományában sebességcsökkenést okoz (mint pl. a grósz hátsó részén bekövetkező áramlásleválás) csökkenti az orrvitorla által keltett hajtóerőt.

5. A grósz beállítása jelentősen befolyásolja a hajó szél felé való vitorlázási képességét, mivel az közvetlen hatással van az orrvitorla első élét érő feláramlásra.

Arvel Gentrynek a felhajtóerő keletkezésével és a vitorlák kölcsönhatásával kapcsolatos kutatási eredményeinek részletes leírása a www.vitorlazzotar.hu honlapon a „Vitorlázáselmélet” menüből érhető el.

Nagy Zoltán

VITORLÁZÁS ELMÉLET

Vitorlás hajók közötti kölcsönhatás

Az egymáshoz közel haladó hajók vitorlái között ugyanaz a kölcsönhatás tapasztalható, mint az orrvitorla és a grósz között. A régi elmélet szerint az orrvitorla felgyorsítja a levegő áramlását a két vitorla közötti részben, ami nagyobb szívást, tehát nagyobb felhajtóerőt hoz létre a grószon.

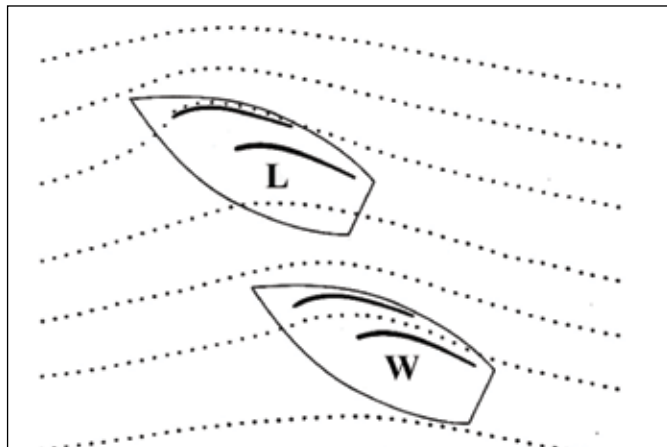
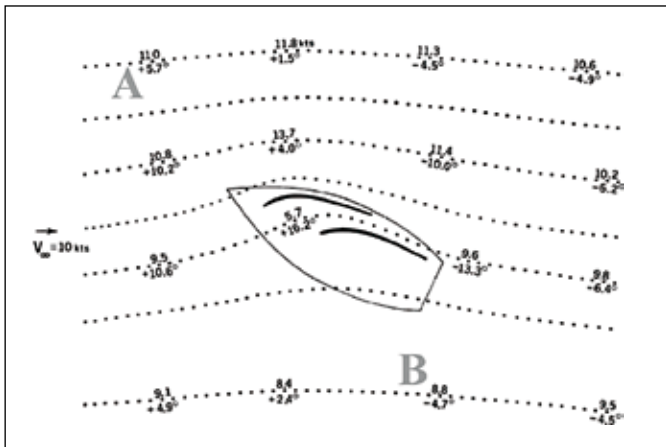
Amikor a vitorlák két egymáshoz közel haladó különböző hajón vannak, akkor ezen elmélet szerint a két hajó között a levegő áramlásának fel kellene gyorsulnia, tehát a hátrébb lévő szél felőli hajónak kellene hagynia a szél alatti oldalon elől lévő hajót. A gyakorlat azonban látványosan

cáfolja ezt a hibás régi elméletet, mivel az orrvitorla helyén lévő szél alatti hajó itt sem segíti, hanem egyenesen hátrányos helyzetbe hozza a grósz helyét elfoglaló szél felőli hajót, ez utóbbi pedig kedvezőbb körülményeket teremt a szél alatti hajó számára. Arvel Gentry erre a helyzet-

re is megfelelő magyarázatot adott. Az alábbi ábra azt mutatja, hogyan változik meg magában haladó hajó környezetében a levegő áramlásának az iránya és sebessége a zavartalan áram-

lásban. Az alábbi ábrán két olyan hajó látható, amelyek a zavartalan áramláshoz viszonyítva azonos szögben vitorláznak, így jól látható a két hajó vitorláinak kölcsönhatása. A pontozott

lán áramlásban. Az alábbi ábrán két olyan hajó látható, amelyek a zavartalan áramláshoz viszonyítva azonos szögben vitorláznak, így jól látható a két hajó vitorláinak kölcsönhatása. A pontozott



láshoz képest. A pontozott vonalak a hajó körüli áramvonalakat jelzik. A számpárok közül a felső a látszólagos szél csomókban kifejezett sebességét adja meg az adott pontban. A számpár alsó tagja a helyi áramlás szöge, ahol a pozitív szám a zavartalan szélhez viszonyított feláramlást (upwash), a negatív pedig a leáramlást (downwash) jelenti. A példában a zavartalan áramlás sebessége 10 csomó, az áramlás szöge nulla. Ezek az értékek

Az ábra bal felső részében lévő „A” pontban a szél sebessége és iránya kedvezően alakul az itt haladó hajó számára. A szél sebessége nagyobb, az iránya pedig a feláramlás következtében kedvezőbb, mint a zavartalan áramlásban. Az ábra alsó részén lévő „B” pontban a szél sebessége kisebb lesz, iránya pedig a leáramlásnak köszönhetően kedvezőtlenebb az ott haladó hajó számára, mint a zavarta-

vonalak itt is a hajók körül kialakuló áramvonalakat jelzik. Az „L” betűvel jelölt hajó a kedvező, ún. biztos szél alatti pozícióban (safe leeward position) van, a „W” betűvel jelzett pedig a kedvezőtlen, reménytelen pozíció (hopeless position) foglalja el. A fentiek részletes magyarázata a http://www.vitorlasszotar.hu/vitorlazeselmelet_vitorlak_kozotti_kolcsonhatas.php oldalon olvasható. **Nagy Zoltán**

AZ ÚJ FINN?

D-Day Arácson

Az MVM kikötője megtelt a hétfvégén. A hagyományos iparági találkozó egyike a Balaton legnagyobb szakmai regattáinak. A népes Kalóz-mezőny és a Dolphinok küzdelme mellett az egyszemélyes hajóosztályok legígéretesebb újdonsága, a Devoti D-One bemutatkozására és próbavitorlázásra is sor került. A D-One európai road-showja részeként próbálhattuk ki ezt a kis hajót, ismerkedhettünk



kitűnő menettulajdonságaival, kezelésének fortélyai. A Devoti márka nem újdonság az egyszemélyes vitorlázás világában. A Finn hajóosztály egyik leg-sikeresebb gyártójaként meglepő módon egy olyan konkurens termékkel jelent meg, mellyel nem titkoltan a Finn olimpiai hegemóniáját, szinte megkérdőjelezhetetlen státuszát kívánja elfoglalni. A hajóba lépve meglepően kellemes, ki-

fejezetten stabilnak tűnő munkatérben találjuk magunkat. A skiffes megjelenés csalóka, a D-One nem egy egykerekű bicikli, a látványelemek, különösen a szárny nem egy szélességet növelő keret, hanem a kiülés ergonomiáját segítő barátságos eszköz. A 75 kg-os súly rendkívül dinamikussá teszi a verdát, de nem hálás, ha töketlenkedünk, különösen, ha a kreutzbója után le kell ejte-



*Teljes vitorlázat (standard): 24,6 m²
Fővitorla: 11,4 m²
Gennaker: 13,2 m²
75 és 115 kg közötti hajósoknak*

*Teljes vitorlázat (kicsi): 22,7 m²
Fővitorla: 9,5 m²
Gennaker: 13,2 m²
55 és 75 kg közötti hajósoknak*

*Teljes hossz: 4,23 m
Szélesség: max. 2,31 m
Összsúly: 75 kg*

nünk. A rövid testet érdemes folyamatosan siklásban tartani, mert ha belasul, akkor a vitorlán fellépő erők könnyen begyömöszölik az orrát a vízfelszín alá. A kiülőszárny újabb verzióját már hátrafelé is meghosszabbították, növelve a bőszeles szakaszok biztonságát. A gyártó 75-115 kg-os vitorlázóknak ajánlja az eszközt, mely az esélyegyenlőség érdekében a nehezebbeknek rövidebb kiülést lehetővé tevő szárnyhelyzetet biztosít.

G.A.



PARTIZÁN- ÉS OSZTÁLYHARCOK

A majdnem 30-as, de teljesen Manöken

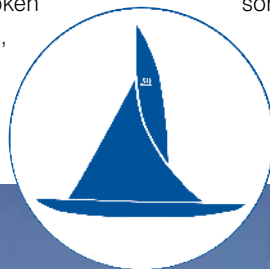
Az az igazság, hogy ezt a cikket nagyon régóta nem tudtam megírni. Pedig becsületszóra utánajártam a dolgoknak. Beszélgettem a 30-asok osztálykapitányával és a Manöken tulajdonosával is. Mindkét oldaltól kaptam kötegni dokumentumot, fényképet, információt.

Hogy miért volt mégis nehéz nekilátni ennek a cikknek? Mert nem lehet igazságot tenni, és nehéz elfogulatlannak maradni. Dr. Szilberek Józseffel (a 30-as osztálykapitánnyal) legalább olyan jó hangulatban beszélgettünk, mint Gömbös Lóránddal (a Manöken tulajdonosával). Az is tény, hogy az ember nehezen fog neki olyan dolognak, aminek talán sohasem lesz vége. Ez pedig pontosan olyan dolog. Az előzményeket talán már mindenki ismeri. Ha máshonnan nem, hát onnan, hogy megírtuk. Nézzük először a tulajdonos szemszögét: Gömbös Lórándnak az volt a vágya, hogy építsen egy 30-as cirkálót. A 30-asok nem azok a tipikus duplakabinos, ebédlőasztalos, beépített konyhás családi hajók. Ezekkel versenyezni illik. Ezért aztán Lóránd olyan hajót szeretett volna készíttetni, amivel az élvonalban versenyezhet. Ehhez persze minden technológiai újítást be is vetett, amit nem tiltott kifejezetten az általa kikért osztályelőírás. Lóránd tudta, hogy kétesélyes a játszma, hiszen még nem épült szendvicsszerkezetű 30-as, talán azt is tudta, hogy ez nem véletlen. Az viszont tény, hogy az általa kikért osztályelőírásban ez nem szerepelt, mert ezt bár megszavazta az osztály, valahogy nem került át a technikai bizottsághoz.

A hajó készült, de felmérések nem történtek. Hogy miért, arról persze megoszlanak a vélemények. Az egyik oldal szerint hiába hívták a felmérőt, az nem akart jönni. A másik oldal szerint meg nem is hívták annyira. Ugyanakkor Lóránd szerint nem is elvárás, hogy négy alkalommal felmérjék az épülő hajót. Ilyet az előírásban nem talált. Az tény, hogy ez (bármilyen okból is) nem történt meg. A hajó végül elkészült, és mint utóbb kiderült, minden paraméterében (leszámítva

a héjszerkezetet) megfelel az előírásoknak. Sőt sebességpotenciálja is megegyezik a többi 30-aséval.

Nézzük az osztályszemszögét. Amikor kiderült, hogy a Manöken szendvicsszerkezettel épül, dr. Szilberek József be-terjesztette az osztály elé, hogy módosítsák



az osztályelőírást. Ha lehet karbon árboc, lehessen szendvicsszerkezet is. Az osztály ezt nem fogadta el. Nem mellesleg már 2000-ben szeretett volna Horvát Mihály egy szendvicsszerkezetű hajót építeni, de erre már akkor is nemet mondott az osztály. (És ekkor került volna bele az osztályelőírásba is ennek tiltása, és ez az, ami jutott el a technikai bizottsághoz.) Egy viszonylag

kis létszámú klasszikus osztály másként működik, mint egy több száz hajót felvonultató flotta. Egy ilyen osztályban személyes kapcsolatok vannak. Megannyi közös emlék, tiszteletre méltó múlt. József elmondta, hogy már csak hét darab igen rossz állapotú 30-as volt, amikor elkezdtek életet lehelni az osztályba 84-ben. Aminek az első lépése épp az osztályelőírás volt. Azóta sorozatosan újíttották fel a régieket, és építették az új hajókat! Egy ilyen osztályba nem lehet „erőből” belépni, éppen az összetartás és a viszonylag kis létszám miatt.

József elmondta, hogy többször próbálták felvenni a kapcsolatot Lóránddal, de sajnos elmérgesedett az ügy.

Hogy mi a helyzet most? A technikai bizottság adja a labdát a jogi bizottságnak, aki egy laza passzolással visszaadja az MVSZ elnökségnek, aki aztán lecsúsztatja a technikai bizottságnak. Így megy ez 2007 óta körbe-körbe. Döntés nincs.

Viszont ott van a Manöken a legtöbb versenyen. Elindul és megy. Osztályon kívül. Pedig a ma sem túl népes osztálynak is (elvileg) érdeke lenne, hogy új hajók lépjenek be. Hogy egészen lemenjünk az alapokig, jogilag az lenne a fő kérdés, hogy pontosan mikor kezdődött a hajó építése. Az előtt vagy

az után, hogy az osztályelőírásba bekerült az a bizonyos klauzula. Ennek eldöntése már-már nyomozói, bírósági feladat lenne. Az emberi oldal sokkal összetettebb. Ha a két oldal az elejétől kezdve konstruktívan áll egymáshoz, vélhetően nem alakul ki ez a helyzet.



A Manöken



Mindenesetre a témával kapcsolatos utolsó MVSZ döntés az, hogy nézze meg a hajót egy független (akár svéd) felmérő.

Na, vizsgáljuk meg ezt a gyakorlatban. Idejön a messzi Svédországból egy okos ember. Megnézi a hajót, aztán megkérdezi, hogy pontosan mit is kellene igazolnia.

Hogy megfelel-e a hajó a svéd előírásoknak? Nyilván nem felel meg, mert azok mások, mint a hazai előírások.

Hogy megfelel-e a magyar előírásoknak? Mi köze neki a magyar előírásokhoz?! Azt talán döntsük el mi. Mellesleg melyik előírásnak? A mostaninak, amiben már benne van, hogy nem lehet szendvics, vagy a régiek, amiben még nem volt ilyen kitétel?

Én mondom, Dredd bíró legyen a talpán, aki itt igazságot tesz. De hogy nem egy svéd felmérő lesz, az biztos. (Mellesleg ebben mindkét oldal egyet is ért).

Hogy merre tovább? Azt nem lehet tudni. Valami miatt a 30-asok nagyon nem szeretnék, ha a Manöken 30-as lenne. Ugyanakkor valami miatt a Manöken nagyon 30-asnak néz ki.

Persze így a cikk végére is megválaszolatlan jó pár kérdés: Ha van egy néhány hajós osztály, ami évtizedek óta már-már baráti társaság, akkor elég, ha van egy hajó, ami megfelel az előírásoknak, és máris ott a helye az osztályban és a társaságban?

Ha karbon árboc lehet a 30-asokon, akkor miért nem lehet szendvicsszerkezetű a hajótest? Ez sokkal tartósabb, és szebb is. Nem beszélve arról, hogy korszerűbb.

Valójában kinek jó az, hogy van egy gyönyörű hajó, ami minden mérhető paraméterében megfelel az osztályelőírásnak, mégis osztályon kívül versenyez?

Na most már biztosan minden kedves olvasó érzi, hogy miért kellett hónapok ahhoz, hogy elkészüljön ez a cikk. Így több mint 900 legélt szó után történt bármi? Lett ennek bármilyen értelme? Ettől csökkentek az elmentések? Szebb lett a világ? Nem.

Viszont legalább írtunk a 30-asokról, amik talán a leggyönyörűbb hajók a Balatonon. Akár osztályban vannak, akár nem.

Szutor Feri

70-es cirkáló Magyar Bajnokság – THE Tihany

2011. augusztus 24-28.

Augusztus végén négy napon át zajlott a THE kikötőben a 70-es cirkálók Magyar Bajnoksága. A hat cirkáló kilenc futamon keresztül versengett a bajnoki címért. Csütörtökön és pénteken két-két kisszeles futamot sikerült rendezni, szombaton megérkezett egy szép, hármás-négyes keleti szél, amiben négy futam alatt a hajók, a vitorlák és a legénység kitarását is próbára tette a rendezőség. Eddigre már letisztultak az erőviszonyok: az utolsó nap utolsó futama előtt a Capella és az Irokéz volt a bajnokesélyes, a különbség csupán egy pont volt közöttük. A harmadik-negyedik helyről is az utolsó futamra maradt a döntés, itt az Orpheus és az Anna versengett egymással. Végül vasárnap reggel szép, kifújtt, erős ötös északi szélben rajtolt az utolsó futam, ami meghozta a döntést: nyert a Capella, Pomucz Tamás kormányzásával, és ezzel a bajnoki címet is megszerezte. Második lett az Irokéz, Pajor Zsolt vezetésével, harmadik pedig az Orpheus, Herkó Dezsővel a kormányznál. Az izgalmas vízi csaták után a parton békében, jó hangulatban készültek a vacsorák, hisz minden este más csapat főzött a kikötő bográcsában az egész mezőnynek.



Szombaton megérkezett egy szép, hármás-négyes keleti szél



Vasárnap reggel szép, kifújtt, erős ötös északi szélben rajtolt az utolsó futam, nyert a Capella, Pomucz Tamás kormányzásával, és ezzel a bajnoki címet is megszerezte



X-35 OB: nekünk 8

Augusztus 24-25. között lezajlott a második X-35 Országos Bajnokság. Négy év telt el azóta, hogy az első két hajó megjelent a Balatonon. Az igen szigorú osztályelőírás szerint versenyző hajók sikerét bizonyítja, hogy idén már nyolc egység állt a rajtvonalhoz. Az egységek kilenc futamot teljesítettek, melyben volt gyenge és középszeles vitorlázás is. Az osztály kiegyensúlyozottságát mutatja, hogy öt különböző egység is szerzett futamgyőzelmet, de kettő győzelemnél többet senki sem tudhatott magáénak.

Bednár Tibor

Eredmények: 1. Admiral-X 2. Pyxis 3. Új Vízöntő

Dolfin OB 2011

Szeptember első napjaiban 15 egység részvételével a Balatonfüred-Csupak előtti vízterületen zajlott le a 2011. évi Dolfin Magyar Bajnokság. A rendező Atomerőmű SE és a Koloska-Marina a már megszokott remek körülményekkel és kitűnő vendéglátással várta a résztvevőket.

Az első nap a bizonytalan erősségű szél miatt halasztással kezdődött, azonban délután két remek futamot teljesített a mezőny a 6-10 csomós délnyugati szélben. Az előző évek megszokott sorrendje egyelőre borulni látszik, új szint hoznak a mezőnybe a „profik”: Czégai Peti mint taktikus sem tud hibázni, Jósa Tamás kormányzásával az Accenture az első két futamot meg is nyerte. A második helyen álló Gyöngyszem Száva György kormányzásával kissé elhúzott a mezőnytől, két második helyezéssel várja a következő rajtot.

A második nap borult minden meteorológiai előrejelzés, de a neten a pillanatnyi áramlás- és szélesebségek is messze ellentétes irányokat és jelentősen gyengébb értékeket jeleztek, mint amit a vízen tapasztaltunk, ezért a reggeli tanácsaltan halasztás után ráugrottunk a csodára, és kisebb korrekciókkal négy futamot sikerült levitorlázni a 8-12 csomós dél-délnyugatiában. Czégaiék továbbra is hibátlanok, hat futam után 100%-os teljesítménnyel messze vezetnek. Az első napi bizonytalanságok után László Zoli is „elboldogul” a kormányossal, a korábbi évek többszörös bajnok hajója, a Lelemény már a dobogón, Csikós Zsófiék pedig egy pontra a dobogótól! A napot egy jó hangulatú, ízletes vacsora, St. Martin koncert, végül egy szekszárdi pincészet borkóstolással egybekötött borbemutatója zárta.

A harmadik nap ismét halasztással kezdődött, majd dél körül kialakult egy, az előző naphoz hasonló állapot, a szél erősségben, irányban szinte leképezte az előző napokat, s megint elegendő volt négy remek futamra. Az idei év bajnoki címe hamar elkelt, a 28-as Accenture az utolsó két futamra már be sem szállt a küzdelembe, sima 100%-os teljesítménnyel, fegyelmezett, taktikus vitorlázással nyerték a bajnokságot. A második hely sorsa sem volt annyira veszélyben, de a Gyöngyszem nevű 28-as azért még egy remek sorozattal, előbb két második hellyel, majd két futamgyőzelemmel biztosította pozícióját. A harmadik hely sorsa még az utolsó futam előtt is nyílt volt két 26-os, a korábbi többszörös címvédő Lelemény és a Macska nevű hajók között. Csikós Zsófiék az első kör végén remek

hátszelezésüknek köszönhetően feljöttek az élre, ami egyben a dobogót is jelentette, azonban orrvitorlájuk egy fordulónál elakadt és elszakadt, így a László Zoli által kormányzott Lelemény lett a harmadik. A napot és a 2011. évi bajnokságot egy remek halászléparti zárta, de a szekszárdi vörös sem volt gyenge.

Reméljük, a következő évben még több egység részvételével, hasonló színvonalú bajnoksága lesz az osztálynak. Köszönjük a házigazdák szíves vendéglátását, a remek körülményeket. Jövőre Veletek uyanitt!

Hagemann László



F18, Laser Standard és 470 felnőtt Országos Bajnokság

Noha az augusztusi kánikula még javában tombolt, szerencsésebben zárhatta Országos Bajnokságát az F18, Laser Standard és 470 felnőtt osztály, mint a pár nappal korábban kevés futam-szám miatt érvénytelen Ifjúsági Bajnokság.

Általában gyengébb szélben, de 11, illetve 8 remek futamot sikerült lebonyolítani az augusztus utolsó hetében Balatonfüreden zajló regattán. Az első két napon ugyan még elsősorban a parti várakozás volt a főszerep, s a nyitónapon csak késő délután sikerült megkezdeni a versenyzést, ám azt követően, az előre jelzett front megérkezését megelőzően remek keleties, délkeleties szélben négy futamot is sikerült abszolválni, melynek során már kezdtek kirajzolódni az erőviszonyok. Laser Standardben az idehaza ritkán, főként nemzetközi mezőnyben versenyző Berecz Zsombit ugyan az első futamokon még megszorogatta Bakóczy Robi, de a harmadik napi négy futamgyőzelem már világhossá tette Zsombi fölényét. 470-ben ugyanezen a napon a gyenge szél specialista, Péch Fanni és Héjj Eszter vették át a vezetést, s tettek szert tetemes előnyre három futamgyőzelemmel, míg F18-ban mindvégig Váradi Szabó János és Petheő Tamás uralta a mezőnyt. A front éjszakai megérkezését követően, a negyedik versenynap reggelén a rendezőség az erős szélre való tekintettel úgy határozott, hogy a parton várja meg, míg a szél ereje némiképp enyhül, s csak délben engedte



vízre a hajóosztályok versenyzőit. Az erős szél amilyen gyorsan jött, oly hamar tovább is állt, s csupán egyetlen futamra volt elegendő, ugyanis a második menetben ereje már annyira megfogytakozott, hogy érvénytelenítés mellett döntött a rendezőség. Az utolsó napra egy leheletnyi sem maradt a légmozgásból, így az F18 számára 12, a többi osztályban 8 futamot követően hirdettek eredményt.

Az F18 osztály bajnoki címét Váradiék szereztek meg a Diószegi Zoltán – Jankocsics

Gábor és Kasuba István – Honti Norbert kettős előtt, míg 470 osztályban női győzelem született Péch Fanniék jóvoltából, akiket Györffy Bálint és Lillik Ákos, valamint Sallai Gábor és Goszleth Marcell követett a dobogón. Laser Standardben az összetett győzelmet és a bajnoki címet Berecz Zsombi szerezte meg Bakóczy Robi és Tomai Balázs előtt, míg a junior győzelem Robié, az U19 kategória aranyérme pedig Máttyás Viktoré lett.

Eszes Bernadett

Merkantil Laser Európa Kupa és OTP Junior Országos Bajnokság

Sikeresen zárult a második alkalommal hazánkban megrendezett háromnapos Laser Európa Kupa nemzetközi verseny, mely a Nemzetközi Laser Osztálysövetség 12 fordulós versenysorozatának 8. állomása volt.

A Balatonfüredi Yacht Club és a Magyar Vitorlás Szövetség közös szervezésében, a Merkantil támogatásával lebonyolított rendezvényre 12 ország 100 versenyzője adta le nevezését három osztályban, Laser Standard, Radial és 4.7, s küzdöttek egymással a legjobbaknak járó díjakért. Két osztályban, ifjúsági Laser Radialban és 4.7-ben a MLOSZ kérésére és az MVSZ Elnökségének jóváhagyásával az augusztus végén megrendezett, ám szélhiány

miatt csak két futammal zárult OTP Junior Utánpótlás Bajnokság is ezen a regattán folytatta versenyét, s mérkőztek meg egymással a fiatalok a bajnoki címekért.

A regatta első versenynapján kiváló szélviszonyok fogadták a versenyzőket, s 9-10 csomós DNY-i szélben három, más-

az ukrán Babych Pavel győzelmével zárult a verseny, a második, harmadik helyezést a magyaroké lett Hunfalvy Péternek és Bathó Péternek köszönhetően. Az osztályok korcsoportjainak győzelmei között szintén voltak hazai sikerek, LStd U21-ben Bakóczy Robi, LR női U17-ben pedig Haidekker Zita állhatott fel a dobogó



nap pedig hasonló körülmények között, ám délutánra korlátozó versenyekkel s a nap végére leálló szélben újabb három futamot teljesített az osztályok többsége. Az esti órára elfogyó szélben a nap utolsó futamát a rádiósok és standardesek számára a rendezőség rövidítette, míg a legkisebb vitorlázattal, L4.7-tel versenyző fiatalok számára érvénytelenítette. Az utolsó nap reggeli keleties szelének ereje csupán egyetlen, rövidített futam lebonyolítására adott lehetőséget. A regatta végül nyolc, a legkisebbek számára pedig hét érvényes futammal, kiváló küzdelmeket felvonultató versennyel zárult, s a bajnokságot is sikerült befejezni a rádiósok számára kilenc, míg a 4.7-eseknek nyolc érvényes futammal. (A bajnoki eredményekbe a korábban futott és érvényesített két futam is beleszámított.)

A Laser Európa Kupa összetett győzelmét két osztályban is hazai versenyző szerezte meg. Laser Standardben Bakóczy Róbert, aki az U21 kategória győzelmét is bezsebelte, míg Laser 4.7-ben az immáron idei harmadik kupagyőzelmét megszerző Vadnai Benjamin állhatott fel a dobogó legfelső fokára. Az utóbbi hajóosztály további dobogós helyezéseit szintén magyar versenyzők szereztek meg: az ezüstérmet Takács Levente, a bronzot Huszka Mátyás vihette haza. Standardben is hazai versenyző állhatott fel a dobogó második fokára Berecz Zsombor jóvoltából, akit a belga Van Laer Wannas követett a sorban. Noha Laser Radialban

legfelső fokára, s további versenyzőink szerepeltek az 1-3-ban, így bátran állíthatjuk, hogy eredményesen zárták versenyük eme nívós regattát, vendégeink pedig elégedetten, s a verseny jó hírére erősítve utazhattak tovább az Európa Kupa következő állomásának helyszínére, az ausztriai Breitenbrunnba.

A két ifjúsági osztály, a Laser Radial és 4.7 bajnoksága is sikeresen zárult az Európa Kupán lebonyolított futamoknak köszönhetően, ahol a Laser 4.7 osztály bajnoki címét Vadnai Benjamin szerezte meg két klubtársa, Takács Levente és Huszka Mátyás előtt, míg az U16 kategória győzelmét az összetett 4. helyezett Varga Dániel, a női arany pedig a lista 7. helyén végző Virág Flóriáné lett. Radialban a bajnoki címet Bathó Péter szerezte meg, míg az ezüsttel Hunfalvy Péter, a bronzal pedig Rozsnyay Domonkos térhetett haza. Az U17 kategória győzelmét az összetett lista 6. helyezettje, Haidekker Zita gyűjtötte be, aki egyben a női aranyat is bezsebelte.

A Balatonfüredi Yacht Club a Laser Európa Kupa rendezési jogát két esztendőre kapta meg, ám megpályázta további évadokra is, melyet a sikeres versenyek és egyre bővülő résztvevői létszámának köszönhetően remélhetőleg meg is kap, ami igen hasznos lenne lasereseink számára, hiszen hazai vízen, nívós mezőnyben gyarapíthatnák tudásukat, s szállhatnak ringbe olyan itthoni versenyzők is nemzetközi mezőnyben, akiknek nem adatik meg a lehetőség külföldi regattákra utazni.

Eszes Bernadett

Laser Európa Kupa – Ausztria

Alig egyetlen héttel a magyarországi Európa Kupa-forduló után lasereseink útra keltek, hogy újabb erőpróbán vegyenek részt az ausztriai Breitenbrunnban.

A verseny közelsége miatt népes magyar küldöttség állt rajthoz a versenysorozat 9. regattáján, melyre 12 ország 88 versenyzője adta le nevezését. A négy napra tervezett, nyolc futamra kiírt regatta ugyan a hétvégi kánikula miatt két versenynapra és négy futamra redukálódott, ám az első két napon remek erősségű, bár meglehetősen trükkös, forgolódó szélben zajlottak a viadatok.

A nyitó napon felhős időben, szemerkélő esőben, 16-18 csomós nyugatias szélben, a kiírt időben, délután két órakor indultak a futamok, melyeken több magyar siker is született. A legkisebbek között Vadnai Benji nem hagyott kétséget afelől, hogy remek formában van, s bár nagy ellenfele, az Európa-bajnok svájci is a mezőnyben versenyzett, mindkét futamot magabiztosan nyerte meg. Radialban Bathó Péter második helyen nyitott az orosz Nikolaev Maxim

mögött, amit egy 5. helyezéssel toldott meg, míg a Standard-mezőnyben a szárnyait bontogató Mátyás Viktor – aki most kezdte meg pályafutását nagyobb vitorlázattal, hiszen eddig Radialban remekelt – szintén szépen vitorlázott a rendkívül forgolódó, pöffös szélben, s hatodik helyen vette az első futamot. A második napon – mely, mint utóbb kiderült, a teljesen elfogyó szél miatt az utolsó versenynapnak bizonyult, – délelőtt még kitartott a szél ereje, s 14 csomós szélben kezdték meg a futamokat a versenyzők, ám a nap folyamán szép lassan 10 csomósra csökkent, de így is két újabb futamot tudhattak magukénak versenyzőink. A rádiós mezőnyt ugyan „megtépázta” a szigorított rajt, melynek során majd tíz hajót küldött partra a rendezőség, mégis komoly küzdelmeknek lehettünk tanúi. Benji továbbra is kiegyensúlyozottan versenyzett, és újabb futamgyőzelemmel s egy harmadik



helyezéssel biztosította be vezető pozícióját, míg ifjú Fertő tavi versenyzőnk, Kaltanecker Soma is bezsebelt egy előkelő hatodik helyezést. A rádiósok versenyében Bathó Peti megtartotta összetett 4. helyezését, míg Karé Réka a női mezőny ezüstjét szerezte meg. Standardben Mátyás Vitya egy harmadik és egy hatodik helyezésének köszönhetően az összesített lista 6. helyén zárta a napot – s mint már azt korábban jeleztem, a következő két szélcsendes nap következtében egyúttal a versenyt is –, ami korosztályának ezüstjét jelentette számára.

Eszes Bernadett

Továbbra sincs bajnoksága a 420-as osztálynak

Az idei évadban a meglehetősen forróra és szélcsendesre sikerült vénasszonyok nyara igencsak rosszul érinti a vitorlázókat, s szinte állandósulni látszik az utóbbi időszak ifjúsági versenyein a szélhiány miatti halasztások garmada.



Nem volt ez másképpen a szeptember 16-18. között Balatonfűzfőn megrendezett Caprine Kupán sem, amely az ifjúsági osztályok utolsó ranglistaversenyét és a szélhiány miatt augusztusban megghiúsult 420-as bajnokság pótlását is jelentette volna. A feltételes mód sajnos nagyon is időszerű, ugyanis az égiek ezúttal sem álltak ifjúsági versenyzőink mellé.

Arról már korábban beszámoltunk, hogy az OTP Junior Utánpótlás Bajnokságon csupán két futamot sikerült érvényesíteni a kánikula s a szélcsend miatt, így az osztályok képviselői a Magyar Vitorlás Szövetség elnökségéhez fordultak, hogy későbbi versenyen pótolhassák az elmaradt futamokat, s fejzhelessék be a bajnokságot. A lasereseink erre szeptember első hétvégéjén, a balatonfüredi Laser Európa Kupa keretein belül sort is kerítettek, s a 420-as osztály versenyzői is annak reményében érkeztek Balatonfűzfőre, hogy a



Caprine Kupán ezt ők is megtehetik. Ám az őszi időpont ellenére sajnos a kánikula még javában tombolt az országban, s háromnapos teljes szélcsend uralkodott a verseny ideje alatt a Fűzfői-öbölben. Kétnapos, zömmel parti halasztást követően a rendezőség úgy határozott, hogy kora reggel, még a hajnali parti szélben próbálkozik futam rendezésével, így vasárnap a gyerekek a napkeltével szálltak vízre, ám így is csupán egyetlen futamot sikerült befejezni, azt is nehéz körülmények között. A legkisebbek, azaz az optimistések számára a futam végére a szél olyannyira elfogyott, hogy csupán öt hajó tudta időben teljesíteni a pályát, és sajnos közülük is egy korai rajtos volt. A nagyobbak számára, elsősorban a 420-asok miatt – akik gyorsabban végigvitorlázták pályájukat, s még a szélcsend beállta előtt célba értek – a rendezőség még megpróbálkozott ugyan egy újabb futam indításával, azt azonban már félbe kellett szakítani

a nem megfelelő szélviszonyok, azaz mondjuk ki: a teljes szélcsend miatt, amit további hosszúság várakozás követett.

A rendezőség mindvégig kitartóan bízott az esetleges futam-lebonyolítás reményében, ám amikor az időlimit is lejárt, bele kellett törődni, hogy ezen a hétvégén ez már lehetetlen. A versenyzők így egyetlen futammal a tarsolyukban, a 420-asok pedig újabb kudarccal teli próbálkozással s bajnokság nélkül zárták a regattát.

Hogy mi lesz az idei bajnoki eredmények sorsa, még a jövő zenéje. Az osztály képviselői megkezdik az egyeztetést az MVSZ vezetőségével, hogyan lehetne orvosolni a kialakult helyzetet. A Cadet és Optimist osztály versenyzői, akik október második hétvégéjére tervezik bajnokságuk befejezését, remélhetően szerencsésebbek lesznek. Jó szelet, fiúk, lányok!

Eszes Bernadett

Finn-dingji Svájci Bajnokság

Szeptember első napjaiban került sor a Bodeni-tavon a Yacht Club Schaffhausen rendezésében a svájci bajnokságra, melyen hazánkat két versenyző képviselte.

■ A négynapos rendezvényen kilenc ország 55 versenyzője állt rajthoz, hogy megküzdjön egymással a Svájci Finn-Dingji Bajnoka címért, s egy jót versenyezzen a festői szépségű tavon.

A versenyt mindvégig csodás napsütés, igazi vénasszonyok

nyarára emlékeztető időjárás, és meglehetősen gyenge légmozgás jellemezte, végezetül öt futamot sikerült lebonyolítani. Az első napokban még ugyan megérkezett a helyi, kora délután feltámadó keleties szél, melyben a nyitó napon három, majd azt követően egy-egy futamot

rendeztek, ám az utolsó napon teljes mértékben a pihenésé és napozásé volt a főszerep.

A győzelmet a cseh Michael Maier szerezte meg kettő ponttal megelőzve a német Matthias





Millert, míg a dobogó harmadik fokára a hazaiak legeredményesebb versenyzője, Peter Theurer állhatott fel. A hazánkat képviselő apja-fia egység, azaz Haidekker Péter és Elemér mindvégig egyenletesen vitorlázva a 10-20. hely között versenyzett, bár Elemér elkönnyvelhetett magának egy igazán szép futameredményt is a második versenynapon, amikor ötödikként szelte át a célvonalat. Édesapja, Péter nem volt ilyen szerencsés. Amikor az élmézőnyben vitorlázott, egyszer érvénytelenítették a futamot a teljesen elfogyott szél miatt,

majd a következő alkalommal harmadik helyről megfűtyülték, s így jó pár helyet visszacsúszott. Végül azonban mégis ő zárta előrébb a viadalt, s szerezte meg a 15. helyet az 55 hajót számláló mezőnyben, míg Elemér a 18. helyezéig jutott.

A regatta mindvégig barátságos és teljes mértékben nyári hangulatban zajlott, melyet egy szombati közös vacsorával s jó hangulatú estével koronáztak meg a rendezők.

Eszes Bernadett



Placebo-tuning finn-dingiben

Sipos Péter barátom invitálása egy kis finnezésre rendre felülírja a naptáramat. Most is így történt, bár a tihanyi Masters Európa Kupa egyhetes programja komoly logisztikát igényelt. Végül kiegyeztünk a hétfői rajtot egy órával megelőző találkozóban, ami azt jelentette, hogy kimarad az előfutam, a túraversenyt, de legalább a kilenc futamra tervezett eseményen valahogy részt tudok venni.

Mire megérkeztem, már tologatták vízre a hajókat, kint süvített a szél, de még belefért egy kormányhosszabbító csere a sérült gumicsukló miatt. Pallus elmagyarázta, hogy kell felhúzni a vitorlát, és huss, már kint is lögybölődtem a 0-6 Bft-ot produkáló döghullámos vízben. A finnezés állítólag olyan, mint a bringázás, ha egyszer megtanulod, akkor mindig működik. No, ebben nem voltam biz-

A finnezés állítólag olyan, mint a bringázás, ha egyszer megtanulod, akkor mindig működik



FOTÓ: Leiner András

tos, amikor már a rajtvonalon kerestem a helyem, igazítottam az órát, ismerkedtem a kötélzettel. Egy korszerű finn rém könnyen kezelhető – főleg ha megértjük a rendszerét... A Laurer Kupa agárdi megmérettetésén egy olyan shottot kaptam, ami az alsó veretnél klemmelt. Voltak is kezdeti zavaraim, de itt ezen a hajón ezzel nem volt gond, újra élvezhettem a deckre húzás derékfájdító kínjait. Ha most választhatnék, az alsóklemmre szavaznék, mert valójában könnyű kezelni, halznál nem ejtem ki a shottot, és a

A vitorlázásban szakmai tekintélyt csak sokéves eredményes versenyzés után vívhatunk ki, de elég két gyenge futam, és a dicsőségnek annyi.



kiülő neoprén sem szakad rojtosra. Az állítókötelek rendkívül fontosak, mert ezek az új, Tesco-szatyorra hajazó fóliavitorlák brutál érzékenyek. Cunningham, alsó él előlről, hátulról – ez három madzag, tudnod kell, mikor melyiket húzod. Ennek behunytt szemmel is működnie kéne, jobb is, ha behunyom a szemem, mert mind a három sárga! Sehol a filctolam, de minem is, Kocka lövi a rajtot, egész jó helyen vagyok, kihajolok, és már sűvíténék is, amikor a mezőny intelligens módon egy emberként kifordul, mert jobbra kéne húzni... Ha erőltetem a backboardot, ami tényleg bután negatív, akkor hüvelynek néznek, ha velük fordulok, oda a szép tiszta pozíció. Félszegen elengedek néhány jogtalant, majd bepipulva rákéményítek. Jól kihajolok, fotogén tartással akár húsz másodpercig is tudok gurnizni, leüvöltöm az arra járókat, és ekkor bekövetkezik a katasztrófa. A kormányhosszabbító gumicsuklócskájá kicsusszan a hüvelyből. Lágyan lúvba mártózom, az orrgaratom megtelik vízzel, az adrenalin az egekben, az úszást megúszom, de a dingi félig tele vízzel. DNF. Szomorú MacGyverként építék fel rugalmas kötözött kapcsolatot a cső és a kormányrúd között, hogy a következő két futamban végképp lebontsam finnes önbecsülésem maradványait. A parton lelki támasz után kutatva igen ingoványos talajon találtam magam. Azt már megtanultam, hogy a vitorlázásban szakmai tekintélyt csak sokéves eredményes versenyzés után vívhatok ki, de elég két gyenge futam, és a dicsőségnek annyi. A korosztályos kollégák gyorsan leírnak, a fiatalokban találok némi segítőkészséget, de ők talán még a zebrán is átkísérnének, szakmai alázatról szó sincsen. Panaszkodom, hogy baromira előredől az árboc, nem tudom deckre húzni a baumot, erre szánakozva nézik a bicepszemet... Végül Pallus hozza a centit, kiméri a réket, és valóban sok: 683 az ideális 675 helyett. Na ugye. Akkor állítsuk át! Turkál az árbocfalpnál, az csúszkál a sínen, kikattan-bekattan, azt mondja, kész. Leméri, úgy is jó, majd biztató mosoly-



Jó vagyok, de ha nem jó a cucc, akkor az én nagy tudásom sem elegendő az eredményes versenyzéshez.

lyal magamra hagy. Másnap vidáman konstátálom, hogy a bum könnyedén üti a decket, az egész cucc barátságosan viselkedik, tudtam, hogy nem velem van a baj! Jön egy-két huszonvalahány, majd hetedik hely! A parton hálálkodom, Pallus kedvesen mosolyog, hiába, rendes srác. Aztán még egy tizenegyedik helytől megnyugszik a lelkem. Jó vagyok, de ha nem jó a cucc, akkor az én nagy tudásom sem elegendő az eredményes versenyzéshez. Újra köszönetet mondok, de Pallus már nem mosolyog, egyszerűen kiröhög. „Csak nem képzelted, hogy ezt a tök gyors hajót a kedvedért elállítom? Kicsit megmozgattam az árbocfalpat, láttam, hogy lenyugszol, és visszatettem ugyanoda, ahol volt.” Nem hittem neki, lemértem újra, és tényleg 683. Na, így bízzon meg az ember ezekben a szemtelen fiatalokban! Mitől gyorsultam fel mégiscsak? Rájöttem. A Rujinak említettem a gondomat, és őszerinte rontás volt rajtam. Azt mondta, hogy le tudja venni. Nem vettem komolyan. Hiba volt.

Gerő András

Fűzfő Kupa 2011 – Király Ferenc Emlékverseny

Szeptember első hétvégéjén a BS Fűzfő Vitorlás Klub rendezte a Kalóz hajóosztály részére az idei utolsó előtti ranglistaversenyt. A négy futamra tervezett viadalra 18 hajóegység adta le nevezését.



Szombaton három futamot sikerült teljesíteni az egyre erősödő déli szélben, ahol a Németh–Németh páros két futamban is győzni tudott. A harmadikban eltévédhettek, mert tizenötödiknek sikerült csak beérniük – s ez okozta a „vesztüket”, mert a kiejtő futamot már nem sikerült

megrendezni. Ismét bebizonyosodott, hogy érdemes jó átlagot menni, mert a Fluck – Székely-Gyökössy páros futamgyőzelem nélkül, de nagyon jó helyekkel várta a folytatást.

A partra érve a veszprémi Ivácson Attila hat különleges sajtót mutatott be a



versenyzőknek, amikből mindenkinek jutott kóstoló. Ezután a vacsora következett, nyírségi gombóclevés és túrógombóc volt a menü.

Vasárnap reggel teljes szélcsend várta a versenyzőket, ami sokáig tartotta is magát. Aligán 20-30 km/h erejű szél fújtt, de Fűzfőre sajnos csak a töredéke ért el, így a rendezőség 14 órakor három lövéssel befejezte a versenyt.

A 4-6. helyezettek az Ordana Sport kiegészítőinek örülhettek, a dobogósok pedig az érmek és kupák mellett Festina órákat kaptak.

Mohos Gábor

BS Fűzfő Vitorlás Klub

Fotó: Margitics Imre

A Kelemen Tamás – Pethő Tamás páros nyert a PartnerGroup Kupa Túraversenyen



Bár az időjárás a hétfvégén nagyon kellemes, nyári volt, sajnos a vitorlázóknak nem kedvezett a jó idő. Összesen 18 egység nevezett a szeptember 10-11-én az alsóörsi Katamarán Bázisról rajtoló PartnerGroup Kupa Túraversenyre, szelet azonban nem nagyon küldtek az égiek a versenyhez.

Szombaton 11-kor, kettes szélben rajtolt el a mezőny Alsóörsről Balatonalmádi felé, és ez a gyenge szél is folyamatosan elfogyott. Balatonalmádinál a rendezők a verseny szabályai szerint – ha az első hajó több mint két óra alatt éri el a bóját, pályát rövidítenek – pályát rövidítettek, így a mezőny visszacsurgott Alsóörsre egy gyenge egyes szélben. A leggyorsabb a Kelemen Tamás – Pethő Tamás páros volt, ők 3,5 óra alatt teljesítették a távot, de volt olyan hajó, ami 4,5 óra alatt futott be a célba. A gyenge szél miatt három egység kiállt a versenyből.

Este a szervezők a versenyzőket és a családot, barátokat egy kötetlen vacsorával látták vendégül az alsóörsi Lovas Csárdában.

Vasárnap tízkor rajtolt el a verseny Alsóörsről. A kitűzött táv az Alsóörs–Balatonfüred–Tihany–Alsóörs kör volt. Egy erősebb keleti szélben indultak a versenyzők, ennek köszönhetően az első hajó, a Róka Sándor – Korompai Zsolt páros egy óra alatt ért a balatonfüredi bójához. A keleti szél folyamatosan gyengült és délbe fordult. A teljes kör megtétele után a Róka Sándor – Korompai Zsolt páros ért célba leghamarabb, mögöttük 7 hajó futott, a többiek feladták a versenyt.

A szombati és a vasárnapi eredményeket összeadva texel rate alapján számították ki.

Gazdag Kinga Orsolya




EREDMÉNYEK

1. Kelemen Tamás – Pethő Tamás
2. Róka Sándor – Korompai Zsolt
3. Kasuba István – Honti Norbert
4. Bakonyi József – Bakonyi Szabolcs
5. Érdi Ferenc – Kovács László
6. Marton Balázs – Székely András
7. Hunfalvy Csaba – Antal Gábor
8. Óri Gergő – Mohai Tamás

PROBIO Nagydíj, Németh István Emlékverseny: On Design erőpróba

Szeptember 10-11-én nyolcadik alkalommal rendezték meg a Fűred Kupa nagyhajós pályaversenyt a One Design osztályoknak. A versenyen 8m OD, Elliot770, Scholtz22, Sudár Regatta, Dragon, Asso99, Melges24, J-24 hajók mérték össze tudásukat. A verseny névadó szponzora a BYC belső kikötőjének felújítását is támogató PROBIO Balatonfüredi Településüzemeltetési Zártkörűen Működő Részvénytársaság volt.

 A regatta egyben a One Design Trophy egyik állomása is volt, emellett Németh István emlékét öregbíti, aki a klub kiválóságaként 1955-óta a mai napig tartja a Kékszalag időrekordot.

A kétnapos verseny során az időjárás többször mutatta meg szél nélküli arcát: az első nap reggeli halasztással indult, majd a délutáni órákban két futamot sikerült lebonyolítani a 3-4 m/s szélben. A másodikat már le kellett rövidíteni, így a szombati nap a korai délutáni órákban befejeződött. A parton lilahagymás zsíros kenyér várta a versenyzőket.

Vasárnap egy futamot tudtak rendezni a 3-4 m/s szélben, amely kora délutánra teljesen leállt, így 13:00-kor véget ért a verseny. Az eredményhirdetésre fél 3-kor került sor – a különféle vándordíjak mellett a Fox Autorent Kft. ajándékait vihették haza a győztesek.



Asso 99 Class

1. Picabo 123 dr. Kovács János Balázs, Szamosi Péter, Rónai Gergely, Sándor Zsolt, Faragó Gábor SVE **2. Yuppie** 142 Nyári Zsolt, Fonyó Károly, Szilvási Lilla, Kiss Tamás, Aklan György YKA **3. Ou Sali 93** Tuss Miklós (TVSK), Váradi Gábor (Avis SE), Zolnai György, Tuss Réka (TVSK), Kollár Krisztián (TVSK), Csury Zoltán (TVSK) Kereked **8m OD Class**

1. Camelot 35 Kassai András, Dr. Kádár Kristóf, Köles Attila, Köles Gábor 8mOD VSE **2. Montana** 73 Dr. Nyárády Zoltán, Dr. Keszthelyi Gábor, Szabolcs Bence (KJSE), Major Zoltán (KJSE) SZVE **3. No Name** 57 Erdős Bálint, Zámok András, Nyéki András, Darvas Gergely TVSK OCS

Melges 24 Class

1. Seiran St. 481 Kaiser Kristóf, Joó Kristóf (Bora), Milbich András (Bora), Bati Gábor (Bora) BYC **2. Vírus** 767 Gémesi Gyula, Litkey Árpád, Erdélyi Gábor (Tecon SE), Tomai Balázs (BYC) YKA **3. Favonius** 759 Nagy Zsolt Csaba, Rick Gergely, Bálint Kadocsa, Csoltó Ákos (BYC) MVM SE

J24 Class

1. Nord Telekom 14 Makai Gábor, Alibán András (SVE), Dr. Lokodi Csaba (NEF BS), Fehér Péter (BYC), Szalai Tamás (NEF BS) YKA **2. BYC Fanatic** **2.** Hercsel Erik, Dávid Júlia (KMP VSE), Horváth Márton (KJAVSE), Baranyai Zsolt (VVSI) BYC **3. Euphemia** 203 Madarász Tamás, Hegyi Tamás (TVSK), Giber Valéria (BYC), Kerekes Anikó, Illy István LVE

Elliott 770 Class

1. Isa Pur 9 Münch István, Kajári Gábor (MNB), Tajti Imre (MNB) BYC **2. Nomád** 3 Kovács Ákos, Fischer Dezső (TVSK), Csontos Zoltán, Koncz Ádám (FKVE) VSC **3. Bernát** 6 Fazekas László, Kiss Orsolya, Láng-Miticzky Tamás (MNB), Magyar Gábor, Berecz Tímea (BFYC)

Scholtz 22 Class

1. Metálka 100 Majoross Bea, Román Kata, Büki Gábor (KJAVSE) TVSK **2. Pro-Cent** 138 Kátai Péter, dr. Perczel Márta, Zsitva Anikó MKB Bank VK **3. Catch22** 131 Mezei Gábor, Molnár János, Péter Gábor TVSK

Sudár Regatta Class

1. Josephine 77 Gömbös Lóránd, Horgos Tamás (THE), Dr. Futó István (SVE) HYC **2. Adrenalin** 136 Kovács Márton, Melha Márton (TYC) Wind SE **3. Gé** 155 Pál Gaszton, Lovas Sándor (KMP VSE), Horváth Zsolt (Orf SE)

Dragon Class

1. Ultramarin 45 Andorka Rudolf, ifj. Andorka Rudolf, Szigeti Stacey (VVSI) BYC **2. Freyja** 59 Náray Vilmos, Ikrényi Gábor (Alba Régia), Wonke Péter (Tramontana) TVSK **3. Albatrosz** 36 Juhász György, Juhász Balázs

Szenzációs hazai vitorlássiker: magyar győzelem a Garda-tavi tókerülő versenyen

A verseny 61 éves történetében először nyert magyar csapat, a Raffica Sailing Team a nemzetközileg is méltán elismert olaszországi Centomiglia tókerülő viadalon.

Király Zsolt (többszörös magyar bajnok, nyolcszoros Kékszalag-ezüstérmes) vezényletével rajt-cél győzelmet aratott a Raffica Sailing Team a 61. Centomiglián, így Olaszországban a magyar himnuszt hallgatta a világ minden tájáról odalátogató közönség. A győzelem nemcsak a csapat számára fontos, de a magyar vitorlássport megítélésében is mérföldkő lehet. A Centomiglia ugyanis egy nemzetközileg

is magasán rangsorolt verseny, melyen olimpiai és világbajnok vitorlázók vesznek részt, s a nemzetközi sajtóban is kiemelt figyelmet kap. Gyakorlatilag a „Kékszalag” olasz változata, azzal az eltéréssel – a távolságon és a szélviszonyokon túl –, hogy kimondottan erős nemzetközi csapatok állnak rajthoz.

Biztató eredmény a jövőre nézve
A Raffica Sailing Team 8,55 óra alatt



teljesítette a 100 kilométeres távot – innen a név – a szakmailag is jelentős túraversenyen.

„Magyarként először nyertük meg a Centomigliát, ami igen felemelő érzés. A sok együtt vitorlázott idő, a csapat összeszokottsága megmutatkozott a hajó vezetésében, az egész verseny során nem alakult ki egyetlen kritikus szituáció sem. A hajó és a csapat kiválóan teljesítette a 100 százalékon vitorlázást. Nagyon büszke vagyok a csapatomra!” – nyilatkozta Király Zsolt kormányos. A továbbiakban újabb nemzetközi megmérettetések várnak a fiúkra, újabb remény magyar sikerekre külföldi vizeken.



A győztes csapat:

Király Zsolt (kormányos), Roberto Benemati (taktikus), Bíró Tamás, Czibor András, Csiszár Zsolt, Karácsony János, Horváth Balázs, Mahl Krisztián, Nagy Gábor, Mesterházi Nagy Ákos, Puskás Tamás, Óvári István, Pritzel Vilmos, Várkonyi Csaba



FOTÓ: Németh Erika

Csoda kicsiben: MM csapat Európa-bajnoki cím!

A hétfvégén rendezték a Micro Magic rádió-távírányítású vitorlás modell-osztály Európa-bajnokságát Vaxjöben, Svédországban.

Hazánkat hat versenyző képviselte az 51 főt és 12 országot számláló mezőnyben. A versenyen gyenge és erős szél is volt: igazán bonyolult vitorlázási körülményekkel sikerült megküzdeniük az indulóknak. A magyar csapat a hazai modellvitorlás sport egyik legnagyobb eredményét érte el azzal, hogy megnyerte a csapat Európa-bajnoki címet.

1. MAGYARORSZÁG 212 pont EURÓPA-BAJNOK

(csapat: Illés Zoltán, Illés Dávid, Benedek Zoltán, Forrai Csaba, Berecz Zsombor és Beliczay Péter)

2. Portugália	225 pont
3. Anglia	229 pont
4. Spanyolország	301 pont
5. Hollandia	370 pont
6. Svédország	630 pont
7. Finnország	779 pont
8. Németország	802 pont
9. Svájc	810 pont

Dánia (2 fő) Oroszország (2 fő) és Olaszország (1 fő) nem értékelhető. Az egyéni vetélkedésben sem vallott szégyent a válogatott, hiszen az első 10 helyezett között három magyar is megtalálható. A következő évi Európa-bajnokságot Spanyolország rendezi Alteában.

Egyéni eredmények 12 futam alapján

1. Gimes Romero SPA
2. John Tushingam GBR
3. Joao Prates POR

5. Forrai Csaba

6. Berecz Zsombor

9. Beliczay Péter

38. Illés Zoltán

44. Illés Dávid

47. Benedek Zoltán



TBS Nagydíj 2011: Farky győzött a szőlő tókerülőn is



Szeptember 23-án délben rajtolt el a mezőny Keneséről, hogy megkerülje a Balatont. A startot Fa Nándi kapta el a legjobban, de rögtön követte őt Rick Gergő és Litkey Farkas is. A rajt utáni spinnakerezésben aztán mindketten el is mentek Fa Nándi mellett. A csőben Rick Gergely állt az élen, Nelson a 2. helyen, Fa Nándi a 3. és Farky a Code8-cal a 4. helyen. Egy komp azonban közbeszólt, így Gergő egy kicsit veszített az előnyéből.

FOTÓ: Cserta Gábor

A nyugati medencében aztán egy pillanatra úgy tűnt, hogy beerősödik a szél. Itt Gergő el is tudott lépni egy kicsit. Farky és Nándi délre húztak reffelt grósszal, míg Gergő és Varga Lajos (Nelson) felhúztak az északi oldalra. A gyengülő szélben aztán hamar kijöttek a reffek a vitorlákból. Révfülöp előtt már keresték a versenyzők a szélcsíkokat. Reacherrel haladtak – már aki haladt. Révfülöp után az északi frissülés átrendezte a mezőnyt. Azok jártak jól, akik visszaigazítottak erre az oldalra, itt vette át a vezetést Farky a Code8-cal. A bójavétel sorrendje az élmezőnyben: Farky, Nándi, Varga Lajos, Fináczy Péter, Pálincás Csaba, Rick Gergely. Visszafelé ismét Reachert húztak a versenyzők és reménykedtek, hogy erősödik a szél. Nem ez történt: az 1-1,5-es keletiesre fordult, így krajcolás kezdődött. A keleti medencébe érkezés sorrendje meg is lepi a nézőket. Átrend-eződött az élboly, Fináczy Péter (Déli szél), Vizes8-as, Code8 és a Zerge. A sötétedéssel aztán nem a szél jött, hanem a szúnyogok. A 2010-es Kékszalaghoz hasonló inváziót kaptak a hajók és kormányosaik. Az élen haladó egységek hajnali 5 óra körül értek az almádi bójához. A sorrend ekkor a következő volt: Fináczy Péter, Litkey Farkas. Közben a mezőny java még a csőben tülkedett szinte teljes szélcsendben. Az aligai bóját Litkey Farkas–Code8 és Fináczy Péter–Déli szél valamivel 6 óra után kerülték. Innen irány a befutó.

Szeptember 24-én, szombaton 10:00:20-kor futott be az aranyérmes Litkey Farkas a szlovén tervezésű és hazai építésű (Pauger-műhely) hajójával. 18 mp híján 22 óra alatt teljesítette a távot. Második helyen Fináczy Péter érkezett a tuningolt 8M OD Déli széllel, 10:54-es befutóval. Harmadik Varga Lajos és a Nelson lett, 12:07-es befutóval

Külön említést érdemel két versenyző, Schómer Norbert a Mandolinnal, és Déry Attila a Flaar 18-as hajójával, akik valamivel este 8 óra előtt futottak be a célba a többieknél kisebb és lassúbb hajókkal. Ők úgy vágtak neki a versenynek, hogy tudták, nem fognak tudni a mezőnnyel haladni. Csaknem 32 órát töltöttek versenyben.

Nemcsak ők, de minden versenyző megküzdött a le-leálló széllel és a szúnyoghaddal. 23 kormányos ért végül célba – mindegyikük teljesítménye tisztelet érdemel.

Szutor Feri



TALÁN MÁR FANATIZMUS

Vitorlás Napok Orfűn

Dr. Molnár László az 1971 júniusában megjelent Baranyai vitorlázás című folyóiratban „Talán már fanatizmus” címmel közölt írást. Publikációjának van egy ma is aktuális mondata „Lesz, igen, lesz versenyvitorlázás a Mecsekben, szűkebb mecseki hazájában, a Pécsi-tavi vizünkön.”

Elődeik fanatizmusát felélesztve három ismert orfűi verseny, a Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékverseny, a Lázár deák Kupa és a Regatta Kupa hagyományából merítve született meg a Compass Vitorlás Napok terve. 1968 és 1977 között az Orfűi Vitorlás Hét a Lázár deákról elnevezett Geodéziás versennyel kezdődött és a vízügyesek Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékversenyével folytatódott. Később – tíz éven keresztül – a pécsi Regatta hajósbolt-ról elnevezett verseny volt a legnagyobb orfűi vitorlás esemény, főképp az utánpótlás korosztályok részvételével.

Ma három sportág versenyszámait bonyolítják a Compass Vitorlás Napok keretei között. A 32 éves álomból „felvert” Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékverseny a vitorlázók versenye, a jövőre 20 éves Pécsi-tó Kupa a modellvitorlázók regattája, míg az Orfű Kupa a szörfösöké. A modellvitorlás verseny négy napon keresztül folyt, összesen 28 futamot bonyolítva, a szörfverseny pénteken, szombaton illetve vasárnap volt, és itt a szélérőfüggőség miatt csupán három futamot sikerült abszolválni. Az Optimist, Laser, Finn és Kalóz osztályok a hétvégén két napon keresztül vitorláztak, és a kiírt 6 futamból valamennyit sikerült megrendezni, négyet szombaton és kettőt vasárnap. A Vitorlás Napok szervezése három klub, az Orfűi Vitorlás Egyesület, a Pécsi Ércbányász Modellező Klub és az Orfűi Szörf Klub kooperációjának eredménye.

A dicső múlt több mementója is kapcsolódott a jelenhez. Olosz Iván lányával, Adállal indult a versenyen egy olyan Kalózzal, amely valamennyi Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékverseny résztvevője volt. Ivánéknak nem is volt könnyű a dolga, mire minden reggel a teljesen elsüllyedt hajót ver-

senyképes állapotba hozták. Eljött a kalózos Csillag-páros, aki 1977-ben az utolsó Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékversenyt nyerték, és ma is nagy becsben őrzik az akkor nyert Zsolnay ezosz trófeát. Természetesen indult a versenyen Székely Antal is, aki a

különös jelentősége van, hiszen az első tíz Vásárhelyi a Kalózok versenye volt.

Augusztus 25-én, csütörtökön kezdődtek a III. Compass Vitorlás Napok programjai. Az első nap még kizárólag a modellvitorlázóké volt, ekkor indult a legnépszerűbb



70-es években még Kalózzal versenyzett, most viszont már egy Finn kormányánál ült.

Az idei évben sem maradt el a kalamajka, vasárnap reggel, a díjátadó napján még Füreden volt a 2009-ben újonnan alapított Vásárhelyi Pál vándorkupa, de aztán némi szervezkedés és telefonálgatás után pontban fél tizenegykor megérkezett a Veszprém – Pécs menetrendszerű távolsági busszal és időben Orfűre került.

Idén sikerült olyan időpontot találni a versenynek, hogy a Kalóz Osztályszövetség versenynaptárában is szerepeljen a XII. Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékverseny. Nagyon fontos az orfűi vitorlázás számára valamennyi résztvevő hajóosztály, de a Kalóznak



egyméteres osztály országos bajnoksága. Sajnos a szél nem kényeztette a versenyzőket, nagyon gyenge szeles futamok zajlottak. A vitorlásversenyt követően az orfűi vízisport telep evezőseinek segítségével 4 fős kenukban mérték össze tudásukat a vitorlázók, modellvitorlázók és a ször-



fősök. A versenyt a kézilabdás lányokkal megerősített vitorlázók nyerték a szörfösök és a négy futamban is borulásra kényszerült modellvitorlázók előtt. Az evezést követően az Orfúi Szörf Klub látta vendégül vacsorára a résztvevőket, akik a villányi Vojtek Pince borait is megismerhették.

Pénteken a modellvitorlás versenyhez már a szörfösök versenye is csatlakozott, mivel kora délutánra friss déli szél érkezett a Mecsekből. Négy órától gyűlt a tömeg a vitorlás klub parti szakaszán, sokan kíváncsian várták a beharangozott Bikedoktor.hu Water Jump kezdetét. A rendezvény kerékpáros támogatója látványos és izgalmas kiegészítő programot szervezett a résztvevőknek. Közel ötvenen vetették vízbe magukat biciklivel a móló végén felállított rámpáról, közülük többen jelmezbe öltözve. Este a vitorlázók vendégei voltak a megjelentek és most a villányi Polgár Pincészet borait kóstolhatták meg az érdeklődők. A borok mellé a kovácsszénájai Novák Sajtmanufaktúra termékeit kínálta a gyártó. Nyíró Tamás házi lekvárokkal és saját sütésű kenyérral várta a parton a versenyzőket.



Szombaton betelt a Pécsi-tó, 35 dingi, 20 modellvitorlás és 20 szörfös versenyzett. A III. Compass Vitorlás Napokon 17 egyesület sportolói vettek részt, modellvitorlázók még külföldről is érkeztek. Precíz logisztika kellett, hogy mindenkinek jusson kellő hely, megfelelő számú motoros és bója. A versenyeket Rencdeczky Lajos, Fi János, Kenyeres Márta, Schalkhammer Tibor és Gajdacsi Gábor rendezte összehangolt munkával. A vitorlázók északon, a szörfösök délen és köztük középen a modellvitorlázók tűztek pályát. Pöffös déli szélben, délelőtt 10-től egészen délután 5 óráig vitorláztak a versenyzők. Erre a napra is látványos kiegészítő programmal készültek a szervezők, délután a Pécsi Ércbányász Modellező Klub szakosztályai tartottak földön, vízen és levegőben nagy érdeklődésre számot tartó bemutatót. A vacsora és a megismételt Polgár-pincés borkóstoló után következett a Baranya vitorlázásáért díjak átadása. A díjakat Heinemann István, az első orfúi vitorlás klub elnöke és Orfú polgármestere, Füziné Kajdy Zita adta át. Posztumusz díjat kapott dr. Palkó Sándor, az orfúi tavak

megálmodója és létrehozásának szervezője. Díjat vehetett át Ribacz Gyula, a vitorlás-klub korábbi elnöke, akinek a nevéhez eredményes utánpótlás-nevelő munka fűződött. Kálmándy Ferenc az elmúlt években rendszeresen médiamegjelenést biztosított az orfúai vitorlázás számára, és nem mellesleg ő az egyik legeredményesebb és legaktívabb orfúai szörfös is. Idén Baranya vitorlázásáért díjat vehetett át. A negyedik díjazott idősebb Csóka László volt, aki a Pécsi Ércbányász Modellező Klub elnökeként összefogta a modellvitorlázókat és jelentős szerepet játszott, hogy a sportág mára soha nem látott népszerűségnek örvendjen. A díjátadó után kellemes zenés program következett, a harmadik versenynap az UFF zenekar koncertjével zárult.

A híradások rettenetes északi szelet jósoltak, így mindenki izgalommal várta a vasárnapi folytatást. Reggel északi szél fogadta a versenyzőket, de rettenetesnek semmiképpen nem lehetett nevezni, olyannyira nem, hogy több mint egy órát halasztani kellett a parton. Tíz óra után stabilizálódott az északi 2-3-as szél, már amennyire ez Orfúin lehetséges, és elindult a regatta. A körben elhelyezkedő nézők legnagyobb öröme ismét mind a három sportág képviseltette magát a tavon.

Optimist osztályban Hadnagy Zsombor (SVE) nyert, megelőzve a VVSI versenyzőjét,

Czövek Botondot és Kocsis Benedeket (VVSI). Laser 4.7 osztályban Czövek Máté, Soltész Hanna, Csanády Boglárka volt a dobogósok sorrendje, valamennyien VVSI-s versenyzők. A Laser-osztályt simán, hat futamgyőzelemmel Muck Zsófia (VVSI) nyerte, megelőzve a vízügyes Vincze Gábort és a pécsi, de VVSI színekben vitorlázó Balázs Dánielt.

A Finn mezőnyben Székely Antal (BHSE) nem tudott hibázni, hat győzelemmel lett első. Az utolsó futamban hajót cserélt Vönöczky Andrással és egy 1976-os, viharvert Füke dingivel szerzett futamgyőzelmet. Az OVE színekben versenyző Farkas József lett az ezüstérmes és az Alba Regiás Mónus Gyula szerezte meg a harmadik helyet. Masters értékelésben hasonló volt a sorrend, azzal a különbséggel, hogy a bronzérem Kellényi István (OVE) nyakába került.

A kalózoknál szoros küzdelem folyt a győzelemért, melyet végül a Fluck Benedek – Székely Gy. Szabolcs (Vízügy SC) páros szerzett meg. Egy ponttal lemaradva, második lett a Royal Balaton Golf & Yacht Club párosa, Németh Ferenc és Németh Adrián. A bronzérem is vízügyesekhez került, Tóth István és Fluorek Zoltán állhatott fel a dobogó legalsó fokára. A Vásárhelyi Pál vándorkupát is a Kalóz osztály győztese vihette haza a 44 éves hagyományoknak megfelelően.

Modellvitorlázásban ifjabb Csóka László

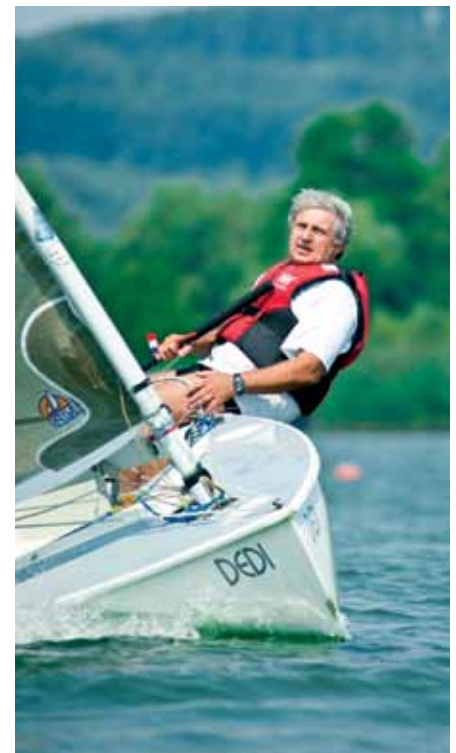
(Pécs) nem talált legyőzőre a négynaposra nyúlt hosszú hétvégén. Két osztályban is országos bajnokság volt a Pécsi-tó Kupa. Ifjabb Csóka bajnoki címet szerzett az egyméteres osztályban Beliczay Pétert (Százhalombatta) és Horváth Zsoltot (Sopron) megelőzve. A 10-es osztály dobogóján Forrai Csabát (Százhalombatta) és édesapját, idősebb Csóka Lászlót (Pécs) utasította maga mögé.

Az Orfú Kupa szörfverseny két hajóosztályban folyt, a svertes kategóriát Urbán Erzsébet nyerte Sinka Zoltán és Mohai András előtt. A svert nélkülieknél aranyérmes szerzett Kálmándy Ferenc, ezüstérmes lett Molnár Tibor, bronzérmes Periskics Miklós.

A III. Compass Vitorlás Napokat támogatta és a díjakat biztosította a Bikedoktor.hu, a pécsi Aranyhajó Fogadó, a villányi Polgár Pincészet és a Vojtek Pince, a Novák Sajtmanufaktúra, az Ideabox Kft., Nyíró Tamás őstermelő, Kovácsszénája önkormányzata és a Fritz Segel.

Bodnár Imre

Fotó: Leiner András



MÁSODIK ESÉLY

Tévedtem, de mekkorát!

Pár évvel ezelőtt történt. Veszettül fúj a hideg északi, szemerkélt az eső, úgy délután öt körül kikötöttünk Szigligeten. Imi barátom javasolta, menjünk a Szent Antal pincébe. Remek a kaja, kitűnő a bor. Nosza, nekiindultunk a majd két kilométeres távnak. Elő a mobil, hogy megtudjuk, nyitva vannak-e. Nyitva voltak, de közölték, nemsokára zárnak. Nem várnak meg minket. Erre persze bedurrant az agyam. Mondtam én mindent: Milyen vendéglátó az, akinek nem ér meg másfél órácskát, hogy egy kis csapat éhes-szomjas hajós pár tízezer forintot otthagyon? Akkor kenje a hajára a libazsírt, öntse a nyakába a borait, pukkadjon meg neve napján... stb. Részemről el van felejtve, menjen oda, akinek két anyja van! Idén júliusban megintcsak Imiékkel kötöttünk ki ugyanitt. Menjünk a Szent Antal... Menjen a halál! Addig erősködött, míg ráálltam. Na, majd írok róla, persze még az élőfába is belekötök.

Caplattunk a tűző napon vég nélkül, fel a hegy derekáig. Kutya messze van. Na, ezt gondoltam. Majd odaértünk. Hús, árnyékos szőlőlugas. Kedves fogadtatás, pincehideg fröccs. Megmenekültem, szomjan már nem halok! Baromi jólesett. Éhesek vagyunk. Ki ezt, ki azt, én paraszttálat. Különlegesen ízletes. Nézzük sorba a borokat. Én a rozé fajtákat nem szeretem, meg tájidegennek is tartom. Gazduram unszolására azért megkóstoltam. Hihetetlenül jó, voltam kénytelen megállapítani. Meg a valódi, hordós Vulkánusz is. Ezek sajátjai. Persze árulja ő is a Rózsakő fantázianevűt, meg a 2005-ös száraz Zeusz „reduktív” csodákat. Végül is vannak, akik ezeket is szeretik. Egészségükre, én maradtam az eredetieknél. Fogyott jó bőven.

Rövid beszélgetés a tulajjal, fény derült a titokra. Azért ilyen jó a kaja, mert például a szalámit saját kezűleg, szarvasból készítet-



te, amit a nyírádi erdőben lőttek. Meg aztán kemence is van, ahol a malac meg a csülök szokott sülni. A paradicsom, zöldség, uborka pedig a háztájijban terem, odasétáltunk, megnéztük. Ez hát a titka a páratlan ízvilágnak. Száz szóznak is egy a vége, nem találtam „fogást” semmin. Így jó minden, ahogy van. Kicsit vastag lett a számla, de bőven megérte. Visszafelé nem kellett tele hassal, kapatosan kutyaoljunk, mert beinvitált a kocsijába, és átröpített a várhoz. Szóval részemről jövőnk máskor is. Látogassatok el Ti is, tájékozdjatok (www.szentantalpince.hu), persze telcsin jelentkezzetek be. Cáfoltatok meg, ha nincs igazam!



szentantalpince.hu), persze telcsin jelentkezzetek be. Cáfoltatok meg, ha nincs igazam!

Merlin

Amikor a szakács választ!

Hát ez a nyár is a végéhez ért, kénytelenek vagyunk elfogadni, hogy az ősz már az előszobában van. Ilyenkor mindenki gondolatban amolyan képzeletbeli leltárt, számvetést végez a mögöttünk hagyott nyárról. Mit is csináltunk, milyen élményekkel gazdagodtunk, s mi volt a legszebb és a legjobb, ami velünk történt? Így vagyok ezzel magam is, amikor visszatekintek az elmúlt szezatra.



Sok változtatást és újítást hajtottunk végre a kínálatunkon, mind összetételét, mind pedig szerkezetét tekintve. Igyekeztünk mindenkinek az ízlését kiszolgálni, bár mint már megtanultam, ez inkább csak utópia, mint reális lehetőség. Akik a magyaros, házias és tartalmasabb ételeket kedvelik, megkóstolhatták a Pörkölt-napok kínálatában szereplő fogásokat. Itt jegyzem meg, hogy ez az a hétvége, melyet nem tudok elégszer megrendezni, olyan nagy mindig az érdeklődés.

Idén a képzeletbeli második helyre a Gourmet- és a Vitál-hétvégénk került. A Vitál-hétvége sikerén magam is meglepődtem, és igazán biztató, hogy a vendégeink nyitottak az egészségesebb reformtáplálkozásra, mely nekem személy szerint is külön szívügyem.

Nem titkolt célom, hogy nagyobb plénum előtt prezentálhassam a hajdina, bulgur, rozs és egyéb zöldségből készült ételeimet, melyeket jó néhányunknak javallott lenne rendszeresen fogyasztani.

Visszakanyarodva az elmúlt nyáron megkóstoltakhoz, több országba is eljuthattunk a hasunkon keresztül, amikor végigettük Olaszország, Mexikó, Kína és az Adria vizeinek legismertebb és legkedveltebb ételeit. Időutazásra is repültünk, amikor képzeletben a boldog békeidőkben, a húszas-harmincas években Krúdy, Mikszáth, Jókai bőrébe bújva élvezhettük a fenséges lakomák legjobb-jait. Persze e felsorolás közel sem teljes.

Az idei nyár igazán szívet melengető történése az volt, hogy kísérletezéseim végtermékét egyből, élesben a vendégekkel teszteltem le, begyűjtve a visszajelzéseket, véleményeket.

A másik számomra fontos mérföldkövet pedig a saját készítésű és fejlesztésű lekvárok jelentették, melyek végre üvegbe kerültek, és nem túlzok, amikor azt mondom, hogy pozitív visszajelzések hada zúdult rám. Olyan termékek ezek, melyeket az egészséges táplálkozás szempontjait szem előtt tartva készíték, abszolúte vegyszer- és adalékanyag-mentesen, csak kifogástalan forrásból beszerelve a hozzávalókat.

Lekvár. Igen, lekvár, csak teljesen más, teljesen új, még soha nem tapasztalt ízek. Aki kóstolta, eddig csak elismerően szólt róla. Vannak már páran, akiknek pedig már külön rendelésre is készítem a Paprikalekvárt csipkehússal és mogoróval, amit a vitamintartalma miatt kedvelnek, hiszen valóságos C-vitamin bomba. Vagy ott a Paradicsomlekvár körömvirággal és rozmaringgal, mely az összetevőinek köszönhetően a bőrre, hajra és körömrre fejt ki áldásos hatását.

De ne tessük az idei szezont, hisz még sok finomság beleférhet az előttünk

álló hetekbe, hónapokba. Jelen írásom címét megmagyarázandó, olyan menüsor összeállításán dolgozom, melynek elemei igazán közel állnak a szívemhez. Egy öt-hat fogásos, amolyan gasztro-önarckép, mely igazán kifejezi szándékaimat és filozófiámat.

Ajánlom mindenki figyelmébe az egyik legkedveltebb közösségi portálon megtalálható oldalunkat, mely a Balatonfői Konyha név alatt jelölhető, lájkolható, megosztható, szerethető – személyesen pedig kóstolható lesz, s amelyről a közeljövőben további információkat teszek közzé.

Ezúton szeretném megragadni az alkalmat arra, hogy megköszönjem minden kedves vendégünk-



nek, hogy idén is minket választottak, jó hírlünet keltették, hiszen nekik is köszönhetjük, hogy a Balatonfői név egyre ismertebb és egyre kedveltebb lesz mind a hajós, mind pedig a gourmand vendégek körében.

A későbbiekben is azon leszünk, hogy mindenki érezhesse azt, ez az ő konyhája, és itt valóban szeretettel és szívből készítik az ételeket.

Jóízű üdvözlettel:

Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	KEZDET	VÉG	WEB
Rejtett vonatkozások - Bibekananda Santra festőművész kiállítása	Balatonfüred	2011-09-16	2012-01-02	www.furedkult.hu
Egry József Horgász Emlékverseny	Zánka	2011-09-30	2011-10-02	www.zanka.hu
Berkenye túra	Barnag	2011-10-01	2011-10-01	www.bfnp.hu
Murcifesztivál	Ábrahámhegy	2011-10-01	2011-10-01	www.badacsony.hu
Európai Madármegfigyelő Napok	Siófok	2011-10-02	2011-10-02	www.bfnp.hu
Megemlékezés az 1848/49-es szabadságharc vértanúiról	Balatonfüred	2011-10-06	2011-10-06	www.balatonfured.hu
Töklámpás Fesztivál és Tökéletes Tökételek Sütő-Főző Versenye	Balatonboglár	2011-10-08	2011-10-09	www.vkkboglatr.hu
Várfutás	Szigliget	2011-10-08	2011-10-08	www.szigliget.hu
IX. Balatoni Nemzetközi Tojás-fesztivál	Siófok	2011-10-14	2011-10-16	www.tojasfesztival.hu
Révfülöpi Disznóságok	Révfülöp	2011-10-14	2011-10-15	www.vakaciotabor.hu
Acro Dance bajnokság	Balatonfüred	2011-10-15	2011-10-15	www.acrodance.hu
Kenesei ős – Tök – Jó Nap	Balatonkenese	2011-10-15	2011-10-15	www.balatonkenese.hu
Túra a Gyaloglás Világnapja alkalmából	Szentbékállá	2011-10-15	2011-10-15	www.bfnp.hu
Balatoni Kerekesszezonzáró	Balatonalmádi	2011-10-21	2011-10-23	www.balatonbringa.hu
Balatoni Évadzáró Vitorlás Verseny	Balatonfüred	2011-10-22	2011-10-23	www.balatonfured.hu
Cserszömörce túra	Balatonyörök	2011-10-22	2011-10-22	www.bfnp.hu
Ferencsik János Emlékhangverseny	Balatonfüred	2011-10-22	2011-10-22	www.balatonfured.info.hu
Nagy Imre emlékszüret	Badacsony	2011-10-22	2011-10-22	www.badacsony.com
Szigligeti Süllyő Fesztivál	Szigliget	2011-10-22	2011-10-23	www.sullofesztival.hu
Kálmán Imre Emléknepok	Siófok	2011-10-28	2011-10-30	www.kulturkozpont-siofok.hu
Köd Kupa Szezonzáró Vitorlás Túraverseny	Balatonalmádi	2011-10-29	2011-10-29	www.marathon.hu

AQWIA

ELEKTROMOS YACHTOK



Adatok

WIA345

Motorok:

1x 28kW

Akkumulátorok:

2x 8 db 6V zselés (2 x 240Ah)

2 db 12V fedélzeti (2 x 100Ah)

Maximális sebesség:

15km/h

Hatótáv:

akár 20 óra

Elérhetőségek:

Viszkei András

viszkeia@bellcsoport.hu

0670/380 16 61

Szegi József

szegi.jozsef@elektromosyacht.hu

0630/230 97 83

www.aqwia.hu



Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

BCSS - Wire Corner a rugalmas és megbízható üzleti partner...

Nem kód, Felhő:

**Optimalizálja vállalata informatikáját
költségekben és működésben!**

**Vessen horgonyt Nálunk! - SkyPort
BCSS - WireCorner informatikai cégcsoport.**