

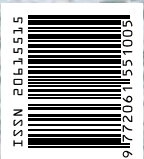
# POR THOLE 3.

## KLASSZIKUS DRAGONOK

Flottatörténelem

## VITORLÁS OKTATÁS

Gyerektáborok



## Átítatva?

**M**iert van az, hogy egy olyan nagyszerű tevékenység, mint a vitorlázás, folyamatosan növekvő népszerűsége ellenére egyre inkább veszít varázsából, hogy megítélése nem tükrözi azt az intellektuális hátteret, mely gyakorlásához elengedhetetlen? Ha a népszerűség azon – egyre fogyatkozó – csoportját faggatnánk, akiknek semmi közük nincs a vitorlázáshoz, meglepő véleményekkel szembesülnénk. Szent szenvedélyünk kívülről valami napsütötte, végeleáthatatlan buli benyomását kelti gyönyörű lányokkal és kockahasú ifjakkal – vagy ami még ennél is szörnyűbb: ismert médiaszemélyiségekkel.

A közvetítő médiumok nem szívesen tudósítanak a viharos szélben, havas esőben is helytálló gyerekversenyzőinkről, de a felnőttekről sem, ha eszközeik a felfröccsenő víztől meghibásodhatnak. Ezért látunk oly sok napsütötte látványarcot kikötőben körkormányt markolászva, vagy sörsátras interjút „dejóbuli” kicsengéssel.

Tegyük próbát! Vajon meglepődnénk-e akkor, ha egy közvélemény-kutatás a legismertebb vitorlázók felsorolását kérné, és az első tízben alig lenne valódi teljesítményt felmutatni képes személyiség? Tessék kipróbálni! Íme, a betűrendes tesztnevsor, rangsoroltassuk kívülállókkal az első tízet!

**Szezonkezdés**  
2010.

# Dockyard

ISLANDS

- Budapest •
  - Allee
  - Arena
  - Árkád
  - Mammut I.
  - Westend
- Balatonfüred •
  - Helly Hansen
- Debrecen •
  - Eger
  - Győr
- Kecskemét •
- Nyíregyháza •
- Pécs •
- Szeged •
- Szombathely •

A vitorlások ruházata a vihartól a kényelmes fedélzeti viseletig az ország 15 pontján a Dockyard üzetekben és a webshopunkban. ■

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

 Columbia

 HH®

 SMITH OPTICS

 TBS

FUNDANGO

(folytatás az 1. oldalról)

Bathó Péter, Bódi Szilvia, Czégai Péter, Fábry Sándor, Gádorfalvi Áron, Gáspár Győző, Hajas László, Hujber Ferenc, Jáksó László, Koós János, Majthényi Szabolcs, Méder Áron, Péch Fanni, Szerednyey Béla, Tuss Miklós.

A lista minden szereplője köthető a vitorlázáshoz, de a nagyközönség számára a legjobbak sajnos rejtélyes idegenként jelennek meg.

Pedig ma már könnyű bejutni a vitorlázás – korábban csak keveseknek megélhető – világába. Egy charterhét személyenként akár olcsóbb is lehet a szállás tengerparti üdülésnél. Némi pénzért egy nap alatt letehető a horvát kapitányi vizsga. Azt a viselkedési minimumot azonban, amit a hajósvilág joggal elvár, nem lehet gyorsalpalón elsajátítani. A kikötői gajdolás, az üvöltős manőverek, a mérges értékes aranydíszekkel dekorált izzadt, fedetlen felsőtestek tájrombolása nem javít a hajós közösség arculatán.

A legnagyobb baj az, hogy a külső szemlélő, az alkalmi látogató hisz a szemének, így azt is látja, hogy a nemegyszer irdatlan mennyiségű alkohol miként válik a hajózás kötelező tartozékává.

Pedig egy olyan járművet, mint egy vitorlás hajó, többnyire egy csapat működtet. Az irányító – a kapitány, vagy szerényebben a hajóvezető (a különbséget nem a sapka mutatja) – felelőssége túlnő a feladatok kiosztásán. Személyes példamutatása egyben kulturális misszió. Rajta nem csupán a hajó és a beosztottak

a hatóságok számára szinte megoldhatatlan feladat. De a hatékony ellenőrzés hiánya még nem ad felhatalmazást a nyakló nélküli védelesemre. Utasaink, családunk, gyermekeink itt is veszélybe kerülhetnek, amit csak józan körültekintéssel tudunk megelőzni, kivédeni. Kőzeledik a Kékszalag, a vitorlássport legnagyobb ünnepe, a nagy találkozás, ahol a profik és amatőrök egyazon rajtvonalról vág-nak neki Európa leghosszabb tókerülő versenyének. A mezőny legsűrűbb részét általában a keszthelyi bójánál éri utol a sötétség. Több száz alig látható hajó fut itt egymással szemben, fáradt legénységgel az egyre hűvösebb éjszakában. Nagy a kísértés kormányosnak, legénységnek egyaránt egy kis lélekmelegítésre... Az alkoholos üzemmódban vitorlázókról faggatom Bódis Pistát, a Keszthelyi-öböl térségének talán legismertebb hajós vállalkozóját. Ha véletlenül lenne is olyan olvasónk, aki nem ismerné, annyit tudni kell róla, hogy hedonista természetétől igen távol áll az álszent absztinencia. A hajózás közbeni kortyolgatásról határozott véleménye van: „El kéne már végre dönteni egyeseknek, hogy sportolnak, vagy nem sportolnak. Mit szólnának ezek a rendes piás gyerekek, ha Gyurta Dániel egy verseny előtt bedobna egy-két felest és leöblítené egy korsó sörrel? Aki hajózás közben piál, az nem tiszteli a vizet, a vitorlástársadalmat! Az nem sportember, és felelőtlen a saját életét illetően is, nem beszélve a hajón lévő társairól. No de kikötés után?! Akkor kötelező!”

**Gerő András**

Amennyire egyértelmű, hogy az ittas hajóvezetés nemcsak a józan ésszel, de a törvénnyel is szembe megy, annyira körülményes az ehhez kapcsolódó rendőri intézkedés menete. Nézzük hát, mi a teendője a hivatalos közegnek, ha egy hajó természetellenesen kóvályog...

1. Megállítják, és intézkedés alá vonják a hajót, ekkor észlelik, hogy a vezető ittas.
2. A hajó vezetőjét megszondáztatják, és nyilatkoztatják. Ha tagad, a zéró tolerancia miatt „kötelezően ajánlott” a vér- és vizeletvételel is.
3. Lehorgonyoztatják, és lezáratják vele a hajóját ott, ahol van, majd kiszállítják a legközelebbi kikötőbe vérvételre. Ha a vezetőn kívül van még más személy is a hajón, akkor arról külön is gondoskodni kell. Bonyolíthatja a helyzetet, ha közben támad egy jó kis vihar, és a hajó veszélybe kerül.
4. Mivel a rendőrség hajóval van szolgálatban, ezért a vezető orvoshoz történő szállításához segítséget kell kérniük a szárazföldiektől, akik általában máshol vannak intézkedésben.
5. Miután mindez – aminek a problémamentes kivitelezése eddig sem egyszerű – megoldódott, akkor el kell juttatni a vér- és vizeletmintát az illetékes kapitánysághoz tartozó akkreditált laboratóriumba, ami jelen esetben Siófokon van. Képzelnék el, ha ez az egész történet mondjuk a nyár kellős közepén a Zala-torkolatnál vagy a Szigligeti-öbölben zajlik le!

biztonsága múlik, de viselkedése egyben követett minta is legénysége számára. A vitorlázók többsége ma leginkább szabadiidejét tölti a fedélzeten. Autóval érkezik, és amikor hajóra száll, könnyen elfeledkezik arról, hogy egy vitorlás irányítása is járművezetés, ahol a zéró tolerancia szabálya akkor is él, ha ennek betartatása

## Mit lép a rendőr?

Felmerült tehát a kérdés: „Mi a fenét csinálna a hajót nyílt vízen, menetben ellenőrző vízirendőr, ha az ellenőrzött hajó vezetőjét ittasnak találja?” Persze megtilthatja a hajó további közlekedését. Na és? Nem lehet a hajót csak úgy kint hagyni ringatózni a vízen, pláne nem utasokkal és a hajón tartózkodó egyéb személyekkel. Ki vezeti tovább a hajót? Hogyan hajózik be egy kikötőbe? Megkülönböztetve is, a hajó vezetője úgyszemint fogja hátrahagyni a hajóját meg a társaságát.

Kellemetlen, bonyolult helyzet, a rendőr nem tesz majd semmit, leginkább nem veszi észre az ittasság tényét, integet és elhajózik a megoldhatatlan szituáció elől. (Vélelmezik többben.)

És itt az óriási tévedés! – állítja felkért munkatársunk, Rest Bulcsú, aki mellesleg a vízirendészetet mint hivatást magának valló rendőrtiszt. Az ellenőrzést végző rendőrnek a hajó ellenőrzése során – persze

a köszönésen és az integetésen kívül – joga van az ellenőrzött hajó vezetőjének a hajózás biztonsága és az ellenőrzés érdekében utasítást adni, melyet a vezető köteles végrehajtani. A hajó ellenőrzését sem kell megfelelő előkészítés, vagy kellő gondosság, mértelegelés hiányában végrehajtani. A menet közben ellenőrzött kishajó vezetőjét, személyzetét, vagy a vezetésben részt vevő személyeket az ellenőrzés és a hajózás biztonságának megteremtése érdekében tehát utasíthatja. Kedvezőtlen körülmények fennállása esetén az ellenőrzést a hajózás biztonságát, az ellenőrzés zavartalanságát elősegítő hajóműveleteket követően is elvégezheti.

*Néhány példa:*

- A menetben lévő hajót megállítva elrendeli a horgonyon veszteglést.
- A menetben lévő vízi jármű vezetőjét utasítja, hogy hajózon be a legközelebbi, közlekedésre és veszteglésre alkalmas kikötőbe, ahol az ellenőrzést

# tartalom



- 8 **Olvasói levelek**
- 12 **Laser Európa Kupa**  
Hyeres, Lugano
- 15 **Byte VB, Cannes**  
Április 7-11. között 29 ország hetven versenyzőjének részvételével rendezték meg a Byte CII hajóosztály világbajnokságát, mely egyben az utolsó kvalifikációs regatta volt a szeptemberben megrendezésre kerülő ifjúsági olimpiára
- 16 **J24** – Húsvéti sikerek Olaszországban
- 17 **Dockyard Bajnokok Bajnoksága** – legjobbaink küzdelmei
- 18 **A tó szelleme**  
Silwell és Variens kupa: Portoroz, Izola, Hyeres, Lugano. Impozáns sor, ezt szögezzük le. Ezen helyszínekkel versenyzett a vitorlázók kegyeiért és így a részvételért április első két hétvégéjén Agárd. Sajnos némiképp alulmaradt, ami egyes hajóosztályokban a létszámokat illeti
- 19 **Zsúri-szoba**  
A bírók vizsgája
- 22 **Kékszalag-kihívók 2. rész**  
Több testben egy lélek
- 23 **Klasszikus dragonok lajstroma**  
A Magyar Dragon Szövetség fontos feladata a fából épült, klasszikus dragonok fennmaradásának, újjáépítésének támogatása, és az erre vállalkozó tulajdonosok bevonása a versenyéletbe. 2010-ben már tíz, csodálatosan felújított klasszikus dragon fog versenyezni a Balatonon, közel a felét kiteve a teljes versenyflotának
- 25 **Magyar legénység a Wild Joe fedélzetén**  
Ha valaki nyomon követi az offshore, azaz nyílt tengeri vitorlázás legrangosabb versenyeit, annak ismerősen csenghet a Wild Joe elnevezés – de bizonyára mindenki felkapja a fejét a Wild Oats név hallatán
- 27 **Csopakon indul a versenyszezon**  
Már Kerekedik
- 29 **Vitorlázó rendőrök, megmentett életek**
- 30 **Túra-tippek indulás előtt és után**  
Indulhatunk a túrára. Végre. Van, aki csak úgy nekivág. Bármerre, ahol nincs bedeszkázva a víz, vagy amerre a szél viszi. Kötetlenül, szabadon. Mások pontos tervekkel készítenek. Tájékozódnak (például az interneten) mikor, hol, mi történik. Kiállítások, múzeumok, bornapok, előadások
- 31 **Aranysekli**  
Lányok az Adrián
- 32 **Gyakorlat teszi a skipper**  
Meg akar tanulni vitorlázni? Túrázni, horgászni, kirándulni akar a vízen? Versenyezni szeretne? Hogyan lehet mindezt gyorsan megtanulni? Gyorsan sehoggy!
- 33 **Gyerekjáték**  
Vitorlástáborok mindig voltak és mindig lesznek a Balatonon. Kevés kikötő, klub van, ahol nem tanítgatják, így vagy úgy, vitorlázni a gyerekeket
- 35 **Szezonkezdet előtt**
- 36 **Műhelylátogatás**  
Mezősi Lászlónál járunk Siófokon. Lacika, mert itt mindenki így ismeri, a kevesek egyike, aki elsősorban fával dolgozik
- 37 **„Felületes” munka**  
Tisztítás, polírozás, waxolás
- 40 **Beindult a buliszezon**  
Már március közepén teltházas rendezvénnel nyitotta meg üzemszerű szezonját a Balatonfői Yacht Club
- 42 **Nagyszombati visszaemlékezés Földváron**
- 42 **A Sailing.hu 10 éve**

## 2010. április



A termék környezetbarát és környezetbarát gyártástechnológiát tartalmazó vízelvezető áramló rendszer, amelynek előállításához nem szükséges a faanyagok károsítása.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VÍSY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ:** MELHA MÁRTON  
**VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, BELICZAY PÉTER, BODNÁR IMRE, GELENCSÉR GYÖRGY, GLÓDI BALÁZS, HERCSEL ERIK, KARÁCSONY NÓRA, KENYERES MÁRTA, MOLNÁR JUDIT, NAGY ROZSDA ATTILA, POMUCZ TAMÁS, REST BULCSÚ, RICK CSABA, SIMON ANDRÁS, SZAKONYI CSABA, TAKÁCS MÁTÉ, TORONYI ANDRÁS, TUSNAI GABI **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **HIRDETÉS:** HIRDETES@PORTHOLE.HU **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. április 18. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációiból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 06 1 488 0050 Fax: 06 1 225 0397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** ALIBÁN ANDRÁS

kellő biztonsággal és feltételekkel lehet végrehajtani. (Meg kell jegyezni, ha a hajóvezető itassága miatt a hajó a kikötőben hosszabb veszteglésre kényszerül, esetleg az ott maradó utasoknak egyéb ellátásbeli költségei adódnak, a kikötőhasználati díjat és az elfogyasztott söröket nem a vízirendészet, de nem is a kikötő üzemeltetője állja. Havarria-helyzet sem állapítható meg, tehát a kikötőhely-bérleti díj elengedése is csak felebaráti, érzelmi alapon képzelhető).

• A menetben lévő hajó vezetésére, intézkedésre alkalmatlan állapotban lévő vezetőjével szemben - aki a hajózás, a hajón tartózkodó személyek biztonságát veszélyezteti - az ellenőrzés során azonnal intézkedni kell. Amennyiben az ellenőrzést végző vízirendőrök között van az adott vízi jármű vezetésében kellő gyakorlattal, illetve megfelelő képzéssel rendelkező hajós, a hajó vezetését, felügyeletét akár ő is képes és

jogosult is az ellenőrzés idejére átvenni, ha a hajón nem tartózkodik erre alkalmas személy. Erre már mentések során is többször volt példa.

• Megfelelő személy segítségével szükség esetén egyébként is igénybe vehető, biztosítható.

„Ezért a rendőri intézkedések módszertani ismertetése és a lehetőségek további felsorolása helyett csak azt jegyzem meg a legjobb indulattal, hogy az ittas vízijármű-vezetés nem tartozik a nehezen felderíthető és szankcionálható összetett jogsértések közé. Sokkal praktikusabb az alkoholmentes italok fogyasztása vagy az ún. fújóember (természetesen képzett hajóvezető) alkalmazása. A rendőri intézkedés elmaradásába vetett hit nem jelent elegendő védelmet az ittas vezetés következményei és az esetleges rendőri ellenőrzés ellen.” Tudjuk meg, mit lépne egy rendőr. Ne becsüljük le őket!

**Rest Bulcsú**

## Legjobb barátunk a csap

A férfiember minden kapcsolatából tanul valamit. Hasznunk származik a szenvedős, reménytelen, gyomorszorító szerelemből, még akkor is, ha ezt akkor nem így érezzük. Én például az egyik végigszenvedett kapcsolatomban köszönhetem életem egyik leghasznosabb, a mértéktelen alkoholfogyasztás kellemetlen utóhatásait kiküszöbölő módszerét: a hiperhidrációt. A szakkifejezés használata nem véletlen: akkori szerelmem ugyanis orvostanhallgató volt, és kitűnőként mindig ragaszkodott a szabatos elnevezésekhez. Biztosan másképp írná le azt is, amit én most egyszerűen és parasztosan fogalmazok meg: akármilyen részegek is vagyunk, hazatérve – még lefekvés előtt! – első utunk a hidegvizes csaphoz vezessen. És igyunk annyit, amennyi csak belénk fér. Az alkohol lebontása ugyanis roppant vízigényes folyamat. Ha a szervezetünkben nincs elegendő folyadék, az innen-onnan, akár a sejtekből kivont víz fejfájás – t, rosszullétet okozhat. Az időben benyakalt vízmennyiség segít elkerülni a bajt. A módszert sporttársaim mind átvették, és eredményesen használják. Sőt, már a lassan felnövekvő második generáció is tudja: egy-egy görbe éjszaka után, hajnalban a legjobb barátunk a csap. **VL**

GYÓGYHATÁS?

# Fröccs mint orvosság

Maradjunk a realitásoknál: viszonylag kevés az absztinens, azaz a szeszes italokat teljes mértékben elutasító vitorlázó. Ezt a sportot az ember általában társaságban űzi, és a mi kultúránkban az alkohol a társasági élet része. A természeti sportok megpróbáltatásai, a zord időjárás – vagy épp ellenkezőleg, a rekkenő hőség és a flaute is indokot szolgáltathatnak az ivásra. Csak épp nem mindegy, hogy mit, mikor és hogyan. Egy egyszerű szabályt támogatnék: csak azt tegyük, ami nekünk jó. Tudom, hogy épp az alkohol nehezíti ennek az eldöntését, de ha egyszer – józanul – végiggondoljuk a dolgokat, hozhatunk saját magunk számára olyan szabályokat, amelyeket aztán betartunk – vagy néha akár meg is szeghetünk, de csak kivételesen. Viszonylag hamar, húszas éveim elején rájöttem például arra, hogy trapézról hányni nem jó. A kormányosom sem szerette, és másnaposan a mozdulataim sem voltak olyan csiszoltak, mint máskor. Rosszul mentünk, rosszul is éreztem magam – azóta versenyzés előtt és közben sosem iszom. A saját játékomat rontanám el az alkohollal. Bonyolultabb eset a túrázás, itt is egy megtörtént eset segített korlátokat állítani saját magamnak. Fialat házaskoromban feleségem is elkísért a szokásos augusztusi tókerülő túránkra. Hosszú órákat gubbasztottunk flautében és rekkenő hőségben, mire végre dél körül kikötöttünk Keszthelyen. Az én egyetlenem sétálni akart a parkban, hiányzott neki a mozgás. Én viszont inkább a többiekkel tartottam volna a „sor” egyik kocsmájába. Végül a családi béke érdekében a séta mellett döntöttem. Mikor visszatérve megláttam a műanyag hullámlemez tető alatt a negyven fokban, sok-sok Unicum után izzadva darvadozó sporttársaimat, átöleltem Esztert, és a fülébe súgtam: neked volt igazad, édesem. Azóta déli tizenkettő előtt, kánikulában töményt még a parton sem... A szabályokat tehát mindenki magának fogalmazza meg, saját tapasztalatai alapján. Van azonban néhány ismert vagy kevésbé ismert tény, amely segít dönteni. Hidegben például a szakemberek kifejezetten nem ajánlják az alkoholt. A gyors melegségérzet csalóka: a szesz épphogy gyorsítja a kihűlést. Elalattja a szervezet vérszűrését, kitágítja az ereket, gyorsítja a hőleadást. A hideg vízbe került, bajbajutott hajós mentésénél is gondot okozhat az alkohol. Alapszabály, hogy fokozatosan, lassan szabad csak a kihűléssel küzdő embert felmelegíteni. Ezért rossz módszer a hirtelen alkalmazott melegvizes zuhany, amely gyorsan tágtítja ki az ereket. Ilyenkor ugyanis úgy leeshet a vérnyomás, hogy komoly szívproblémák léphetnek fel. Ha az illető még alkoholt is fogyasztott, az eleve kitágult erek miatt akár életveszélybe is kerülhet. Az alkohol hamis biztonságérzetet ad, és ezzel egy időben lassítja a reflexeket és rontja az ítélőképességet. Azaz több okból is veszélyesebbé teheti a vitorlázást. Egy érdekes külföldi kockázatelemzés szerint hajózás közben – főképp erős szélben – a sör sokkal veszélyesebb, mint a tömény. Az ok egyszerű: sokan vízelés közben esnek le a hajóról és kerülnek bajba. Vitorlázás közben szinte soha nem iszom alkoholt. Kikötés után viszont jólesik egy hosszúlépés vagy egy sör. Ezek az italok ugyanis nem édesek, jóízűek és gyorsan pótolják a szervezetből hiányzó vizet. Az alkohol ebben a mennyiségben pedig izomlazítóként is működik, gátolja a görcsök kialakulását, oldja az izommerevséget. Derék és vállfájás ellen tehát egy laza fröccs a legjobb orvosság.

**Visy László**

MOZDULATELEMZÉS

# Két szalag...

Nem elírás, az utóbbi két Kékszalagunkon mintha nem is ugyanazon a tavon, ugyanazon hajóval vettünk volna részt. Legalábbis ami az eredményeket illeti... Pedig ha végiggondolom, mind a hajó, mind a vásznak, mind a tehetség és ifjonti lendületünk ugyanaz volt 2008-ban, mint 2009-ben. Mindkét évben elhatároztuk, hogy marha jól fogunk menni és nagyon jól fogjuk érezni magunkat. Ez utóbbi sikerült is, de a „jót menés” 2008-ban valahogy lemaradt... hogy is volt? Itt elkezd hullámosan elmosódni a kép, így az okos olvasó tudja, hogy visszaemlékszünk...

**2008.**

**rajt**

Bőszeles rajt. Elég jól eljövünk valahol félvízen. 3 perc után gyönyörűen felmegy a gennaker, szaladunk... De ügyesek vagyunk, koccintsunk!

**Kenese**

Tuti első 100-ban vesszük a bóját... Genyó le, innentől krajcos... De ügyesek vagyunk, koccintsunk!

**Tihany**

Szerintetek elég lesz a bor? Ááá, csak elég lesz... koccintsunk!

**Keszthely**

Nem tom, mi volt... Aludtam... Lassan felkel a nap...

**Tihany 2**

Rohadt meleg van így délelőtt 11-kor... jó lenne egyet csobbanni... ááá, most nem kérek többet... de jókat röhögcséltünk egész délelőtt

**befutó**

Nna, ideértünk, koccintás, meleg van így délidőben... de azért meg kell mondani, jó kis buli volt... :D

**2009.**

**rajt**

Bőszeles rajt. Elég jól eljövünk valahol félvízen. 3 perc után gyönyörűen felmegy a gennaker, szaladunk... De ügyesek vagyunk, de nézd, ott egy kicsit frissül, tisztázzuk csak magunkat, figyelj, nehogy ránk jöjjön az ott a bazi nagy vásznnával, stb...!

**Kenese**

Tuti első 100-ban vesszük a bóját... Genyó le, innentől krajcos... De ügyesek vagyunk, no azé' csak figyeljünk, trimmeljünk, ügyeljünk a súlyelosztásra, stb...!

**Tihany**

Jók vagyunk gyerekek, na, innen hosszú krajc végig... Há' figyeljünk... Meg lassan ehetnének egy csokit...

**Keszthely**

Élesen jövünk rá a bójára, tudjuk venni? tán tudjuk... készüljetek a genyóval, vesszük és egyből menjen fel! vesszük, topgénua sodor, genyó kirobban, már itt sem vagyunk... (nehéz manőver vót, mert a szemünkbe sütött a nap).

**Tihany 2**

Az éjszakai rohanás után itt annyira nincs szél így éjjel után, gyerekek, nem bemenni a part alá, egy pisszenést, moccanást se, tök jó! a nagy ívben még van egy kis lepkefing, így előzünk meg vagy 25, tőlünk kb. 10 méterre dekkoló hajót... na jó, kuncogni szabad!

**befutó**

leáll, lepörög, sodor, fordul, lepörög, fordul, lepörög, fordul... és ez sokszor (anyád!!!). Csak befutunk. Benn vagyunk? Benn vagyunk... Na jó, gyerünk haza... és MOST koccintsunk!!! ...visszaúszik a kép a memoárjait író és visszaemlékező hajóshoz, amint két ujjal pötyög a laptopon. Költői... Szóval mi a tanulság? Jó érzés szempontjából semmi, az megvolt. Eredményesség szempontjából pedig egyszerűen ki kell vonnunk a piát a 2008. évi eredményből és megkapjuk a 2009. évit, azaz:

**323. hely – alkohol (sok) = 41. hely**

**Szakonyi Csaba - Szaki**

**Tavaszi túrák a Balatonon egy bérelhető, ketch vitorlázatú, kétárbocos NautiCat-en. Fűtött kormányállás és körkilátásos szalon**

**Csak skípperrel.**



## **IV. RC Sailing E/IOM Találkozó és LVE Kupa**

2010. március 13-14.

Nemzetközi modellvitorlás-verseny, egyméteres hajók részvételével.

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

## **III. Harmat Kupa**

2010. május 1.

A nyugati Balaton hagyományos, szezonnyitó yardstick túraversenye.

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

## **II. Osjecko Pivo LVE OD Kupa**

2010. május 8-9.

A One Design Trophy versenysorozat második állomása. [www.blyc.hu](http://www.blyc.hu)

## **III. Graphisoft Építész Regatta**

2010. június 4-6.

A Magyar Építőművészek Szövetségének szakmai regattája.

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

## **II. Micro Magic OB**

2010. június 5-6.

Országos bajnokság a Micro Magic osztályú modellvitorlások részére.

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

## **V. OTP Private Banking Ügyvéd Kupa**

2010. június 11-13.

A Magyar Ügyvédi Kamara által kiírt szakmai regatta és társasági esemény az igazságszolgáltatásban dolgozók számára. [www.ugyvedkupa.hu](http://www.ugyvedkupa.hu)

## **III. Termékmix Kupa**

2010. június 19.

Az FMCG szektor szereplőinek vitorlázással egybekötött társasági eseménye.

[www.termekmix.hu/kupa](http://www.termekmix.hu/kupa)

## **VI. Lellei szél Top Cat Kupa**

2010. június 19-20.

Kétnapos verseny katamarán osztályhajók részére.

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

## **II. Mackó Classic**

2010. június 17.

Az 1975 előtt épült hajók, oldtimer regattája [www.orvosgyogyszereskupa.hu](http://www.orvosgyogyszereskupa.hu)

## **XV. International Kupa – Karsai Lajos Emlékverseny, II. Szavini B31 Kupa, II. Lady's Open**

2010. július 24

Tradicionalis yardstick túraverseny, Balaton 31 típusú hajók találkozója és klubregattája, valamint női kormányosok vitorlás túraversenye.

[www.blyc.hu](http://www.blyc.hu), [www.b31klub.hu](http://www.b31klub.hu)

## **III. Marina Yacht Sport Amatőr Egykezes**

2010. augusztus 14

Egyszemélyes vitorlásverseny, yardstick előnyszámrendszerben versenyző hajók részvételével. [www.blyc.hu](http://www.blyc.hu)

## **II. Négykezes Vegyes-páros**

2010. augusztus 21.

Eltérő nemű párok vitorlás túraversenye. [www.blyc.hu](http://www.blyc.hu)

## **V. Közmű Kupa és II. Bavaria Nagydíj**

2010. augusztus 27-29.

A víz, gáz, villamos és hulladékhasznosítási ágazatok szakmai regattája, és Bavaria típusú vitorlások túraversenye.

[www.kozmukupa.hu](http://www.kozmukupa.hu), [www.blyc.hu](http://www.blyc.hu)

## **Finn OB**

2010. szeptember 15-19.

Országos bajnokság a Finn osztályú hajók részére.

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

## **Micro Magic EB**

2010. október 2-3.

A Micro Magic osztályú modellvitorlások Európa-bajnoksága.

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

## **IV. Peugeot Frédi-Béni Yardstick Csapatbajnokság**

2010. október 9.

Különböző yardstick osztályú, háromtagú csapatok, pályaversenye.

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

## **IV. Dér Kupa**

2010. november 6.

A nyugati Balaton hagyományos, szezonzáró yardstick túraversenye [www.blyc.hu](http://www.blyc.hu)



Érdeklődéssel olvastam Kövendi Dénes hozzá-  
szólását a Porthole 2. számában a navigációs  
fényekről, de úgy látom, a teljes igazság még  
várat magára. Sajnos a HSz egy jogszabályban  
próbálja szabályozni az evezős csónakot és a  
repülőgép-anyahajót, így valóban nehéz kihámoz-  
ni belőle, hogy mi vonatkozik egy egyszerű balato-  
ni vitorlásra. Lássuk!

A 3.01 cikk 5. pontja felsorolja a használható fénye-  
ket. Vitorlázók számára a következők fontosak: a  
fehér árbocfény, amely 225 fokban látható előlről  
nézve, a piros (bal) és zöld (jobb) oldalfények, ame-  
lyek 112,5 fokban látszanak, a fehér farfény, amely  
hátról 135 fokban látszik, és végül van a minden  
oldalról látható fehér fény. A kishajókon használ-  
ható-használandó fények ezek után különböző  
dolgoktól függenek. Menetben lévő kiscgéphajókra  
a 3.13 cikk vonatkozik, e szerint kell egy árbocfény  
(1.a) amely lehet az oldalfények fölött legalább egy  
méterrel, vagy azokkal azonos magasságban.  
Kellenek továbbá oldalfények (1.b), amelyek vagy  
a hajó oldalán külön, vagy az orrán, egy közös lám-  
patestben vannak. Kell végül a farfény (1.c), amely  
elhagyható, de ekkor az árbocfény helyett minden  
oldalról látható fényel helyettesíthető. Tovább bo-  
nyolítja a képet, hogy 7m-nél rövidebb (itt az a bi-  
zonyos emlegetett 7 méter!) kiscgéphajón elegendő  
egy minden oldalról látható fehér fény (2.). Fontos  
tudni, hogy géppel menő vitorlás kishajó kiscgépha-  
jónak minősül, vagyis a fentiek vonatkoznak rá.

Nézzük a vitorlás kishajókra vonatkozó előírásokat!  
A 3.13 cikk 5. pontja szerint menetben oldalfénye-  
ket (külön, vagy közös lámpatestben a hajó orrán)  
és farfényt kell viselni, vagy az árboccsúcson egy  
közös lámpatestben oldalfényeket és farfényt. 7m-  
nél kisebb hajókra itt is egyszerűbb előírások vonat-  
koznak: elegendő a minden oldalról látható fehér  
fény, és még egy fény, ha másik hajó közeledik. A  
veszteglő vitorlás vagy kiscgéphajó minden oldalról  
látható fehér fényt kell, hogy viseljen (3.20 cikk, 3).  
Természetesen vannak még további előírások, de  
ezek alapján a következőket lehet levonni: tévedés,  
hogy vitorlás kishajón nem lehet árboccsúcson oldal-  
és farfény, illetve, hogy ez a hajó hosszától  
függne. Ugyanakkor igaz, hogy egy motorral ellá-  
tott vitorlás nem viselhet csak ilyen fényt, lévén ez

a konfiguráció géphajóra nem használható, vagyis  
amint motorozunk, át kellene kapcsolni különálló  
oldal-, far- és árbocfényre. Könnyű megjegyezni,  
hogy a horgonyfény és bármilyen más külső navi-  
gációs fény egymást kizárja, néhány hajóban eleve  
úgy van bekötve, hogy együtt nem kapcsolhatók.  
Elméletileg használható topon lévő közös oldal- és  
farfény, főleg ha LED-es, mert ez a vitorlásoknak  
nagyon energiatakarékos, azonban ha motorral is  
közlekedünk (még ha ez a Balatonon hivatalosan  
ritkán történik is), vagy pláne ha motorral van vizs-  
gáztatva a hajó, akkor szükség van további oldal-  
és árbocfényre. Bizonyos eszközök, mint például a  
Aquasignal Navswitch kapcsolója teljesen külön-  
választja a vitorlás és a motoros oldalfényeket.

## Szigeti Szabolcs

.....  
Ma már nincs valamirevaló verseny parti nélkül.  
Ezekről is szívesen olvasnék a lapban! Sőt, a  
legmenőbb külföldi magazinok példáját követve,  
társasági fotórovatot is szívesen látnék. Hajóavató,  
disznóölés, díjkiosztó, esküvő, szülinap, parti, le-  
csőverseny, céges regatta – a vitorlázók (másokhoz  
teljesen hasonló módon) minden ürügyet megra-  
gadnak az ünneplésre. Miért csak az ott jelenlévő  
társaság lássa X új nőjét vagy Y-né újonnan csinál-  
tatott cickóját? Bárki beküldhetné egy-egy esemény  
fotóanyagát – és ebből mondjuk a szerkesztőség vá-  
logatna felvételeket. Komolyan úgy gondolom, hogy  
fontos a sportág hírein túl a személyes szféra bemu-  
tatása is. A legtöbb vizen készült, hajókat ábrázoló  
fotón csak apró bohák az emberek, ritka az olyan  
kép, amin kivehetők az arcok, az alakok. Holott mi  
nemcsak a szűken vett vitorlázás, hanem a társaság  
szeretete miatt is űzzük ezt a sportot. A hajózás élet-  
forma – és ez nem csupán a vizen, hanem a parton  
is zajlik. Életre szóló barátságokat köszönhetek én is  
a vitorlázásnak, jó elővenni a régi fotókat a bulikról,  
a versenyekről. Érdekes, mindig azok a képek a ma-  
radandóak, azok lesznek az évek múltával egyre ér-  
dekesebbek és értékesebbek, amelyeken emberek  
vannak. Portrék, mosolygó társaságok, párok, egy-  
egy örökre megőrzött felhőtlen pillanat. Jó lenne, ha  
a szépen lefűzött Porthole magazinokat ezekért a  
személyes, társasági fotókért is elővehetnénk, akár  
évtizedek múlva is.

## Tisztelt Szerkesztőség!

Engedjék meg, hogy gratuláljak Önöknek az  
új kezdeményezésükhöz, az új lapjukhoz.  
Már régóta élem a vitorlázók életét, a Balaton  
szerelmese vagyok 1949 óta, 1958 óta pedig  
még most is aktív vitorlázó 71 éves korom el-  
lenére.

1958-ban dr. Sarkadi Ádám Hannibál nevű  
hajóján, a MAFC klubjában kezdtem vitorlá-  
zni. Az elmúlt több mint 50 év alatt olyan vitorlá-  
zók voltak a mestereim és társaim, mint Király  
László, Scharbert Gyula, Ország István, Ba-  
kos Tamás, dr. Balogh Balázs.

Ez a hosszú, vitorlázásban töltött idő talán fel-  
jogosít arra, hogy az elmúlt években történt  
változásokról véleményt alkossak. Hol van  
már az az idő, amikor név szerint ismertük  
egymás hajóit, személyzetüket, valamint a baráti  
segítségnyújtás érzését, ami jellemez-  
te akkor az egész vitorlástársadalmat. Elmúlt,  
már egészen másról szól a vitorlázás.

Lapjukat olvasva éppen ezt a nagyszerű tö-  
rekvést ismertem fel, ami megint rólunk, a „vi-  
torlázókról”, nekünk szól.

Még egyszer gratulálok. Kitartást kívánok  
kitűnő kezdeményezésükhöz.

Szeretnék az „Eszközök, kiegészítők” ro-  
vathoz egy egyszerű, hasznos eszköz ké-  
pes bemutatásával hozzájárulni, amelynek  
használatával elkerülhető, hogy forduláskor  
a fockshott elakadjon az orrban elhelyezett  
kikötőbikában.

Jó szelet

*Dr. Misley Endre  
a „Tranquilla” kapitánya.*





# YARDSTICK TROPHY

## NAGYHAJÓS KUPASOROZAT

# 2010

KÍRÓ: SOMOGY MEGYEI VITORLÁS SZÖVETSÉG  
RENDEZŐ EGYESÜLETEK: FONYÓDI KORMORÁNOK VE,  
FONYÓDI VITORLÁS EGYESÜLET, LELLEI VITORLÁS EGYLET,  
TVSK, SPARTACUS VITORLÁS EGYLET



# Trophy



### A YARDSTICK TROPHY NAGYHAJÓS KUPASOROZAT VERSENYEI:

VERSENY	IDŐPONT	HELYSZÍN	RENDEZŐ
HARMAT KUPA	2010. MÁJUS 1.	BALATONLELLE	LVE
KORMORÁN ÉVADNYITÓ	2010. MÁJUS 15.	FONYÓD	FKVE
RIZLING KUPA	2010. JÚLIUS 10.	ÁBRAHÁMHEGY	TVSK
INTERNATIONAL KUPA	2010. JÚLIUS 24.	BALATONLELLE	LVE
CMS-SCHULLER KUPA	2010. JÚLIUS 31.	FONYÓD	FVE
TERMOPLUSZ KUPA	2010. AUGUSZTUS 14.	FONYÓD	TVSK
KORMORÁN ÉVADZÁRÓ	2010. SZEPTEMBER 18.	FONYÓD	FKVE
UNITEF KUPA	2010. OKTÓBER 2-3.	BALATONFÖLDVÁR	SVE
DÉR KUPA	2010. NOVEMBER 6.	BALATONLELLE	LVE

[WWW.YARDSTICKTROPHY.HU](http://WWW.YARDSTICKTROPHY.HU)

## Melges 24 Volvo Cup San Remo



Március második hétvégéjén kezdetét vette a Melges 24 Volvo Cup 2010-es évadának nyári versenysorozata. Alig ért véget a téli kupasorozat, a lelelkesebb versenyzők újabb megmérettetésre készültek a táncdalfesztiváljairól ismert olaszországi San Remo városában.

Minden évben Olaszországban rendezik meg a népszerű Melges 24 hajóosztály egyik legrangosabb versenysorozatát, mely nyári és téli szekcióból áll, hogy az osztály képviselői egész éven át folyamatosan versenghessenek egymással. A nyári versenysorozat öt állomásból áll, míg a novembertől február végéig tartó időszakot felölelő téli szekcióban havi rendszerességgel állhatnak rajthoz a legfanatikusabbak. Hazánkat ugyan nem képviselte senki az idei téli versenysorozaton, ám a szezonnyitó regattára két egység is elutazott.

**Ez az eredmény a csapat rutintalanságát tekintve kifejezetten jónak mondható az 55 hajót számláló mezőnyben**

A tavalyi év második felében az osztályhoz csatlakozó Gémesi Gyula arra az elhatározásra jutott, hogy a két évvel ezelőtti szezonban Melges 24-gyel versenyző, és a VB-n 29. helyezést elérő Litkey Árpi kormányzásával beneveznek a versenysorozatra. Szándékukban áll elrajtolni a Volvo Cup mind az öt fordulóján, hasonlóképpen a Team Proximo színeiben versenyző, dél-afrikai származású Ian Ainslie csapatához, akik remek felkészülési lehetőségnek tartják a versenysorozatot a match race regattáikhoz.

Szélhiány következtében nem minden nap lehetett vízre szállni, csupán szombaton és vasárnap sikerült három, majd másnap további két futamot lebonyolítani. A hétvége első napján kellemes, ám forgolódó 8-14 csomós szélben, ragyogó napsütésben zajlott a verseny, ahol Árpiék kezdtek jobban. A csapat rajtjai még ugyan nem sikerültek a legjobban, ám a forgolódó szélben jól ki tudták használni a lengéseket, mellyel felküzdötték magukat a mezőny elejébe, s a 12. helyen várhatták a következő nap eseményeit. Ez az eredmény a csapat rutintalanságát tekintve kifejezetten jónak mondható az 55 hajót számláló mezőnyben, még akkor is, ha a világ és Európa legjobbainak számító csapatok közül többen nem vettek részt a regattán. Ainsliék az első futamon rontottak – egyből ejtővel kezdtek –, amit a további futamok során orvosoltak, s egyenletesen vitorlázva meneteltek egyre feljebb és feljebb a rangsorban, míg végül a hatodik helyig jutottak. Árpiék a vasárnapi futamok során továbbra is rajthibákat vétettek, kiszorultak a rossz oldalra, s egyenletesebb szél lévén nem tudtak a pörgésekre figyelve előrébb jutni. Így csupán a mezőny közepén versenyeztek, s visszacsúsztak az összesített lista 19. helyezéséig. A Volvo Cup második fordulójára április közepén kerül sor Scarlino-ban, melyre mindkét csapat tervezi a kiutazást, s melyen várhatóan már nagyobb számban fogunk találkozni jól csengő csapatok neveivel. **E.B.**

## Split Olympic Sailing Week Magyar szezonnyitó Splitben

Szerintem sokak nevében nyilatkozom, amikor azt mondom, hogy a hosszú tél után már alig vártuk, hogy végre megkezdhessük a versenyszezont valamilyen nemzetközi regattán. Erre az egyik legalkalmasabb lehetőségnek a spliti nemzetközi

verseny kínálkozott március közepén, ahova igen népes számú magyar csapat utazott ki. Néhányan közülük már a verseny előtti héten a helyszínen edzőtáboroztak kiváló körülmények között, napsütésben, kellemes szélben. A verseny napjához közeledve

mind gyakrabban lehetett magyar szóval találkozni a helyi klubban, és esténként a magyar csapat bázisául szolgáló Hotel Jadran konditermében is. Az időjárás azonban egyre inkább képeslapba illő mivoltát kezdte mutatni, nem hagyva lehetőséget a vízre



szállásra. Pazar napsütés, egyre piruló arcok, napszemüveg, póló, trikó és óriási beszélgetések az ACI Marina festői környezetben elterülő kávézójának teraszán. Két nap szél nélkül, napozgatva, kávézgatva, egyre csalódottabb arckifejezésekkel találkozva. Ám a helyi időjósok már jelezték a jügo közeledtét, ami élénk DK-i szelet ígért, s ami tartotta bennünk a lelket. Hétféjére meg is érkezett a várva várt szél, szép hosszú, kifújó hullámokkal, s két nap alatt sikerült hat remek futamot teljesíteni. Bár nem volt népes mezőny a különböző hajóosztályokban, néhány nagy névvel azonban találkozhatunk a rajtlistát böngészgetve. Rajthoz állt a finn világranglista 6. helyezett lengyel Rafal Szukiel, a hajóosztályt váltó Mate Arapov és Vasilij Zbogor, akik eredményes laseres karrierjük után épp szárnyaikat bontogatják ebben az osztályban, a horvátok ifjú üdvöskéje, a laser radiál hajóosztály Európa-bajnoka, Tina Mihelic, valamint a világbajnoki ezüstérmes francia Sophie de Turckheim.

Indult az osztrákok legeredményesebb laser versenyzője, Andreas Geritzer, aki korábban 5. helyezést ért el az olimpián, majd pár évre visszavonult, s most újult erővel kezdte meg a felkészülést a 2012-es ötkarikás játékokra. Legnépesebb a laser standard hajóosztály tábora volt, ahol 11 nemzet 38 versenyzője állt rajthoz, ám erős volt a küzdelem az él-



bolynban a finneseknél és laser radiálban is. A 470 hajóosztály képviselői azonban joggal lehetnek csalódottak, náluk ugyanis csak 10 egység versengett a díjakért. A szombati 15 csomós szélben erős, széliránynak megfelelő áramlás nehezítette a versenyzők dolgát, ami igencsak egyoldalúvá tette a

pályát, így a jól pozicionált rajt elengedhetetlennek bizonyult a jó eredmény eléréséhez. Egész nap a bal oldal dominált, mivel a part mentén kisebb volt az áramlás, így túl nagy variálási lehetőség nem nyílt egy elhibázott start után. Engedélyezett volt azonban mindkét napon a pumpálás a megfelelő szélviszonyok miatt, így a remek hullámos víz kiváló lehetőséget nyújtott a siklatáshoz. Legeredményesebben Mátvás Viktor szerepelt, aki 7. helyen végzett a 21 fős laser radiál mezőnyben, kiegyensúlyozott eredményt produkálva. A finnesek versenyében – májusban ugyanezen a vízterületen rendezik Európa-bajnokságukat, – ismét Pál Gaszton és Beliczai Marci szerepelt a legeredményesebben, a 10. és 11. helyen zárva a versenyt. Lasereseink és radiálosaink nagy többsége még szezon eleji formát mutatott, hasonlóan 470-es párosainkhoz, ám reméljük, hogy hamarosan ők is belerázódnak az új szezonba, s a következő versenyre már kicsiszolják a télen elrozsdásodott mozdulatokat. **E.B.**

### Laser Standard (38 induló)

1. Milan Vujasinovi CRO
2. Toni Stipanovi CRO
3. Daniel Miheli CRO
19. Fazakas György
25. Kaiser Kristóf
26. Tomai Balázs
38. Földesi Gergő

### Radiál (21 induló)

1. Sophie de Turckheim FRA
2. Tina Mihelic CRO
3. Nenad Bugarin CRO
7. Mátvás Viktor
13. Karé Réka
15. Haidekker Barbara
16. Korchmáros Kristóf
17. Jung Ádám
21. Haidekker Zita

### Finn dinghy (24 induló)

1. Marin Miura CRO
2. Mate Arapov CRO
3. Rafal Szukiel POL
10. Pál Gaszton
11. Beliczay Márton
13. Huszár Géza
16. Hirschler Richárd
17. Haidekker Péter
19. Haidekker Elemér
20. Sipos Péter
21. Mónus Gyula
22. Graham Douglas

### 470-es (10 induló)

1. Mitja Mikulin – Sebastian Prini SLO
2. Tina Mrak – Teja Erne SLO
3. Dylan Tidd – Nejc Dolinek SLO
5. Szigethi Botond – Joó Kristóf
6. Szamódy Tamás – Bárdos Mihály
10. Sipos Orsolya – Sipos Zsófia

## 41. Trofeo S.A.R. Princessa Sofia Zsombi továbbra is a világ élvonalában

Március 28.–április 2. között zajlott Palma de Mallorcán az idei év harmadik világkupa-versenye, a Trofeo S.A.R. Princessa Sofia, mely – habár már 41. éve szerepel a versenynaptárban – két éve került be a világkupa-sorozat állomásai közé, ami persze óriási színvonal-emelkedést eredményezett a regatta történetében. Idén 40 országból 680 hajó ezer versenyzője – köztük húsz olimpiai érmes – gyűlt össze, hogy megmértesse magát az olimpiai és paralimpiai osztályok versenyében. A regatta hagyományaihoz hűen a mezőny ezúttal is





kiegészült a dragon hajóosztály képviselőivel. A nagyszabású rendezvény futamai négy helyszínen zajlottak a Palma és környékén elhelyezkedő vitorlásklubok szervezésében. A rekordszámú résztvevő mellett újdonságnak számított az új olimpiai osztály, a női match race európai bemutatkozása az Elliott 6 méteres vitorlásokkal, melyek versenyét ugyan már megfigyelhettük februárban Miami-ban, ezúttal azonban kontinensünkre utaztak a hajóosztály legjelesebb képviselői. Számos, korábban más olimpiai osztályban (470, LR, Yngling) sikeresen versenyző sportolónő neve mellett – így például az olimpiai bajnok Sofia Bekatorou, Anna Tunnicliffe vagy éppen az ezüstérmes Mandy Mulder – találkozhatunk a match race világranglista legnevesebb képviselőivel, mint Claire Leroy, Sally Barkow, Lucy MacGregor, Nicky Souter vagy Katie Spithill. Nem csupán a női match race verseny ígért kiélezett helyzeteket, hiszen az összes többi hajóosztályban képviseltették magukat a világ legeredményesebb versenyzői, köztük számos Európa- és világbajnok, valamint olimpiai érmes. A nevezési listán szinte minden osztály topversenyzőinek

neveit felfedezhettük, ám minket elsősorban két hajóosztály érdekelt, a Laser és a 470-es, Berecz Zsombi és a Sallai Gábor–Perjés Bálint kettős révén. Laserben 131, míg 470-ben 100 hajó vett részt a regattán, ami az utóbbi esetében igencsak ritkaság. Természetesen rajthoz álltak az országok legeredményesebb vitorlázói, akik már megkezdték felkészülésüket a következő olimpiára, így kézenfekvő, hogy a legjobb teljesítmény elérésére törekednek a világkupa-sorozat minden egyes állomásán. Mindkét hajóosztályban kíváncsian vártuk, hogy hol tartanak a fiatalok a felkészülésben, s mire elegendő jelenlegi tudásuk a világ élvonalában. Laser hajóosztályban a világranglista második, harmadik helyen álló angol Nick Thompson és a spanyol Javier Hernandez nagy párharcára lehetett számítani, ezúttal azonban a spanyol versenyző jobb formában volt angol riválisánál, akit a horvát Tonci Stipanovic és az új-zélandi Mike Bullot is maga mögé utasított. Öröm volt azonban a laseresek versenyét nyomon követni, hiszen Berecz Zsombi végig az élbolyban vitorlázott, magabiztosan jutott be az arany csoportba, sőt még majdnem a medal race futamába is sikerült beverekednie magát. Az arany csoportban megrendezett négy futam során azonban kevésbé vitorlázott egyenletesen, mint a selejtezők során, két hatodik helyezése mellé begyűjtött egy 51. és egy 43. helyezést, így lecsusszant ugyan a medal race futamról, ám az előkelő 15.!!! helyen fejezte be a versenyt, mellyel várhatóan tovább folytatja felfelé masirozását a világranglistán. A másik magyar érdekltségű hajóosztályban, a 470-esek versenyében rajthoz állt az olimpiai ezüstérmes páros, Nick Rogers és Pom Green, a Kínában mögöttük bronzérmet megszerző

francia Charbonnier–Meyer kettős éppúgy, mint a horvátok ifjú csillagai, az Európa-bajnok és egyben világranglista-éllovas Sime Fantela és Igor Marenic. Érdekesség azonban, hogy a győztes egység nem közülük került ki. Az élen a végig magabiztosan vitorlázó VB 7. helyezett francia egység, Pierre Leboucher és Vincent Garos végzett, 14 ponttal megelőzve az izraeli Gideon–Eran és 15-tel a spanyol Barreiros–Sarmiento kettőt. Az időjárás ebben a hajóosztályban megakadályozta a tervezett számú selejtező futamok lebonyolítását, ugyanis a harmadik versenynapon az erős, 30 csomó körüli szélben egyáltalán nem engedte a rendezőség vizre a mezőnyt, így négy futam alapján, kieső számítása nélkül alakították ki az arany és ezüst csoportot. Ennek következtében aztán a második futamban a szigorított rajtnál vétett hibájuk miatt büntetett Sallai Gábor–Perjés Bálint kettősnek nem sikerült az arany csoportba jutás, hiába szerepeltek a többi futam során saját csoportjukban a „huszonadik” helyek környékén, mely elegendő lehetett volna a jobbik csoportba jutáshoz. Így végül a vártnál rosszabbul, a középmezőnyben, az 58. helyen fejezték be a versenyt. Nem csupán vitorlázásban, de Detre Dia és Cholnoky Sára révén szőrőben is képviseltük magunkat Palmán. Dia végig egyenletesen a huszadik hely környékén versenyzett, s a 23. helyen végzett a 41 fős mezőnyben, míg Sára az utolsó napokon már nem állt rajthoz, így csak három leányzót tudott maga mögé utasítani. A világkupa-sorozat következő állomása Franciaország, Hyeres, ahol április 23-30. között áll rajthoz az illusztris mezőny.  
*Részletes eredménylista olvasható a [www.trofeoprincesasofia-mapfre.org](http://www.trofeoprincesasofia-mapfre.org) honlapon.*

## Laser Európa Kupa Hyeres

Annak ellenére, hogy a megszokottnál korábbi időpontban rendezték meg az idei évad első Európa Kupa fordulóját, s ráadásul kezdete egybeesett a spanyolországi Világkupa (Trofeo SAR Princess Sofia)

regatta végével, mégis a vártnál jóval nagyobb számú nevezés érkezett. 138 laser 4.7-es, 99 standard és 278!!! laser radiális állt rajthoz az április 1-5. között, a franciaországi Hyeres-ben lebonyolított évadnyitó versenyen.

Sűrűn indult a program azon laseresek számára, akik részt kívánnak venni a 14 fordulóból álló versenysorozaton, hiszen a húsvéti szünet környékén, szorosan egymást követve egyből három versenyen is összemérhetik tudásukat. Hyeres, Lugano, Torbole. Három nagy nemzetközi verseny, mindössze 18 nap alatt.

De kanyarodjunk vissza az első állomásról szolgáló Hyereshez. Az előrejelzés a szokásos nap-sütéses, erős szelet ígérte, ami beigazolódni is látszott. Az első nap második felében kissé mérséklődött ugyan a szél, s a kezdeti 16-18 csomóról legyengült 10-12-re, ám az azt követő napokon ismét visszaélénkült,



**Standard (100 induló)**

- 41. **Bakóczy Róbert**
- 46. **Arató Richárd**
- 70. **Földesi Gergő**

**Radial (278 induló)**

- 35. **Mátyás Viktor (U17 második!)**
- 206. **Jung Ádám**
- 210. **Korchmáros Kristóf**

**L4.7 (138 induló)**

- 14. **Vadnai Benjámín (U16 negyedik!)**
- 25. **Huszka Mátyás**
- 93. **Takács Levente**

hiszen az első tíz közé nem is nagyon fért be más nemzet képviselője. Bakóczy Robi, aki a versenyt megelőzően Olaszországban edzőtáborozott és

majd tovább erősödött. Olyannyira, hogy az utolsó versenynapon már 25-26 csomós szelet is mért a rendezőség. Gyönyörű napsütés, remek szél, nagy hullámok. Ideális vitorlázóidő. Hazánkat kategóriánként három, azaz összesen kilenc versenyző képviselte, akik közül a 4.7-ben szárnyait bontogató Vadnai Benjámín, Huszka Mátyás és a radiális Mátyás Viktor igen biztatóan szerepelt. Benji idén váltott hajóosztályt, s maga mögött hagyva sikeres optis éveit, télen megkezdte az ismerkedést az új hajóval, március közepén pedig már meg is szerezte első sikerét egy Portorozban megrendezett regattán. A javarészt szlovén versenyzőkből álló 18 fős mezőnyben a hat futamból négyet magabiztosan megnyert, s megszerezte első laseres győzelmét. Vitya hasonlóképpen sikeresen szerepelt már a spliti nemzetközi versenyen, ahol a hetedik helyezést szerezte meg.

A két fiú ezúttal is kiemelkedett versenyzőtársai között. Benji a 138 fős mezőnyben a 14. helyen zárta a versenyt, ami a negyedik helyet eredményezte számára a 16 év alattiak korosztályában. Végig kiegyensúlyozottan versenyzett, s kétszer is sikerült a legjobb tíz között végeznie. Hasonlóan szépen szerepelt Huszka Mátyás is, aki háromszor is az első tízben végzett, ám a további futamokon gyengébben szerepelt Benjinél, így az összesített 25. helyet szerezte meg.

A hatalmas, 278 hajóból álló radiális mezőnyben Mátyás Viktor vitorlázott remekül, aki az előkelő 35. helyen végzett – ezzel a második helyet szerezte meg a 17 év alatti kategóriában. Természetesen a mezőny csoportokra volt osztva, melyben Vitya 19. helynél egyszer sem szerepelt rosszabul, s bezsebelt egy ötödik és két hetedik helyezést is. Jung Ádám, Korchmáros Kristóf, a 4.7-ben versenyző Takács Levente



és a standardes Földesi Gergő egyelőre még csupán ismerkedett a nagy létszámú nemzetközi mezőnyvel, s gyengébb szerepléssel a mezőny utolsó harmadában végeztek

Laser standardban – ahol a legkisebb létszámú mezőny állt rajthoz a mallorcai világkupa-fordulóval megegyező időpont miatt, – már az első naptól kezdve a svéd csapat uralta az élvonalat. Ők ugyanis nem indították lasereseiket a világkupán, inkább az Európa Kupa versenyére koncentráltak, így legjobb versenyzőik szerepeltek a regattán, ami meg is látszott,

versenyzett, és Arató Ricsi, aki pedig két hónapja Embiez szigetén készül – fej fej mellett vitorlázta a középmezőnyben, aminél azért jobbat remélhetünk a mezőny összetételének ismeretében. Robi nagyon szórta, szélsőségesen vitorlázott, míg Ricsi kétszer is korai rajtos volt szigorított rajtnál, s csupán egyik büntetését ejthette ki.

A csapat nem pihenhet sokáig, lapzártánk alatt Luganóban, majd Torbolében folytatják a menetelést, hogy előrébb masírozhassanak az idén bevezetésre kerülő európai ranglistán.

**E.B.**

**2010. április 8-11. Lugano (CH)**

Három hajóosztály számára rendezték meg a hét második felében a Laser Európa Kupa-sorozat következő versenyét Luganóban. A legjobb magyar eredményt Vadnai Benjámín (BYC) érte el egy negyedik helyezéssel.

**■** Csütörtökön és pénteken is halasztással kezdődött a verseny, majd mindkét nap a délutáni órákban két-két futamra került sor nem túl erős, 4-7 csomós szélben. Szombaton tükörsima vízfelszín fogadta a

**Csütörtökön és pénteken is halasztással kezdődött a verseny**

versenyzőket, így vasárnap folytatódott a küzdelem. Az utolsó napon reggel 9 órakor 4-8, később viszont már 22 csomós szél fújt, így azon a napon is két futamra került sor.

A több mint 20 ország 170 versenyzőjének részvételével rendezett Európa Kupa versenyen a legjobb magyar eredmények Laser 4.7-ben születtek. Vadnai Benjámín (BYC), aki az első szezonját tölti ebben a hajóosztályban, 50 indulóból a negyedik helyen végzett, saját korosztályában pedig a második lett. Virág Zsófia (BYC) remekül kezdett, az első nap végén az

élen állt, de sajnos technikai gondjai akadtak és így a 13. helyen fejezte be a versenyt.

A legjobb magyar eredményt Laser Standardban Bakóczy Róbert (Spartacus) érte el egy 25., Laser Radialban pedig Héjj Viktória (THE) egy 39. helyezéssel.

**Vadnai Benjám (BYC) 50 indulóból  
a negyedik helyen végzett, saját korosztályában pedig a második lett.**



Fotó: Juerg Keulmaier/epifilm

**Laser 4.7 (50 induló)**

- 4. **Vadnai Benjám** (BYC)
- 7. **Huszka Mátyás** (BYC)
- 13. **Virág Zsófia** (THE - nőiben 4.)
- 30. **Takács Levente** (BYC)

**Laser standard (41 induló):**

- 25. **Bakóczy Róbert** (Spartacus)
- 32. **Földesi Gergő** (BYC)

**Laser radial (75 induló):**

- 39. **Héjj Viktória** (THE)
- 49. **Rozsnyai Domonkos** (Spartacus)
- 59. **Hunfalvy Péter** (THE)
- 62. **Korchmáros Kristóf** (BYC)
- 74. **Jung Ádám** (BYC)

**Virág Zsófia (BYC) remekül kezdett, az első nap végén az élen állt, de sajnos technikai gondjai akadtak és így a 13. helyen fejezte be a versenyt**

## Húsvét Izolán és Portorozban Optimistes és 420-as sikerek a két helyen zajló versenyen

Évek óta népes számú magyar küldöttség vesz részt a húsvétkor megrendezésre kerülő Spring Cup versenyen a szlovéniai Izolán, mellyel párhuzamosan – két faluval arrébb – Portorozban zajlik az optimistesek nemzetközi versenye, megkönnyítve ezzel egy-egy klub operatív szervezését, hiszen egy füst alatt több hajóosztály versenyzői számára is lehet versenyzési lehetőséget találni.



Az idei év talán annyiban volt más, hogy április első hétvégéjén számos környező országban rendeztek nemzetközi viadalokat, megosztva ezzel a csapatokat. Így is sokan – több mint 50 magyar versenyző – választotta a szlovén regattákat a családi húsvétozás helyett. A háromnapos izolai via-

dalon 10 ország 283 versenyzője állt rajthoz öt hajóosztályban, s további 348 optimistes versengett Portorozban.

Kezdjük először az idősebb korosztály képviselőivel, akiknél 420-ban és Laser Radialban volt jelentősebb mezőny, a többi hajóosztályban kevesen álltak rajthoz. Minket is – 470 és 420 kivételével – inkább az ifjúság képviselt, hiszen legeredményesebb lasereseink,

a radiálosok, 4.7-esek az ugyanebben az időpontban zajló Európa Kupán vettek részt Hyeresben. Az első napi csökkenő erőben lévő, eleinte 3-4-es erősségű bórát követően – mely délutánra erősen legyengült és rendkívül forgolódott, megnehezítve ezzel a versenyzők dolgát, – a második napon a

helyi, csak délutánra kialakuló, jellegzetes mistral, végül pedig az általában csapadékot hozó, jó nagy hullámokat gerjesztő sirocco fúj. Változatos szélirányok és viszonyok, a trükkös futamoktól a kifújít szélíg mindenben részesülhettek a versenyzők, így remek fejlődési lehetőségnek bizonyult a verseny. Kiemelném a 420-ban megszerzett magyar eredményeket – az első tízben három magyar egység is szerepelt Grams Dominik–Doubravsky Bálint 6., klubtársaik, Gráfél Vince–Weidinger György 8., és Péch Fanni–Héjj Eszter 10. helyének köszönhetően. Mindhárom egység kiegyensúlyozottan versenyzett, s a csapat többi tagja is szépen helytállt a népes mezőnyben. Magyar siker született még 470-ben is, ahol a Szamódy Tamás–Bárdos Mihály kettős három futamgyőzelmet is bezsebelve a bronzérmet szerezte meg a

Mitja Mikulin–Princ Sebastian szlovén és az olasz Kosuta–Farneti páros mögött. A többi hajóosztályban versenyzőink remek tanulási lehetőséget kaptak, kiváló körülmények között, változatos szélviszonyokban versenyezhetek. Sajnos azonban volt olyan osztály is, melyben nagyon kevesen álltak rajthoz, mint például a női 470, ahol csupán négy egység versenyzett, de a lányok is sokat tanulhattak a futamok során.

Hatalmas mezőny állt rajthoz és szép magyar siker született azonban a pár kilo-

méterrel arrébb zajló versenyen, Portoroz városkában, ugyanis a 348!!! főt számláló Optimist-mezőnyben Péch Lóránt ezüstérmét szerzett, míg Gyapjas Zsombi az 5., testvére, Balázs pedig a 7. helyet szerezte meg! Három magyar optimistes a legjobb tíz között! Remek teljesítmény! Aki nyom követi a csapat idej menetelését, az biztosan látja, hogy nagy fegyvertényekre képesek ezek a kisszácok és lányok, szép nemzetközi eredményeket érnek el, s biztos szereplőként állnak a nagy versenyek ered-

ménylistáinak élvonalában. Remek helyen, tizenötödikként zárta a versenyt Vadnai Jonatán is, valamint Előházy Dorottya, aki a 34. helyet szerezte meg, s a lányok versenyében a 10. lett. Szinte a fél opés magyar mezőny leutazott Portorozba, nem véletlenül. Népes, erős mezőny, kiváló versenyzési lehetőség, és igazán nagyszerű szezonkezdési lehetőség. És biztos vagyok benne, hogy a húsvéti nyuszika kint is megtalálta a gyerekeket, pláne, hogy ilyen szépen szerepeltek.

### OPTIMIST (PORTOROZ, 348 INDULÓ)

1. Maks Vrscaj (SLO)
2. Péch Lóránt (HUN)
3. Toni Vrscaj (SLO)
5. Gyapjas Zsombor
7. Gyapjas Balázs
15. Vadnai Jonatán
34. Előházy Dorottya
53. Varga Dániel
68. Tóth Levente
80. Szalai Kóta
82. Kerekes Attila
126. Galgóczy Tamás
137. Korchmáros Sára
139. Roznár Katalin
140. Varga Zsófia
156. Tenke Áron
160. Kaltenecker Soma
174. Tóth Márton
178. Jackel Ferdinánd
195. Péch Miklós
230. Virág Flóra
257. Hirschler Rebeka
280. Maróti Dóra
288. Jung Kristóf
291. Benedek Anna

### SPRING CUP, IZOLA

#### 470 (20 induló)

1. Mikulin–Princic (SLO/19 pont)
2. Kosuta–Farneti (ITA/22 pont)
3. Szamódy–Bárdos (HUN/27 pont)
5. Szigethi–Joó (HUN/41 pont)
6. Várad–Serke (HUN/47 pont)
10. Gond–Szelle (HUN/66 pont)
13. Lillik–Lillik (HUN/106 pont)
16. Kun–Margitics (HUN/114 pont)
19. Vigh–Kovács (HUN/138 pont)

#### 470 női (4 induló)

1. Hess–Schimak (AUT/10 pont)
2. Vigh–Szabó (HUN/13 pont)
3. Sipos–Sipos (HUN/24 pont)

#### T420 (49 induló)

1. Winkel–Thielemann (GER/17 pont)
2. Meister–Hussl (AUT/18 pont)
3. Simmer–Weiss (AUT/29 pont)
6. Grams–Doubrowsky (HUN/44 pont)
8. Gráfel–Weidinger (HUN/67 pont)
10. Péch–Héjj (HUN/76 pont)
11. Földesi–Borsos (HUN/84 pont)

### Laser Standard (19 induló)

1. Tonko Kuzmanic (CRO/15 pont)
2. Nik Pletikos (SLO/25 pont)
3. Denys Saydukov (UKR/37 pont)

### Laser Radiál (52 induló)

1. Jakob Bozic (SLO/15 pont)
2. Uros Krasevac (SLO/24 pont)
3. Walter Rasi Bajons (AUT/25 pont)
29. Hunfalvy Péter (HUN/155 pont)
33. Rozsnyay Domonkos (HUN/161 pont)
38. Kiss Bálint (HUN/209 pont)

### Laser Radial női (16 induló)

1. Milica Dukic (SRB/14 pont)
2. Elisabetta Macchini (ITA/18 pont)
3. Marusa Krasevac (SLO/18 pont)
9. Héjj Viktória (HUN/50 pont)

### Laser 4.7 (35 induló)

1. Bartol Komadina (CRO/11 pont)
2. Jure Frzop (CRO/34 pont)
3. Nikolina Prtenjaca (CRO/41 pont)
15. Virág Zsófi (HUN/103 pont)
19. Dénes Bence (HUN/129 pont)
27. Vajnai Zoltán (HUN/170 pont)

## Byte Világ bajnokság, Cannes

Április 7-11. között, 29 ország hetven versenyzőjének részvételével rendezték meg a Byte CII hajóosztály világbajnokságát, mely egyben az utolsó kvalifikációs regatta volt a szeptemberben megrendezésre kerülő ifjúsági olimpiára. Mind a

fiúk, mind pedig a lányok versenyében hat-hat szabad hely várt még szétosztásra az országok között a szingapúri ifjúsági ötkarikás játékokra.

Az előző évben megszerzett Európa-bajnoki címének köszönhetően a hazánkat képviselő Bathó

Peti már megszerezte a kvótát, így ezúttal nem a kvalifikáció, hanem a minél jobb eredmény megszerzése volt a cél. Sajnos ezúttal azonban igen gyengén kezdett. Az első napon megrendezett futamokon – melyek 12-14 csomós szélben zajlottak, ami a

nap végére 5 csomóra gyengült, – csupán a 18., 22., 18. helyen ért célba, ami az összesítésben is csak a mezőny közepéhez volt elegendő. A szél azonban nem csupán az első nap végére állt el, de az azt követő napokra is, így a negyedik futamra két nap várakozni kellett.

zás és napozás után kerülhetett csak sor. A rövid pihenő során Petinek sikerült fejben összeszednie magát, s a megerősödő szél is neki kedvezett. Olyannyira, hogy egy 17. helyezés után már beverekedte magát a legjobb tízbe, s a nyolcadik helyen futott be, majd a következő futamot meg is nyerte. Az utolsó napon pedig – amikor a kemény 30 csomós szél miatt a tervezett három futam helyett csak kettőt bonyolítottak le, – bezsebelt egy ötödik helyezést és egy újabb futamgyőzelmet. Micsoda hajrá! Az utolsó napok teljesítménye természetesen jócskán előrébb repítette őt a tabellán, így az összesítésben az előkelő ötödik helyen végzett, csupán egyetlen ponttal lemaradva a negyedik helyezéstől s négygel a bronzéremtől. Milyen kár az első



napi gyengélkedésért... A világbajnokságot a szingapúri Darren Choy nyerte, aki magabiztosan utasította maga mögé a 44 fős mezőnyt, ugyanis a 9 futam során 36! pontos előnyre tett szert a második helyen végzett lan

Barrows-zal szemben. A bronzérmet Kaarle Trapper szerezte meg, aki anno az Imperióban megrendezett Európa-bajnokságon második helyen végzett Peti mögött. A lányok versenyében azonban



igen kemény harc folyt a végső győzelem megszerzéséért. Az utolsó nap előtt még az osztrák Lara Vadlau vezette a tabellát két ponttal vetélytársnője, Niki Blassar előtt. Az erősszeles futamok azonban jobban sikerültek

a finn származású Blassar-nak, s kétszer is a második helyen szelte át a célvonalat, míg Vadlau az ötödik helyen végzett, így négyponos hátrányba került a finn lánnyal szemben. A korábbi EB-n mindkét lány kvalifikálta már magát, Vadlau a második, míg Blassar a negyedik helyezést megszerzésével. A dobogó legalsó fokára ezúttal is a holland Daphne van der Vaart állhatott fel, aki az EB-bronzérme mellé most begyűjtötte a VB-bronzot is.

A VB-n az alábbi országok kvalifikálták magukat a szingapúri ifjúsági olimpiára:

*Fiúknál:* Ukrajna, Szlovénia, Portugália, Törökország, Franciaország, Svájc

*Lányoknál:* Dánia, Olaszország, Németország, Szlovénia, Spanyolország és Ukrajna. **E.B.**

## Húsvéti sikerek Olaszországban

Nem is értem, hogy a balatoni kikötőkben miért húzzák-halasztják a szezonkezdetet sok helyen akár egészen április közepéig. Hiszen a jég elolvadtával – lelkesedéstől és hőérzettől függően – rövidebb-hosszabb menetekre hamar alkalmassá válik a tó vize.



**Egységünk – Kakas Máté, Bajusz András, Galgóczi Tamás, Melha Márton, Molnár Mátyás – végül csak 15. lett a 25 hajós mezőnyben**

Ez azonban csak a bevezető élmény illetve tapasztalat volt bő egyhetes húsvéti kalandunk alkalmával, amikor is J/24-es egységünk a dél-toscanai tengerpart csodaszép kikötőjét, Porto Santo Stefanót vette célba a helyi

húsvéti regatta, a Pasquavela erejéig. A versenyen nem egyedüli magyarként indultunk, sőt! Litkey Farkasék helyben béreltek egy hajót – mint később kiderült, kezdetben volt vele gond bőven –, és a végső elszámolásban harmadikok lettek az elképesztően erős, az olaszok mellett németekkel és egy holland hajóval is tarkított mezőnyben. A mi egységünk az indulás előtt néhány órával még egy pár szálingnak, egy genoaschotcsigának és egy korlátódrónak is híján volt, de hála fűzfői és keszthelyi barátainknak, Olaszországban már csak a drótkötelet kellett megoldani valahogy. Ez egy helyi hajóbontónak köszönhetően sikerült is, akinél gyakorlatilag mindenféle lim-lom mellett még egy sajtológép is megtalálható volt, így a terminálózás sem okozott problémát. Néhány napnyi balatoni edzés – melyhez szálingunk híján Farky acta a hajót, ezúton is köszönet! –, és egy, a végtagjainkból szobrot merevítő, bő 16 órnyi hajóvontatás után végre következhetett a verseny! A körülmények az első két napon közel tökéletesnek mondhatóak voltak – napsütés, kellemes szél, erős



mezőny, bő egyórás futamok, utánuk kellemes téstázás a parton. Farkykék pompásan vitorlázta, hamar ráéreztek a dolog ízére, és az első nap nyomban két remek futamot mentek, igaz, ezek mellett rögtön megvolt a betli is. Mi a nagyjából stabil szélben csak lassan jöttünk rá a helyes oldalválasztás fontosságára, de végül csak sikerült egyre jobb futamokat menni. A második napon a Litkey Farkas, Ormándlaki Áron, Frankó József, Szentpéteri Csaba, Glódi Balázs összeállítású kenesei csapat kiegyensúlyozottan versenyezve, majd az aznapi, és mint később kiderült, az egész versenyen utolsó futamot nyerve a harmadik helyre vitorlázta magát. Mi jó indítás után sajnos teljesen szétestünk, és egy korai rajtos futammal fejeztük be a regattát, így egységünk (Kakas Máté, Bajusz András, Galgóczy Tamás, Melha Márton, Molnár Mátyás) végül csak 15. lett a 25 hajós mezőnyben. A következő két napon ugyanis egy meglehetősen rusnya front betörése miatt több futamot már nem tudtak tartani, pedig a rendezőség a parti halasztás előtt még kivitte a mezőnyt a szakadó esőben és egyre erősödő szélben is, majd még egyszer megpróbált futamot tartani, bár ekkor már a helyi vitorlázók is füttykoncerttel engedték útjukra a lelkesen a zsúrihajó után induló külföldi hajókat. De hát végül is nem a parton ázásért utaztunk bő ezer kilométert... Így sem volt azonban több futam, és másfél napos halasztás után lelőtték a versenyt, jöhetett a daruzási hercehurca, ami a kaotikus szervezés mellett még némi nyelvi zűrrrel is társulva felejtethetlenné tette búcsúnkat. Folytatás május végén Rosignanóban, az olasz bajnokságon!

MM

Az eseményről bővebb beszámoló a J/24-es osztály honlapján:  
[www.j24.hu](http://www.j24.hu)

## Dockyard Bajnokok Bajnoksága 2010

### Legjobbaink küzdelme



Fotó: Székelyes László

**■** Gyűjtünk csokorba az előző év országos bajnokaiból majd' egy tuca- tot, tegyük alájuk egyforma hajókat, és rendezünk nekik sok pörgős futamot! Ennyire egyszerű a receptje a Bajnokok Bajnokságának, amely évről évre a magyar vitorlázás krémjét gyűjti össze egy kis szezonindító versengésre, ezúttal a Dockyard támogatásával. Az eseményre a 2009-es bajnokságok győztes kormányosai

## Kellemes Húsvéti Ünnepek

Állunk a mólón lefagyva. Ez nem lehet az a hajó, ez egy rom, b... meg. Roni felmászik, és elkezd sorolni a hiányokat: nincs alba, nincs spi leba, nincs hugó, a focok rossz oldalon jön ki és az árboc tövé- nél stopperrel van szerelve, a nagyvitorla-felhúzó egy fél bikára kéne rögzíteni a focok stoppere mellett, és a hajóról azt nem is láthatja, hogy a szálingok úgy állnak, mint egy kanyarodó repülő szárnyai, a bal lefele dől, a jobb felfele. És eleve az egész hajó olyan állapotban van, mintha a forstagnál fogva keresztülrágatták volna egy szántáson: föld és széna mindenfelé. Mióta beültünk ebbe a hajóosztályba, kétszer mentünk charterhajóval, mindig volt kis meglepetés az előzőleg beígért állapothoz képest, de ekkora pofont még nem kaptunk. Én a magam részéről nem is vagyok hajlandó a hajóra lépni. Ülök a mólón, és azt hajtogatom, hogy ez nem lehet az a hajó, ez

egy rom. Ekkor fut be Farky, beugrik a hajóra, hátramegy és leolvassa a nevet. Ez bizony a Raggio Verde, ezzel mentek tavaly a Kovács Zoliék. És tényleg kezd valami rémleni, a fehérre műanyagozott kormányrúd, a fehérre festett árboc...

És egész gyorsak voltak vele. Nincs más hátra, bemászunk mind. Egy óra pimpelés után kezd úgy festeni, mint egy versenyhajó. Este szénhidrátfeltöltés Frutta di Mare spagetti és mindenféle pizza formájában, közben Farky tart kis csapatépítő beszédet, hogy ez csak bemelegítő verseny, nem az eredmény számít, inkább a mezőnyben való vitorlázás és manőverezés a fontos. Farky jól agitált. Az eredmény magáért beszél. Európa legjobb J24-esei között 3. a csapat. Hogy történt? Megtudhatjátok Glódi Balázs beszámolójából, a J24-es honlapról.

kaptak meghívást, ők egy mancsaftot hozhattak magukkal, míg a szervező Kenese Marina Port a J/24-es hajók mellett azokhoz még egy-egy segítőt is biztosított. A jó hangulatú esemény három napjából az első kettő a selejtező futamokkal telt. A két napon az öt illetve hat bajnok négy-négy futamot teljesített, mindkét körből a legjobb három jutott a vasárnapi döntőbe. Pénteken reggel 8-kor teljes szélcsend és sűrű pára fogadta az összegyűlt csapatot,

akik gyors hajósorsolás után vízre szálltak egy kis edzésmunkára. Pally Tibor, dr. Takács István, Majthényi Szabolcs, Czégai Péter és Belle Örs csapatai az időközben eleredő esőben várták a szél megérkezését. Kisvártatva apróbb-nagyobb szélcsíkok jelentek meg a vízen, amire a rendező Litkey Farkas azonnal pályát rakott, és az első lehetséges pillanatban indultak is a futamok. A pörgős, kb. 20 perces futamok gyorsan meghozták a



napi eredményt – Belle, Czégai és Majthényi jutottak tovább. A szombati nap kellemesebb időjárást hozott, mint amit a meteorológia ígért, hiszen a durva kasza helyett élénk, de kényelmesen megvitorlázható szél várta a hathajósra bővült mezőnyt, név szerint Frigyer Attilát, Ignác Károlyt, Hajdú Balázst, Sáfian Lászlót, Szigeti Stacey és Wossala Györgyöt. A kis csapatlétszámokra és a szélviszonyokra való tekintettel a spinnaker hasz-

nálatát felfüggesztette a rendező, a hátszeles szakaszokban pillangózó hajókat láthatott a szemlélő. Az ezúttal is gyors, kétkörös up&down futamokban Sáfian László, Frigyer Attila és Ignác Károly harcolta ki a másnapi döntőbe jutást. A verseny utolsó napjára ismét az alapvetően gyenge, de változatos szél volt a jellemző, hatalmas lavórokkal és pörgésekkel. A döntőben már folyamatosan cseréltek a versenyzők, és mind a hat

futamban más-más hajón – a hozzá tartozó mancsafttal – vitorlázott a korábbiakban legjobbnak bizonyult hat páros. A végsőkig kielezett küzdelemben végül Majthényi Szabolcs győzött Horgos Tamással az oldalán. Tőlük mindössze egy ponttal lemaradva Czégai Péter lett a második Kutics Krisztián segítségével, míg a harmadik helyezést Sáfian László és Scholtz Imre szerezte meg

MM

## A tó szelleme Silwell és Variens kupa

Portoroz, Izola, Hyeres, Lugano. Impozáns sor, ezt szögezzük le. Ezen helyszínnel versenyzett a vitorlázók kegyeiért és így a részvételért április első két hétvégéjén Agárd. Sajnos némiképp alulmaradt, ami egyes hajóosztályokban a létszámokat illeti.

Silwell kupa a húsvéti hétvégén: 29 Finn és 17 Kalóz, az egy személyesek kevesen. Szombaton alig másfeles északias, amikor épp jön egy pöff, alapvetően bent kucorgás a hajókban. Négy futam megy le, ami elég sok kitértést követel meg mindenkitől. Másnapra friss déli, csapkod is, lukas is. Érdeklőség: kreuzban kevésbé a szélre fordulgatás közepén, mint inkább valamelyik oldal markáns meghúzása, ami inkább fizet – nekünk legalábbis ez jött be.

Variens kupa, a második a sorban: itt is hat futam szerepelt a kiírásban, végül azonban csak öt ment le, szombaton megkegyelmezett a Rendezőség a kifáradt, átfázott mezőnynek. Létszám: Kalóz nagyságrendileg ugyanannyi, finnes mintha kevesebb lenne, duplázódott azonban az Op-csapat. Bár süt a nap, de 5-ös az északi, a víz pedig nem meleg. Csavar: több kalózos



**Ha sportról van szó, azt gőzerővel tudom csinálni, úgy érzem, ez a dolgom, ebben vagyok jó. Az üzleti kapcsolatok menedzselése nem az én világom**

marad parton, mint gyerek, a legkisebbek becsülettel küzdenek, és kevesüket kell menteni. Leginkább a Laser (Standard és Radial együtt) borul, de ők megvannak segítség nélkül, Finnt és Kalózt kell legtöbbet menteni. Délután pörkölt, mindenkire ráfér. Másnapra csendesedik, megint másfeles a teteje, az első futam végén elfordul és leáll a szél, de aztán erőt vesz magán és enged még egy futamot. Az utolsó már tükörsima vízen fut be, aztán mázlija van, és jön egy új csík, amivel partra ér. Színfolt: kibicként kíséretti a mezőnyt, majd egyedül gyakorol egy kicsit Szilvássy Attila (Szilva). Lehet, hogy készül valamire?

Alibán András

**SLAMM**

ADVANCED TECHNOLOGY SPORTSWEAR

Termékeinkkel az S.hu Kft. üzletében, a Balatonlelleli Bahart-kikötőben találkozhatnak - a Balaton Boat kiállítás ideje alatt is.

[www.slam.hu](http://www.slam.hu) [cseribapeter@rubicom.hu](mailto:cseribapeter@rubicom.hu) (x)



# Zsúri-szoba

## Bírók vizsgálja

A versenyzés – és ez alól a vitorlázás sem kivétel – játék. Játék, melyet szigorúan kötött keretek, a szabályok határoznak meg. A játékosok, a versenyzők az e szabályok által meghatározott mozgástérben mérik össze erejüket, mely szabályok betartását a versenybírók ellenőrzik, vitás esetben döntenek.

A versenybírók felkészítése az MVSZ által szervezett tanfolyamokon folyt Agárdon, Miskolcon, Sopronban. Az eredmény: 115 vizsgázott versenybíró. A névsort az MVSZ honlapján találjátok.

### A VIZSGÁRÓL

81 tesztkérdésre kellett válaszolni. A kérdéseket az ISAF szabályai alapján állították össze, és a megoldandó „esetek” az ISAF „Case Book”-ból ollózott példák voltak. A legnagyobb gondot az ábrákkal illusztrált és az óvási eljárással kapcsolatos kérdések okozták a vizsgázóknak, valamint a 18-as szabályok ismerete. A bójavétel szabályai sem voltak mindenki számára egyértelműek.

Az alábbiakban szeretnénk felhívni a figyelmet néhány gyakran előforduló hibára.

Hangsúlyoznunk kell, hogy rendezést, versenyvezetést NEM lehet óvni. Az a szöveg, hogy „óvom a futamot” ilyen

**A legnagyobb gondot az ábrákkal illusztrált és az óvási eljárással kapcsolatos kérdések okozták a vizsgázóknak, valamint a 18-as szabályok ismerete**

**A versenybírók felkészítése az MVSZ által szervezett tanfolyamokon folyt**

**Agárdon, Miskolcon, Sopronban. Az ered-**

**mény: 115 vizsgázott versenybíró**

lehetőség nincs. Ezekben az „ügyekben” orvoslati kérelmet lehet beadni, melynek lehet az az eredménye, hogy törlik a futamot, vagy egyéb orvoslatot kap a versenyző.

Orvoslatot a 62. szabályban felsoroltak szerint lehet **nem saját hibájából** jelentős hátrányt szenvedő hajónak adni. Pl. ha egy rossz manőver következtében felborul és elszakad a vitorlája, ez sajnos saját hibájából történt, orvoslatot nem adható.

Ezért fontos, hogy a vonatkozó szabályokat tanulmányozzuk, különösen a Szabálykönyv 5. részét és az M Függelékét. A Q melléklet már magyar fordításban is letölthető az MVSZ honlapjáról. Ez a Medal Race speciális szabályait tartalmazza.

### AZ ÚTJOG

Ahhoz, hogy helyesen tudjuk meghatározni, kinek van útjoga, fontos tudni, hogy

1. Ellentétes csapáson: **Jobbcsapás (útjogos)** – balcsapás **(kitérésre kötelezett)**
2. Azonos csapáson, fedés nélkül: **tisztán elől (útjogos)** – tisztán hátul **(kitérésre kötelezett)**
3. Azonos csapáson, fedésben: **szél alatti (útjogos)** – szél felőli **(kitérésre kötelezett)**

**Az sem mindegy, hogy a fedés hogyan jött létre. Ezzel a következő lapszámunkban foglalkozunk.**

Lássunk két ábrát a vizsgalapról: vizsgakérdés 3. és vizsgakérdés 5.



(a rajzokat, kérdéseket és válaszokat összeállította Regényi Zsolt.)

**Tusnai Gabi**

a Versenybíró Bizottság nevében

A helyes megoldást honlapunkon ismertetjük.

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

# Tavaszi nagyüzem



Detre Dia az elmúlt hetekben is aktívan képviselte a magyar szörfsportot, ennek kapcsán kérdeztük a közelmúlt eredményeiről.

**Úgy tudjuk, aktívan telt az év eleje.**

**Merre szeltesd a habokat?**

Valóban, a tavaszi edzés- és versenyszorozatot már március közepén elkezdtem. Elsőként a rendkívül hideg észak-franciaországi Brestben indultam egy helyi, amolyan bemelegítő versenyen. Igen nehéz volt, de nem az ellenfelek miatt – a víz és a levegő jóval 10 fok alatti hőmérséklete volt a fő kihívás. Hősies szereplésemet viszont egy arany színben csillogó kupával honorálták a rendezők.

A következő megmérettetés a Francia Bajnokság lett volna, La Rochelle városában. De sajnos a pár héttel ezelőtt azon a partszakaszon végigsöprő Xynthia hurrikán annyira megkavarta a tenger biológiai egyensúlyát, hogy a szervezők kénytelenek voltak megváltoztatni a helyszínt. Bresttől északabbra, a csodálatos St. Malo városában rendeztek egy hasonlóan rangos, két-napos regattát. Itt igen népes mezőny gyűlt össze, végül kategóriámban a 4. helyezést szereztem meg.

A harmadik – egyben világgupa - viadalt a festői Palma de Mallorcán rendezték. Csapatommal elég későn, a verseny kezdete előtt egy nappal értünk csak a szigetre, hosszas utazás és kompozás után. Így nem mondhatnám, hogy teljesen kipihenten indultam neki a regattának. A mezőny – világgupához méltón – a legkiválóbb szörfös nőket vonultatta fel, itt a 23. helyezést sikerült elérnem.

**Melyik eredményedet tartod nagyobb fegyverténynek? Az első két, kisebb versenyen elért előkelő helyezéseket, vagy az erős mezőnyt felvonultató mallorcai pozíciódat?**

Természetesen a palmai verseny volt ezek

közül a legfontosabb és a legnehezebb.

Ezek a világgupa-viadatok nagyon jó visszajelzést adnak arról, hogy áll az ember a világ elitjéhez képest. Ilyenkor látom, hogy melyek azok a pontok, amik még mindig nem tökéletesek, amiken még többet kell dolgozni.

**Miben kellene fejlődnöd, hogy még kiegyensúlyozottabban szerepelhess?**

Úgy tűnik, a legnagyobb hibáimon és gyenge pontjaimon végre hatásosan túljutottam, ami elengedhetetlen eleme a további teljesítményjavulásnak. Edzőm szerint a mostani helyzetem az egyik legnehezebb és legidegölőbb része az elitbe vezető útnak. Elérkeztem oda, hogy technikailag nagy különbségek már nincsenek köztem és a világ legjobbjai között, viszont most minden alkalommal, minden pillanatban a maximumot kell nyújtani taktikailag. Ez talán nehezebb is, mint a technikai megoldások, hisz itt a szerencse is közbeszólhat.

**Mik a terveid az elkövetkezendő hetekre?**

Még két hét van hátra a Hyeres-i világgupa-versenyig, addig Brestben és környékén fogok sokat edzeni. Számomra nagyon fontos lesz ez a verseny, szeretném a lehető legtöbbet kihozni belőle.

**Mattó**

## Hő de jó!

A fűtött szörf- és vitorlás technikai ruházat mára már valósággá, sőt mindenki által elérhetővé vált. Az ausztrál Hotsuits cég egy speciális gélt tartalmazó tasakot rejtett a neoprene övbe, melyben a hőbitosító kémiai reakciót egy gombnyomással tudjuk beindítani. A neoprene öv igazán kellemes meleget biztosít nagyjából egy órán keresztül, majd használat után a tasak „újrátölthető”: ehhez csak vízbe kell tenni és fel kell forralni. A kis tasak a mozgásban sem korlátoz senkit, 230 grammos súlyával, 23 x 12 cm-s felületével, és 1,2 cm-s vastagságával ugyan nagy felületen melegít, de formájának köszönhetően, alig észrevehető.

- Hőleadás kb. 1 órán keresztül • Több száz alkalommal újrátölthető • Újrátöltés forró vízben
- Rugalmas neoprene öv, 65-122 cm derékbőségig • Minden neoprene ruhával kompatibilis • Ergonómiailag formázott, a vese területén a legtöbb meleg • Kényelmes, nem lehet észrevenni
- Gombnyomásra aktiválható

Ár: 11.900 Ft – megvásárolható: [www.windsurfing.hu](http://www.windsurfing.hu)



(X)

# J. 24

## Megérkezett a 30.!

Február végén megérkezett Magyarországra Angliából a harmincadik J-24 hajó, a JENESIS! Nem fiatal a kicsike, hiszen 1978-ban! gyártották a Westerly Marine műhelyben, de mielőtt ettől bárki-nek lefityedne a szája széle, jelzem, hogy ennél a hajótípusnál ez nem oly nagy hátrány, mint amit általában megszoktunk. Első hajóm, a Paganini például 1979-ben készült, szín-

tén ebben a műhelyben, és még ma is teljesen versenyképes. Olyannyira, hogy 2006-ban Rozsda 3. lett vele a Magyar Bajnokságon az 1-2 éves J-k között. Pedig az a hajó a Picula műhelyben csak felületi kezelést kapott: a profi algagátló rétegen kívül csak lefényezték az alsó héjat, és újrafestették a decket. Aztán néhány apróbb szerelvénycseré, de mászó nem kellett nyúlni. Információim szerint az új darab is ráncfelvarráson esik

éppen át egy keszthelyi műhelyben, aztán egy új árbocot is kap, és áprilisban a füredi kikötőből vághat neki balatoni versenyzői pályafutásának. Egy fiatal, lelkes, J-24-et ismerő csapat harcol majd vele a honi ranglista-versenyeken. Jó szelet nekik! Ezzel a hajóval 30-ra nőtt a J-k száma a Balatonon, amivel tovább erősödött a legnépesebb hazai ISAF One Design, tőkésülős osztály. A 30-ból összesen négy az, amivel csak „camping-vitorláznak”, egy gyönyörű, top-kategóriás darab éppen gazdára vár a parton,

de a többi folyamatosan részt vesz a OD versenyeken. Ebben az évben a normál pályaversenyeken 17-18, a bajnokságon pedig mindenképpen 20 fölötti hajóra számítok. Az osztály fejlődésének nagy lökést adott a 2008-ban, Füreden rendezett J-24 Európa-bajnokság apropóján Kenesére érkezett 8 darabos flotta, amelyek közül hattal azóta is rendezik a Pénteki Regattákat és a Bajnokok Bajnokságát. Ezek az egész szezonban bérelhetőek.

**Hehe**
[www.j24.hu](http://www.j24.hu)

### KÉKSZALAG-ELŐKÉSZÜLETEK

## Szalámihéjévő hal és más érdekességek a Kékszalagon

Nem, nem, kedves Olvasó, nem bolondultam meg. De a mai fonnyadó világunkban a zöld szellem a Kékszalagot is elérte, és érdemes néhány gondolatot szentelni az ügynek.



Sorolhatnék én most komoly statisztikákat is, melyek szerint egy évben mennyi szemetet dobunk egyik kedvenc állóvizünkbe, de nem teszem. Pedig sokat. Hiába tisztul az utóbbi években a Balaton oly jelentős ütemben, egy derekas északi front után gerebenezni lehet a szottyos cumókat a déli parti nádasok tövéből. Bizonyára idén is lesznek új vitorlázók, sőt, akár friss indulók is a 42. T-Mobile Kékszalag Fesztivál és Nagydíj rendezvényein is.

Ám én remélem, hogy minden induló tisztában lesz vele, hogy sem a tamponévő hal, sem a dobozossörevő hal már nem létezik. Sajnálom, ha ezzel egyeseknek csalódást okoztam. Bízom benne, hogy hamarosan egy olyan támogatóval is gyarapodik a Kékszalag Fesztivál segítőinek köre, aki ezen a területen már komoly nevet szerzett a hajóstársadalom körében.

Na jó, egy kis nevelés után már ideje beszámolnom a friss fejleményekről is. Az első hír legyen a lassan ébredők számára biztató – a GPS-jelentkezések határidejét meghosszabbítjuk. Az eredeti határidő április 15-volt, ám mivel idén 100 feletti jeladót kísérünk meg kihelyezni, érthető, hogy sokan még nem fértek hozzá a számítógéphez. Nos, a [www.kekszalag.hu](http://www.kekszalag.hu) oldalon várjuk azon jelentkezőket, akiket érdekel,

merre is járnak, hol, mit is csinálnak a verseny közben. Persze kíváncsi családtagok is jelentkezhetnek, felszereljük az általuk megadott verdára a nyomkövetőt ezerrel.

A mai második hír szóljon azokról, akik nem a legelső helyre törekednek – az ő kedvükért építjük azt a hálózatot, mely Ruják István (Ruji) vezetésével számol majd be a mezőny eseményeiről, szinte percről-percre. A Kékszalag alatt minden, részünkre eljuttatott információkat igyekezni fogunk felhasználni annak érdekében, hogy a lehető leghitelesebb képet sikerüljön bemutatnunk az igazi tókerülés élményeiről. Akinek kedve van fényképezni, SMS-t küldeni, beszámolni szóban, írásban, ne tétovázzon. Jelentkezzen be a [www.kekszalag.hu](http://www.kekszalag.hu) oldalon, és máris részese lehet az idej regatta közvetítőinek. Akár már most is, és mi már az előkészületeikről is hírt adunk.

A mai harmadik hír a vizuális élményekre vágyó hajós és érdeklődő számára hoz majd remélhetőleg pezsdítő gondolatokat. A 42. Kékszalag alkalmából egy remek fotós csapat bevonásával kísérletet teszünk pár érdekességre. Egyrészt szeretnénk minden 20 percben a vízről friss képeket továbbítani a hivatalos oldalra. Ebben a képes beszámoló-sorozatban az összes induló hajóról képet készíteni. Igen-igen, mindenkiről, hiszen megérdemlitek! Másrészt ezt tetézendő mindezt a rendelkezésekre szeretnénk bocsátani a díjkiosztó időpontjára, ami köztudottan vasárnap dél. És ha ügyesek leszünk, mindezt olyan megoldással tudjuk megvalósítani, ami felhasználóbarát nézegető programmal támogatja a képek csemegézését.

Azt gondolom, a háttér-felkészülésekről mára ennyi elég is.

Folytatás itt is, ott is.

**Rozsda**



KÉKSZALAG-KIHÍVÓK 2. RÉSZ

## Több testen egy lélek

Az idei hajókiállításon, a Magyar Vitorlás Szövetség standján egymás mellett állt két, finoman szólva is félkész állapotban lévő hajó. Méder Áron Carinjája a föld körüli úton amortizálódott le alaposan – a mellette „elterülő” 28 lábás katamarán-testet meg a rárakott jelzésértékű veretezést és rigget csak erős képzelőerővel lehetett esélyes Kékszalag-kihívónak tekinteni. Pedig az.

Ifjabb Scholtz Imrével, a hajó gazdájával egyebek közt a hátralévő munkálatokról is beszélgettünk.

„Észak-Németországból hoztuk a hajót, eredetileg ez egy Formula 28-as katamarán volt. A tervezése francia, 2001-ben épült. Folyamatosan alakítgatjuk, vitorlázunk vele – úgyhogy már egy ideje nem fér be az amúgy viszonylag laza osztályelírásokba sem. Megnöveltük a vitorlafelületet, negyedszélben körülbelül 20 százalékkal, bőszélben 11-12 százalékkal több vásznat tudunk felhúzni. Tavalyelőtt kidőlt az árbóc, azóta kapott egy új karbon árbócot. Szinte mindenhol folyamatosan változtattunk rajta. Gyakorlatilag csak a pusztá héját használtuk, és ezt is egy kicsit keskenyebbre húztuk az átépítés során. Csak kiindulási alap volt az eredeti konstrukció. Még csak azt sem mondom, hogy túl jól volt megépítve, elég sok slendriánságot tapasztaltunk, mikor szétszedtük. Amiért viszont nagyon fontos volt megvenni: az átépítés közben, a részletekben elmélyülve értettük meg igazán ezt a hajótípust. És volt egy olyan megoldása, amibe azonnal beleszerettem: a bafele döntött, aszimmetrikus svert. Cirkálás közben a szárnyprofilon olyan erő ébred, ami a szél felé tolja a hajót.”

**Ifjabb Scholtz Imre egyre lelkesebben mesél a készülő hajóról. Lehet, hogy megjelennek a Scholtz-cég kínálatában a többtestűek?**

„Lehet. Ez attól is függ, hogyan sikerül az idei Kékszalagon megfuttatnunk ezt a katamaránt. Az átépítés közben rengeteg tapasztalatot gyűjtöttünk, én nagyon szeretném gyártásba venni ezt a típust.”

**Még körülbelül egy hónapnyi munka van hátra a versenykész állapot eléréséig. Aztán tesztelés, versenyek – és július elején a Kékszalag. Ahol az idén először indulhatnak többtestű vitorlások. Milyen esélyekkel indul majd ez a hajó?**

„Nem tudom ezt még igazán felmérni, eddig nem is voltak jó vitorláink. De egy biztos: hihetetlen potenciál van a hajóban. 12-15 csomós szélben például 35 csomóval is mentünk már... Átlagosan 20-30 százalékkal gyorsabb, mint egy Libera. És ez az időjárási körülmények kilencven százalékában igaz. Persze csak akkor, ha meg tudjuk vitorlázni a hajót... Én inkább a többi többtestűt tekintem a fő konkurenszainknak. Egy keszthelyi csapat a terveik szerint egy Formula 40-es – azaz negyven lábás – katamaránnal indul. Jön egy 30 lábás katamarán Németországból, ők egy kemény csapat, és a hajójuk is korszerűbb, mint



az enyém. És készülnek egy 25 lábás kis katamaránnal is, magyar vitorlázók – ők elsősorban a Liberáknak jelenthetnek konkurenciát.”

**Mi hiányzik még a hajóhoz, mire lenne szükség?**

„Egy tőkeerős támogató még beeshetne...”

**Visy László**

### Az Extrem 28-as katamarán főbb adatai

**Teljes hossz:** 11,2 m  
**Teljes szélesség:** 6,6 m  
**Árbocmagasság:** 15,5 m  
**Versenykész tömeg:** 410 kg  
**Nagyvitorla:** 50 m<sup>2</sup>  
**Fock:** 15 m<sup>2</sup>  
**Géna:** 30 m<sup>2</sup>  
**Code 0:** 85 m<sup>2</sup>

DRAGON EB: CSÚCSTALÁLKOZÓ A BALATONNÁL

## A regnáló Európa-bajnok már a magyar bajnokságon is részt vesz

Tizenöt országból már 62 hajó jelentkezett eddig az idei vitorlásévad legrangosabb hazai versenyére, a Balatonkenesén tartandó Erste Private Banking Dragon Európa-bajnokságra. Jóllehet a meghosszabbított április 30-i jelentkezési határidő még csak közeleg, a verseny szervezői elkönnyvelhetik, hogy az előkészítő munka sikeres volt.

Az előkészületek lassan a finishez közelednek. „A versenyrendezés legfontosabb kérdéseit és a hajók elhelyezését többször egyeztetettük. Biztos vagyok benne, hogy a nemzetközi dragon élmezőny mintegy két hétre kiváló otthonra lel majd nálunk” – emelte ki Litkey Farkas, aki nemcsak egykori olimpikon és kilencszeres Kékszalag-győztes

magyar vitorlázó, hanem a versenynek helyet adó Kenese Marina-Port VSE vezetőjeként a verseny magyar felelős rendezője is.

A Dragon Európa-bajnokság június 5-én kezdődik, ám a legtöbb vitorlázó már az ezt megelőző napokban is Balatonkenesén tartózkodik majd. Ahhoz, hogy megismerjék a helyi szél- és hullámviszonyokat, kiváló alkalom a Dragon hajóosztály magyar bajnoksága, amelyre az EB-t megelőző napokban ugyanezen a helyszínen kerül sor. Így ezen a versenyen várhatóan soha nem látott létszámú mezőny, mintegy negyven hajó áll majd a start-hoz. Az esélyeket még korai lenne latolgatni, a legjobb magyar hajók – az

Európa-bajnokságon mintegy tíz magyar egység vehet részt – számára az első tíz közé kerülés is kiváló eredmény lenne, hiszen az osztályban rengeteg jelenlegi és korábbi Európa- és világbajnok, olimpiai érmes hajózik. A magyar ranglistát a Gömbös Lóránd, Detre Szabolcs, Kiss Tamás felállású egység vezeti, amely a tavalyi franciaországi Európa-bajnokságon 32. lett. A Balatonon nagy előnyben lehetnek, ám a mezőny rendkívül kemény lesz, hiszen rajthoz áll a jelenlegi címvédő német Markus Wieser vezette egység és a többszörös világbajnok Vincent Hoesch is, aki 2008-ban és 2009-ben hatalmas előnnyel nyerte a balatoni versenyeket.

**FRITZ SEGEL**  
magyarországi képviselő



**Amikor profik készítik a vitorláit...**

www.fritzvitorla.hu  
+36 30/3927 308

## Hatékony és tartós termék, megfizethető áron

Az évente 1600 vitorlát gyártó FRITZ SEGEL kitűnő termékei több nemzedék számára jelentik a precíz, testreszabott minőséget. A cég több évtizedes tapasztalatával mindig az ésszerűségnek legmegfelelőbb anyagot és szabást ajánlja, így rendkívül hatékony és tartós terméket kapunk, de megfizethető áron. Bár a vitorlák több mint 60 százaléka versenycélra készül, de vannak megrendelőink a prémium minőséget igénylő túravitorlázók között is. Hazai vonatkozású hír, hogy készül az első J24 vitorla, mely eddig nem szerepelt a FRITZ-SEGEL palettáján, és amelyet SZÉKELY ANTAL – az elmúlt három év magyar bajnoka – fog tesztelni. Az új NAUTIC 370 vitorlázatát is mi készítjük, megkapva a bizalmat a hajó tulajdonosától, amit többéves eredményes együttműködésünk alapozott meg. Tesztelünk Melges24 vitorlát, és nyáron várható megjelenésünk a Regina osztályban. Célunk, hogy rövid időn belül minden jelentős hajóosztályban képviseltesük magunkat, amihez keressük az agilis, tapasztalt vitorlázókat. A balatonkenesei

Dragon EB-n három FRITZ gyári versenyző is rajthoz áll, a specialista Vincent Hoesch, Németország legjobbnak tartott dragonosa, a jelenlegi címvédő és RC 44 szkipper Markus Wieser, valamint a dán olimpikon, Lars Hendriksen.

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

(x)

## Klasszikus dragonok lajstroma



A Magyar Dragon Szövetség fontos feladata a fából épült, klasszikus dragonok fennmaradásának, újjáépítésének támogatása, és az erre vállalkozó tulajdonosok bevonása a versenyéletbe. 2010-ben már 10, csodálatosan felújított klasszikus dragon fog versenyezni a Balatonon, közel

a felét kiteve a teljes versenyflottának. A siker egyik kulcsa, hogy immár két hazai hajóépítő műhely is e típusra szakosodott, csodálatos remekeket bocsátva vissza a hazai, és immár a külföldi vizekre.

Nem lehet megőrizni egy flottát anélkül, hogy

pontos történelmi információ ne álljon rendelkezésre az egykori hajókról. Ezért kezdte el az MDSZ a klasszikus hajók adatainak gyűjtését, rendszerezését. E munka első fázisa lezárult. Szíves tájékoztatásul megküldjük az alaptáblázatot, melyből még számos adat hiányzik, és biztosan vannak pontosítandó, javítandó információk is.

Bízunk abban, hogy a lista publikálása megnyitja azokat a valós és képzeletbeli fiókokat, amelyekben még sok-sok emlék, adat, fénykép lapul a dragonokról. A Magyar Dragon Szövetség előre is megköszöni mindenkinek, aki a Porthole-nak eljuttatja adatait, kiegészítéseit, javításait.

Jó szélet !

A kibővített táblázat megtalálható a honlapunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

**Simon András**

Sz.	Nevei/ép. éve	Ép. helye	Építő	Anyaga	Tulajdonosok
D-1	Sárkány/53	B.füred		borovi	Dabasi Halász Ervin
	Triton				Bp-i Építők
					Janitsáry István
				cédrus	Barts Balázs, Lukáts István
D-2	Vi-Tu/53	Siófok	Böröcz János	borovi	Bebrits Lajos
	Viktória				Spartacus
	Gordius				Poór Károly/Haffner I
	Gandalf				Sulyok Béla/Pócs István
					Vass Péter
D-3	Tűzmadár/54	B.füred		mahagóni	B.füredi Vasas
					Zsemle Pál
					Bódis testvérek
D-4	Karina/56	Budapest	Csillaghegyi		Földvári Mélyépítők
	Carioca				Lettner Adorján
					Majthényi Zsombor
					dr. Eröss Lóránd
D-5	Muci/56		Eper János	tölgy	
	Janette				Nyíri Kristóf
					dr. Kulcsár Tamás
					Nagy Tibor
					Nagy András
D-6	Öregúr/57	Siófok	Böröcz János	vörösfenyő	Böröcz János
					Völgyi Ferenc
					+Juhász Péter, György
D-7	Mackó II/55		Eper János	borovi	Dabasi Halász Ervin
					Berényi Miklós
					dr. Kiss András
	Schamribu				Moldován András
					Földvári Csaba
	Stella Maris				dr. Egri László
D-9	Mefisztó/59	Siófok	Böröcz János	okume	MAHART/Dulin Jenő
					Mikó Tibor
D-10	Vándor/64		Bóth Kálmán		Both Kálmán
					Nedbál Ervin
D-11	Columbus				Gerecs Gábor
D-13	Magellán/64	Siófok	Böröcz János	mahagóni	MAHART
					Ikarus SK
					Jávori László
D-16	MAHART II/61				MAHART
	Unicum				Fiala István

Sz.	Nevei/ép. éve	Ép. helye	Építő	Anyaga	Tulajdonosok
	Fabula				Komáromi András
					Baldóci Péter
					Osztrovski György
D-17	Mackó III/64	Siófok	Böröcz János	fenyő	Dabasi Halász Ervin
					Cservenka Ernő
					Heindl Gyula
D-20	Hovaletten II/63				EGIS / Bezzezh Dénes
					Holovits György
					Hónig Péter
D-21	Halidor/64				EGIS / ifj. Sárdy László
					Bódis testvérek
					+ Juhász György
D-25	Csendherceg/67			okume	Spartacus
					Toronyi András
					Nedbál Ervin
					Náray Vilmos (1996-97)
D-26	Korall	Siófok			MAHART
					Kőszegi Zoltán
D-27	Őrvényes				Spartacus
					Majthényi
D-28	Albatross			okume	Elektromos
					Nagy Sándor
	Kalliopé				Csikvári Gábor
					Simon András
D-29	Hydra/68	B.földvár		okume	VSC
					Szepefalvy Ákos
D-30	Yorikke/68	B.füred	Hajógyár	cédrus	
					BYC
					Kerti Géza, Kismarty-Lechner Balázs
D-31	Nemecsek/71	B.füred	Hajógyár	mahagóni	OMFB
					dr. Kozma László
D-32	Hatteras		Füke Sándor		EGIS
	Kemulár				
D-33	Csui/69	B.füred	Hajógyár		OMFB / ifj. Kiss Árpád
					dr. Berényi László
	Nausikaa				+Zenthe Ferenc
					Árkossy Tamás
D-34	Nirvana/72	B.füred	Hajógyár		Somogyi Zsigmond
					BYC
					Árkossy Tamás
D-35	Doyen/38	Svédorsz.		vörösfenyő	dr. Korchmáros Tamás



HAJÓBEMUTATÓ

# Magyar legénység a Wild Joe fedélzetén

Ha valaki nyomon követi az offshore, azaz nyílt tengeri vitorlázás legrangosabb versenyeit, annak ismerősen csenghet a Wild Joe elnevezés – de bizonyára mindenki felkapja a fejét a Wild Oats név hallatán. Igen, igen a Wild Oats XI. négyszer hódította már el a neves Sydney-Hobart trófeát. S hogy mi az összefüggés a két hajó között? Elsősorban a tulajdonos, az ausztrál bormágnás Bob Oatley személye, aki évek óta elkötelezett híve az offshore versenyzésnek, s aki évről évre milliókat költ szenvedélyére. A Wild Joe korábban ugyanis a Wild Oats IX. nevet viselte, s a névváltoztatásra akkor került sor, amikor Oatley lecserélte a 2002-ben épült 60 lábás vitorlását nagyobbra, a 66 lábás Wild Oats X-re. Azóta már megépült az a 100 lábás maxi is – a sorban tizenegyedezs Wild Oats névre keresztelt vitorlás –, melynek a nevét számtalanszor hallhattuk már a legnagyobb regatták győzteseinek sorában. S hogy miért érdekes számunkra ez a Reichel/Pugh tervezésű hatvan lábás? Mert alakult egy magyar csapat Józsa Márton vezetésével, akik szeretnék a hazai vitorlássport számára eddig ismeretlen területet meghódítani, s utat nyitni az offshore, azaz nyílt tengeri és óceáni vitorlászversenyzés felé. Bár a hajó nem magyar felségjelzés alatt fog versenyezni, a csapat állandó tagjai azonban a hazai vitorlásélet jelentős képviselői közül kerülnek ki. Hadd említsünk meg pár nevet a várható csapattagok közül, persze a teljesség igénye nélkül: Józsa Marci mellett a hajón tevékenykedik majd Kelemen Tamás, Palatinusz Tibor, Németh Áron, Aklan András, Goszleth Marcell és D'Albini András is, akik korábban már versenyeztek együtt, többek között Marci Gyöngy névre hallgató Nautic típusú vitorlásával, melynek bajnokságát az elmúlt évben meg is nyerték, s akik közül többen rajthoz álltak már a Rolex Middle Sea Race versenyén is a Spirit of Pleasure fedélzetén. Ekkor született az elhatározás egy nagyobb, tengeri viszonyoknak megfelelő vitorlás megszerzésére. A Wild Joe, mely építések az első dönthető killel rendelkező jacht volt, ma is az egyik leggyorsabb hatvan lábás vitorlás saját kategóriájában, remek IRC számmal, melynek következtében az évek során számos győzelmet halmozott fel. Ma is ő tartja a Pittwater Coffs Harbour Race rekordját, ahol további négy IRC győzelmet is szerzett, két-

szert győzött a Sydney Gold Coast IRC versenyen, kétszer a Hamilton Island Race Weeken, valamint a leggyorsabb vitorlásnak bizonyult a Sydney-Moolooabah regattán is. Elsősorban a tengerentúli versenyeken mutatta meg, mire képes, s halmozott sikert sikerre inshore, offshore és hosszú óceáni túraversenyeken egyaránt. Az offshore, azaz nyílt vízi futamokon a hajót 9-10 fős legénység képes vezetni, míg az inshore, azaz part közeli versenyeken, mint például a Rolex Capri Sailing Week, vagy a Maxi Yacht Rolex Cup akár 16 főre is szükség lehet, hogy minden feladatot képes legyen a csapat zökkenőmentesen ellátni. Az idei évet természetesen a tanulásnak szentelik a fiúk, hiszen meg kell ismerni a hajót, a legénységnek össze kell szoknia, ki kell alakítani a posztokat, meg kell ismerni az ellenfeleket, a mezőnyt. S ha mindez összeállt, a WJ akkor is elsősorban saját kategóriájában, azaz IRC-ben szeretne helyállni, nem pedig az abszolút versenyben, ahol jóval nagyobb hajók, gyakran 90-100 lábás maxik, szupermaxik is szerepelnek. Marci, Keló, Áron és Pala december közepén kiutazott Ausztráliába, ahol nem csupán átvették és útrakész állapotra szerelték össze a vitorlást, de egy nemzetközi csapattal pár napos edzésen is részt vettek, melynek során felfedezhették a hajó csinját-bínját, gyakorolhatták a különféle manővereket, a vitorlacsereket menetét. A fiúk munkáját pár napig olyan profi offshore versenyzők segítették, akik nem csupán a hajót ismerték kiválóan, hanem neves versenyeken – mint például Volvo Ocean Race, Sydney Hobart és számos Rolex Trophy – értek már el korábban kiemelkedő eredményeket, így a közös vi-

torlázás sok új információhoz juttatta a mieinket. Az edzést követően a csapat részt vett a Royal Prince Alfred Yacht Club szerdai klubregattáján Pittwaterben, melyet heti rendszerességgel bonyolítanak le a kikötőben állomásozó vitorlások részére, s ami inkább egy közösségi esemény, mint komoly megmérettetés. A rendkívül jó hangulatú házi versenyen rajthoz állt – ezúttal 66 lábás vitorlásával – a cikk elején már említett Bob Oatley is, aki készségesen megmutatta fiainknak díjhalmozó maxiját is. Nem meglepő módon ezúttal is Oatley hajója bizonyult a leggyorsabbnak, s az ausztrál-magyar felállású Wild Joe a második helyet szerezte meg. A majd egy hónapos ausztrál túra végeztével a csapat hazaindult annak reményében, hogy pár nappal később a hajó is követi őket egy teherszállító hajó fedélzetén. Ám a hazaút nem bizonyult zökkenőmentesnek. A szállító cég hibájából adódó több mint kéthónapos késést követően, március 17-én azonban végre útnak indult a Wild Joe a Donaugracht nevű, 156,9 méter hosszú holland teherhajóval. Nem csupán Marciék várták már tükön üve a behajózást, hanem a WJ három versenytársa, az Alfa Romeo, az ICAP Leopard és a Ran is ugyanezen hajóval indult útnak, hogy Új-Zélandot érintve, a Panama-csatornán áthajózva, várhatóan április végére megérkezzen Európába, hogy a csapat tagjai megkezdhessék felkészülésüket a nagy álom megvalósítására, s csatlakozzanak az offshore versenyzés legrangosabb versenysorozatához, a Rolex Trophyhoz. A hajóról és a csapat elképzeléseiről bővebben a [www.wildjoesailing.com](http://www.wildjoesailing.com) oldalon olvashatók további információk.

**E.B.**



MODELLÉRTÉKŰ

# Micro Magic küzdelmek

Alig több mint egy éve vette kezdetét ez a sikersorozat, melynek jelenlegi állapotában vérre menő küzdelem folyik az EB-részvételért.

2010. október 2-3-án kerül sor a Micro Magic Rádió-távírányítású vitorlásmodell osztály 4. Európa-bajnokságára. Méghozzá itthon, Balatonlellén. Az előzetes lehetőségek szerint minden országnak négy helye van a versenyre. Magyarország további két helyet kap, mint rendező ország. Ennek szellemében az év első négy versenyén lehet megszerezni négy

helyet, s a június elején szintén Balatonlellén megrendezendő Országos Bajnokságon kerül kiosztásra a maradék két hely. Ezt azért így oldottuk meg, hogy ne vegyünk el az indulás lehetőségét azoktól a versenyzőktől, akik más elfoglaltságuk miatt nem tudnak részt venni a válogatókon, de kellően jók. Ilyen például Berecz Zsombor is, aki a tavalyi bajnokságon bronzérmes



lett, de idén is csak a bajnokságra tud eljönni, remélhetőleg. Lezajlott a négy versenyből három, és a technika ördögének s a tétnek köszönhetően senki nem ülhet biztonságosan a babérrajon. Mind a három versenyen más

nyerte, és olyan nem volt, akinek valami technikai gondja ne lett volna, vagy az egyik versenytől távol maradt. Így a végső döntés május elsején Révfülöpon várható. A négy helyre majdnem tíz versenyző is esélyes. **Beló**



KIKÖTŐI RENDEZVÉNYEK

## Újítások és változatlan célok a IV. UNIQA Balaton Regattán!

Öt helyszín, tíz versenynap, túra- és pályaversenyek, betétfutatok, jó hangulat és új kihívások. Néhány szóban így lehetne összefoglalni az immáron hagyományosnak tekinthető, és továbbra is hatalmas népszerűségnek örvendő UNIQA Balaton Regatta 2010-es szezonját. Az amatőr vitorlásverseny résztvevői idén már nemcsak túra- és pályaversenyeken, hanem a hétvégék zárásaként vasárnapi pályaversenyeken is összemérhetik tudásukat, így a nagyobb izgalomra vágyók is fokozott várakozással vághatnak neki a szezonnak. „Jogos elvárás volt velünk szemben, hogy újítsunk egy kicsit és töltsük meg programmal a vasárnapi napot is. Nagyon sokan kerestek meg azzal, hogy milyen jó lenne, ha az egynapos túra- és pályaverseny után nem lenne vége a versenynek, nem kellene hazaindulni. Ezért döntöttünk úgy, hogy egy izgalmas pályaversennyel zárjuk majd a hétvégeket, így színesítve a viadalt” – mondta a versenysorozat ötletgazdája és tulajdonosa, dr. Palkó Zsolt, aki hozzátette: a résztvevők így indulhatnak túra- és pályaversenye-



ken, valamint a két megmérettetés között részük lehet egy kellemes kikapcsolódást nyújtó parti programban is.

A IV. UNIQA Balaton Regatta tehát megváltozik egy kicsit, de továbbra is a jó hangulat kerül a középpontba, és a hagyományos, valamint jól bevált szakmai versenyekkel sem szakítanak a szervezők. Ennek köszönhetően az idei első versenyhétvégén a „zöld gondolat” népszerűsítése a cél, majd következik az IT-Telecom Regatta, a Média Regatta, az Autós Regatta, valamint zárásaként a Nemzeti Regatta. A szervezők bíznak abban, hogy folytatódik a nevezési számok dinamikus növekedése, amit az el-



múlt évekhez hasonlóan egy professzionálisan szervezett és felejthetetlen élményeket nyújtó versennyel kívánnak „meghálálni”. **(V.Z.)**

**A IV. UNIQA Balaton Regatta helyszínei és időpontjai:**

**Badacsony** 2010. május 8-9. (Zöld Regatta)

**Szigliget** 2010. június 5-6. (IT-Telecom Regatta)

**Balatonaliga** 2010. június 26-27. (Média Regatta)

**Balatonlelle** 2010. július 24-25. (Autós Regatta)

**Balatonföldvár** 2010. augusztus 20-21. (Nemzeti Regatta)

További információ: [www.balatonregatta.hu](http://www.balatonregatta.hu)

MÁR KEREKEDIK...

# Csopakon indul a versenyszezon

A Kereked Vitorlás Klub megalakulásától, 1979-től kezdődően kiemelt célként kezelte az utánpótlás-nevelést és az ehhez elengedhetetlenül hozzá tartozó ifjúsági és serdülő versenyek szervezését. A vitorlás csemeték oktatásának

alapjait még Kuba Zoltán rakta le a klubház nélküli kikötő területén. Őt követte Weöres Laci és Hankó Álmos, akik a 80-as évek második felében a Cadet és 420 csapatokat oktatták és készítettek fel a nemzetközi megméretetésre. Az ezt követő néhány éves csendesebb ifjúsági aktivitást Holchauer András törte meg, aki kicsi, de igen lelkes csapat irányítását végezte. Innen került ki Loidl Nóra és Bakóczy Róbert, akik még a mai napig is az élsport és a válogatott keret tagjai. Napjainkban a fiatalok nevelését és versenyzésbe állítását még mindig Weöres Laci (Bácsi) irányítja. A szakmai munkát segíti Márti lánya, valamint Brencsán Dávid és Karácsony Réka.

A szezonnyitó ranglista-verseny a

**GRID Nagydíj**

**KEREKED EGIS KUPA**

**IFJÚSÁGI ÉS SERDÜLŐ VERSENY**

A szezon első ranglista-versenyét 2010. április 30. és május 1. között, tervezetten 9 futam teljesítésével a Kereked Vitorlás Klub és az EGIS Vitorlás Klub közösen rendezi Csopakon (a versenykiírás megtalálható a klub és az MVSZ honlapján). A verseny nagy hagyománnyal rendelkező esemény, melyen valamennyi serdülő és ifjúsági hajóosztály (470 junior, 420, Laser junior, Laser radiál, Laser 4,7, Cadet, Optimist) versenyzői rajthoz állnak. Nem ritka a külföldi csapatok részvétele sem. Így volt ez 1991-ben, amikor négy nemzet versenyzői képviselték magukat. A versenyre minden, serdülő és ifjúsági vitorlázók nevelésével foglalkozó klub jelezte részvételi szándékát, így



## EGY ÁLOMHAJÓ, AMI MÁR NEM CSAK ÁLOM: BAVARIA CRUISER 32

A Bavaria Yachts bemutatja az esztétika és funkcionalitás tökéletes kombinációját: **Cruiser 32**. Tervezte a Farr Yacht Design és a BMW Group DesignworksUSA.

ROYAL SILVER Kft. – BAVARIA YACHTS HUNGARY  
Vezérképviselőt  
1138 Budapest, Váci út 113.

Tel.: +36 30 677 5080  
E-mail: [info@bavaria.hu](mailto:info@bavaria.hu)  
[www.bavaria.hu](http://www.bavaria.hu)

**BALATON BOAT - Hajókiállítás és vásár - 2010. május 14-16.**  
Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt Balatonlellén!





az indulók száma remélhetőleg meghaladja a 200 főt. A rendezők a sikeres felkészülés érdekében a versenyt megelőző hétvégére edzéslehetőséget biztosítanak, melyre minden versenyzőt szívesen várnak. Az edzés mindkét napon 11,00-kor kezdődik, és a szélviszonytól függően remélhetőleg 16,00-ig tart. A klubban hajótárolásra, s korlátozott mértékben szállásra lehetőség van.

A Kereked Vitorlás Klub ifjúsági programját – így ezt a versenyt is – egy többéves együttműködés keretében a GRID CEE Tanácsadó Zrt. Támogatja. A legeredményesebben szereplő klub (a versenykiírásban meghatározott értékelés alapján) elnyeri a főtámogató által felajánlott meglepetés-küldöndiját.

A Kereked Vitorlás Klub május 1-jén, szombaton, a futamok befejezése után szeretettel várja a megfáradt versenyzőket és az őket kísérő edzőket, csapatvezetőket a csopaki Klubházban egy baráti uzsonnapartira

Mindenkinek jó szelet és eredményes versenyzést kíván  
a Klubvezetés és a Versenyrendezés névben **Toronyi András**



## „Az Ön személyes vitorlagyártója”

### Beilken



Az Ön személyes vitorlagyártója

– ezzel a filozófiával kezdett vitorlákat varrni 1919-ben Friedrich Beilken a németországi Brémában. Fia, Bernard, aki 1936-ban átvette az üzemet, áttért a kishajós vitorlák gyártására. 1960-ban

Bernard és az alapító unokái, Hans és Berend az akkor még ismeretlen Dacron mellett döntöttek, és elkészítették Németország legnagyobb jachtjára, Alfried Krupp „Germania V” hajójára az első Beilken vitorlát az új anyagból. Röviddel ez után, 1967-ben az egytonnások világ bajnokságának megnyerése a világ élvonalába emelte a testvéreket. A hetvenes években Hans és Berend – maguk is Beilken vitorlákat használva – a világ élvonalába kerültek az Admiral Cup-on. Áthelyezték az üzem székhelyét a jelenlegi helyre, Lemwerderbe. 2000-ben elkészült Európa legmodernebb vitorlagyártó csarnoka, precíz kézi munkával gyártanak vitorlákat. A kiváló kézi munka és a legmodernebb Beilken-fejlesztésű számítógépes program lehetővé teszi, hogy az OP-vitorlától az óriásjachtok vitorlájáig termékei a legjobbak közé tartozzanak a világon. A HydraNet anyaggal a klasszikus Polyester-vitorlák új generációját alkották meg. A Hydra Net a beleszövött Spectra-Dyneema-ráccsal olyan tartósságra és mérettartásra képes, melyet egy dacron-vitorlánál nem lehet elképzelni. A Hybrid-szálat a világ egyik piacvezető gyártója, a Dimension-Polyant a Beilkenel együttműködésben fejlesztette ki. A Beilken mára Németország legnagyobb és legmodernebb vitorlagyártója lett, s tavaly óta Magyarországon is rendelkezik képvisellel:

**www.vitorlak.hu** (X)

## T-Jolle Kft.

A T-Jolle fő terméke a saját tervezésű 25-ös jolle, melyek már számos bajnokságon és versenyen értek el méltó helyezést. Ezek a hajók üvegszál erősítésű, szendvics szerkezetűek, ami lehetővé teszi a szükséges szerkezeti szilárdság mellett az osztályelőírásnak megfelelő minimális súly elérését. Célunk, hogy a balatoni viszonyoknak megfelelő, versenyzésre és túrázásra egyaránt alkalmas, korszerű hajóval a fiatal vitorlázók számára is vonzóvá tegyük ezt a régi hagyományokkal rendelkező hajóosztályt.

Műhelyünkben az új hajók gyártása mellett a régebbi hajók felújításával, javításával is foglalkozunk. A diósi ipari parkban található, jelenleg 350 m<sup>2</sup> alapterületű csarnokunkban leggyakoribb a jollék jelenléte, de készítettünk már 15m-es cirkálót is vákuuminfúziós technológiával. Eddigi munkáink során számos faépítésű hajót tudunk már megmenteni a biztos pusztulástól és újra használhatóvá tenni a boldog tulajdonos számára. Specialitásunk a magas minőségi elvárásoknak megfelelően versenyhajók javítása.

**Elérhetőségeink: 2049 Diósd, Vadrózsa köz Tel: +36-30/949-6031 hajo@t-jolle.hu www.t-jolle.hu**

(X)

## INDULÁS ELŐTT ÉS UTÁN

**Túra-tippek**

Indulhatunk a túrára. Végre. Van, aki csak úgy nekivág. Bármerre, ahol nincs bedeszkázva a víz, vagy amerre a szél viszi. Kötetlenül, szabadon. Mások pontos tervekét készítik. Tájékoztóknak (például az interneten) mikor, hol, mi történik. Kiállítások, múzeumok, bornapok, előadások... stb. Az indulás előtti héten és túra alatt figyelik az időjárás-jelentéseket: <http://www.met.hu/> és <http://www.windguru.cz/>. Ha frontbetörés várható, azokat a napokat olyan kikötőben való tartózkodásra tervezik, ahol zárttéri programok vannak – többek közt Balatonboglár, Keszthely, Siófok, Fonyód. Én például ez utóbbiak közé tartozom, szeretem megtervezni még a három vagy négy napos túráimat is. Persze nem tartom ezt egyedül üdvöztető útnak, kinek hogyan tetszik. A „kivel” témában viszont okoskodnék kicsit. Ha összeszokott a társaság, vagy olyanok, akik már tapasztalt túrázók, nincs gond. Ha a kedves vendég már volt valaha vitorlástúrán, az is jó. Vigyázzunk viszont akkor, ha még nem, urambocsá! ha még vitorlásban sem ült. Célszerű első alkalommal egy rövidebb

kirándulásra elvinni. Ha közös túrát tervezünk, az anyakikötőben próbáljunk ki egy éjszakát. Tudnak-e egyáltalán aludni a hajón. Csak olyanokkal vágyunk neki hosszabb túrának, akik tudják, miről van szó. Kínos, kellemetlen helyzetektől óvhatjuk meg magunkat is, meg a vendégeinket is.

Villannak a vakuk, készülnek a vidám csoportképek, koccannak a poharak, körbejárnak az unicumos, vodkás, pálinkásüvegek. Majd beszállás a hajókba. Ott megint körbejár az üveg. Emelkedik a hangulat. Elhagyjuk a kikötőt – na, erre megint inni kell. Kedves barátaim: jól van ez így? Gondolkozzunk csak egy kicsit. Megéri? Kiszabadultunk a munkából, a napi gondokból, de kötelező a felelősség tudatunkat meg a józan eszünket is kikapcsolni? Nem akarok én prédikálni, hogy rendőr, meg szonda, meg élettani hatások, baleset, vízbe fulladás, hajótörés. Egyet kérek: Sporttárs, gondolkodj!

Akkor induljunk is el. Következő cikkemben pár ötlettel élnék, hogy hova.

**Gelencsér Gyuri (Merlin)**

**Flottaszentalés Balatonlennél** .....

Április közepén a kikötők jelentős részében még le sem daruzták a hajókat, amikor ünnepélyes kezek között újtárra bocsátották a Balaton ezidáig legnagyobb, hat tengeri hajóból álló charterflottáját. Az ünnepélyes ceremónián részt vett Üsztöke Botond, a Magyar Turizmus Rt. elnöke, aki újságírók kérdéseire válaszolva ismertette a balatoni vendégforgalom alakulását, egyúttal üdvözölve a vízi turizmus új távlatait nyitó charterszolgáltatók megjelenését. Az előadók kiemelték a bérelhető hajó mint üdülési alternatíva előnyeit. Valóban. Mindazok számára, akik megelégszenek néhány hét hajózással évente, a bérhajók igénybevétele

lényegesen kevesebbe kerül, mint az éves kikötői költségek terhe. És akkor a hajó vételárával még nem is számoltunk. A nagy kérdés azonban az: miként sikerülhet az adriai térségben jól prosperáló vállalkozások adaptálása a hazai körülményekhez? Feltétlen előnyt jelent a Balaton közelsége, és azt sem gondolom, hogy természeti adottságai – bár különbözőek – hátrányt jelentenek. Talán az infrastruktúra, a szabad vendéghegyek és a kikötői vendéglátóhelyek csekély száma kedvetleníthet el néhány megrögzött tengerjárót. A kikötői turizmust visszavetheti a motorhasználat – talán némi korrekcióra szoruló – korlátozásának merevsége is. Mindenesetre bizakodásra adhat okot, hogy a balatoni vitorlázás töretlenül fejlődő népszerűsége valós igényeket támasztott egy, a szezon jelentősen meghosszabbító új üzletág megvalósulásához. Azt csak remélhetjük, hogy a gazdasági és jogszabályi környezet is hamarosan a hajózás fejlődését elősegítő változásokon megy keresztül.

ga

Amikor a biztonság,  
a kitűnő minőség és a  
teljesítmény a cél,  
válaszd az  
Easy Series vitorláit!



Better by Design

A rendszeresen túrázó hajós a vitorlázatot könnyed kezelhetőségét igényli, közben nem mond le sem a jó teljesítményről, sem a tartósságról. A vitorlák alakját, kezelését meghatározó elemek a tellatniktól, a feltekerést elősegítő formáig, lényeges területe fejlesztéseinknek. Széles választékát kínáljuk a bőszeles vitorláknak a Code One-től a spinnakerig. A North Easy Series vitorlák ár-érték aránya is figyelemreméltó.

[info@hu.northsails.com](mailto:info@hu.northsails.com)  
[www.hu.northsails.com](http://www.hu.northsails.com)  
+36 1 769 25 95

PANNON YACHT CHARTER

## 4200 Ft/ fő naponta?



Új fejezet a balatoni hajózás történetében az egységes minőségi charterflották megjelenése. Azon túl, hogy jelentősen meghosszabbodik általuk a szezon, egy új látogatói körrel gazdagíthatják a tó idegenforgalmát – azokkal, akik saját hajóval nem rendelkeznek, de szabadságukat szeretik egy minden igényt kielégítő hajó fedélzetén tölteni. Eddig legközelebb az adriai flották nyújtottak ilyen szolgáltatást, melyet évről évre tömegesen vettek igénybe magyar vitorlázók. A Láng Róbert nevével fémjelzett Adriatic Challenge sokéves flottakezelési tapasztalatával indítja el a balatoni viszonyokra optimalizált új szolgáltatását, Pannon Yacht Charter néven.

A hat egységesen felszerelt Bavaria Cruiser 32-es a Farr Yacht Design legújabb formai elemeit, míg a hajóbelső a BMW Group Designwork USA megoldásait tükrözi. A 7 alvóhelyes, 10 személyes hajók exkluzív báziskikötője a balatonfüredi Hotel Silver Resort.

### Miért érdemes bérelni?

Az éves kikötői díjból akár 3-4 hétre is bérelhető hajó, de ha már az összehasonlításnál tartunk: a szállodai nyaralásnál mindenképpen olcsóbb az egy főre kalkulálható napi költség, mely – figyelembe véve a legkedvezőbb időszakot és az igénybe vehető kedvezményeket – akár nettó 4200 Ft/fő/nap alatt is elérhető. Ilyen áron vízparti szállodát biztosan nem találunk. Versenyekre, csapatépítő

programokra felár nélkül bérelhetők a hajók, melyekhez szükség esetén gyakorlott szkipper is biztosítanak. A gondtalan hajózást 24 órás ügyeleti szolgálat és naprakész programajánlat teszi élvezetesebbé.

Bővebben: [www.pannon-yacht-charter.hu](http://www.pannon-yacht-charter.hu)

(X)

## HÖLGYVÁLASZ KIHÍVÁSRA

### Lányok az Adrián

Harmadik éve veszünk részt a szezon első tengeri versenyén, az Aranysekli Adria kupán, melyet ebben az évben 4. alkalommal rendeztek meg.

A négy túrafutamból álló versenyt egy hosszú, éjszakai navigációs szakasz (90 tmf) tette különösen érdekessé.

**A** Sabján Anni vezette lánycsapat a korábbi években is bosszantotta már eredményeivel a fiúkat. A szokásos bevásárlás és csapatösszeszedés után március 23-án reggel 7-kor már úton voltunk Biograd felé, a korai időpont ellenére frissen és lelkesen. Délután átvettük a már korábban kisorsolt Elan 340-esünket, a Hotelt. Sajnos, elég sok probléma volt a hajóval, ezért a kipróbálásra már nem maradt időnk.

Szerda délelőtt a tervezett futam a szél hiánya miatt némi késéssel indult, majd kellemes maestralban haladtunk Vodice felé. A futamban

rajt-cél győzelmet aratott a „Harci kutyák” csapat, és bár ekkor még nem tudtuk őket megszorogatni, másodikként futottunk be – ezzel remélhetőleg némi meglepetést okozva a fiúknak. Csütörtökön következett a verseny reprezentáns futama: Vodice – Vis – Rogoznica, kb. 90 tmf. A rajt után kellemes, 10 csomó körüli jugóban kreizoltunk Vis felé, kis hátrányban a vezető Juliette-hez képest. Megpróbáltuk végre egyszer szigorúan betartani a futam előtt megbeszélte pihenési időket. Hr Mulo világitótoronynál a Juliette a partot választotta, mi vízre mentünk, ami jónak bizonyult, és a „Harci kutyák”



elé kerültünk. A visi forduló előtt egy újabb, a tenger felé húzott takkal próbálkoztunk. Ez már nem volt jó, így nagyobb hátránnyal, de még mindig másodikként érkeztünk a visi fordulóhoz. A forduló után egy félszeles szakasz következett a checkpointig, a Brac-Solta közötti átjáró felé. A leálló szélben a vezetők bőszeles vitorlát húzva, kicsit esve az irányhoz képest nagyjából tartották előnyüket előttünk mindaddig, amíg a csatornához érve teljesen meg nem állt az addig folyamatosan csökkenő jugo. A csatornában megpróbáltuk elkerülni a kialakult lavórokat, ami eleinte a fantasztikus holdfényes éjszaká-

nak köszönhetően jól sikerült, így folyamatosan dolgoztuk le a meglévő hátrányunkat. A csatornából már vezető helyen sikerült kicsúsznunk, kicsit távolabb húzva Soltától, mint a fiúk. Ebben a gyenge szélben spinnakerrel gyorsabbak voltunk. A napkeltével visszaerősödő jugóban vidám vigyorgások közepette hátszeleztünk a következő checkpoint felé. Itt lehervadt az összes mosolyunk. A pont vételéhez rövid időre le kellett szerelnünk a spi-t, hogy az Arkandel sziget kerülése után visszahúzza a cél felé vegyünk az irányt. Minden le-felszerelésünk flottult ment, mögöttünk a Juliette sokkal lassúbb volt. Aztán hirtelen újból leszereltek és visszafordultak... Elnéztük a szigetet! Mi is visszafordultunk, megkerültük azt a kegyetlen „arkangyalt”, aztán szép komótosan háromnegyedszeleztünk a cél felé. Megint második.

Később derült ki, hogy a mezőny többi része

sokkal több időt töltött a Brac–Solta közötti flaute-ban, órákkal később futottak csak be. Ráadásul a közben harapóssá erősödött jugóban kellett küzdeniük, ami nem mindenkinek sikerült károk elszívása nélkül. A nap további része pihenéssel, javításokkal telt. Nálunk a szokásos délutáni program: a chartercég emberei pár órát fejcsóválva szerelgetnek a hajónkon, aminek sajnos semmilyen látható eredménye nincs. Az éjszakai futam majdnem teljes idejét hiányosan működő műszerekkel, sötét képernyőjű GPS-szel és pozíciófények nélkül kellett megtennünk.

A harmadik futam, Rogoznica–Zut, végre a mi napunk! A rajt után a Juliette-tel fej-fej mellett haladtunk a délről fokozatosan északnyugatira fordulva, leálló szélben. Úgy döntöttünk, hogy levesszük a spinnakert és a szigetek mellett haladunk irányba. A mezőny nagyobbik fele, élen a Juliette-tel,

a spi mellett vokszolt, magasságban egyre távolodva a céltől. A leálló szél miatt a rendező rövidítés mellett döntött, a második checkpointnál befuttatott. A befutóra már kreuzoltunk, kicsit izgalmos volt, hogy elkerüljük a célvonalhoz közeli zátont. Közben a Juliette egy privát szélcsíkkal idegesítően közeledett, de már nem ért utol a cél felé. Motorozás a kikötőig, Zut-on közös vacsora, nekünk nagy ünnepléssel.

Az utolsó nap papírforma, a Juliette-tel a rajt után meglógunk a mezőnytől, bőszejben egy kicsit gyorsabbak vagyunk, aztán a biográdi csatornába fordulva ők élesebbek és gyorsabbak, nyerne megint másodikok vagyunk.

Nagyon örülünk az eredménynek, fantasztikus időben nagyon jókat vitorlázunk. Igazán tökéletes szezonindítás volt! Köszönet a rendezőknek!

**Molnár Judit**



## FELNŐTTKÉPZÉS

# Gyakorlat teszi a skipper

Meg akar tanulni vitorlázni? Túrázni, horgászni, kirándulni akar a vízen? Versenyezni szeretne? Hogyan lehet mindezt gyorsan megtanulni? Gyorsan sehogya! Mindnek az alapja a gyakorlás és gyakorlás, aztán

kellő alázattal még sok gyakorlás! Elképedve hallom a hajóinkat bérlő vitorlázóktól, hogy milyen kevés gyakorlati oktatás után tettek vizsgát. Kell az elméleti képzés, de biciklizni sem lehet megtanulni elméletben. A vizsga

elméleti anyagának megértéséhez szükséges előadások mit sem érnek, ha a hallgatók az egyéni tanulásra nem fordítanak időt. Könyvből, tantomemben nem lehet megtanulni vitorlázni. Kedvező időjárás esetén az oktatás során naponta 5-6 órát vízen kell tölteni, bár ez az idő is csak az alapok megismeréséhez elegendő. Az sem mindegy, ki milyen hajótípuson oktat, illetve tanul. A legjobb megoldás, ha az elején kisebb svertes hajókon, jollékon folyik az oktatás. A kevésbé sportos, vagy idősebb tanulók kisebb, nyitott cockpites kiles hajókon is kezdenek, de a későbbiekben mindenkinek meg kell ismernie a nagyobb tömegű, 5-8 személyes családi túrahajókkal való közlekedést. Kis túlzással úgy is lehet fogalmazni,

## Pomucz Vitorlás Iskola és Vitorlásbolt – Siófok!

Családunk több száz éve él a tó partján, és azon kevesek közé tartozunk, akik már gyermekkorukban megismerkedhettek a vitorlázással. 1987-ben alapítottuk a Pomucz Testvérek Kft.-t, ahol kezdetektől fogva foglalkozunk mindennel, ami vitorlázás. A siófoki vitorlaskikötő bejáratánál áll Vitorlásboltunk, emeletén a Vitorlás Iskola, a kikötőben a hajóink. Többféle hajótípussal oktatunk. A heti program első három napján Kalózzokkal és Ynglingekkel, a tanfolyam második felében már nagyobb, 5, 6, 8 személyes családi túrahajókkal folyik a gyakorlás. Ezeket a hajókat aztán a sikeres vizsga után ki lehet bérelni, akár oktatóval is. Nagy előny az első egyéni próbálkozásakor, hogy ismerik a hajót. Szervezünk gyakorló túrákat és a tapasztaltabbaknak versenyiskolát. Hajóink bérelhetők oktatóval is. Lehetőség van a gyakorlásra, a tapasztalatszerzésre. Vitorlásboltunkban megtalálható minden, ami a hajózáshoz szükséges. A bolthoz tartozik egy műhely, ahol elsősorban árbockötéltetet javítunk, drótra és bowdenre préselünk terminálokat (végződéseket, kötőelemeket). Fockrollerek javításával, szerelésével is foglalkozunk. Új szolgáltatásunk a villanymotorok javítása, szervizelése. Pomucz Vitorlás Iskola és Bolt 8600 Siófok Vitorlás u. 6. Tel.: **84-315-301**; Fax: **84-510-789**; Mob.: **20-96-27-519**; E-mail: **pomuczft@t-online.hu**; Web.: **//pomucz.sailing.hu** Nyitva: H–Sz 9–12 és 14–17 óráig



(x)

hogy három napon át tanuljuk a vitorlázást, majd három napon át gyakoroljuk a kikötői manővereket, mert a kezdők számára a ki- és behajózás, a kikötés és elindulás jelenti a legnagyobb gondot.

Azok számára, akik versenyezni is szeretnének, különösen fontos a szükséges speciális ismeretek, szabályok megismerése, gyakorlása. Különösen hasznos az azonos hajókkal versenyzők felkészítéséhez hasonlóan, edzésszerűen meg-

tervezett gyakorlás. A program minden esetben igazodik a résztvevők felkészültségéhez. A többség a spinnakerezés titkaira kíváncsi, de az alapvető szabályok és versenysztratégiák, taktikák megismerése sem maradhat el. Meg kell teremteni annak lehetőségét is, hogy a versenyzésbe saját hajóval bekapcsolódók számára az elméleti felkészítésen túl konkrét segítséget nyújthassunk a felszerelés finomhangolására, optimalizálására.

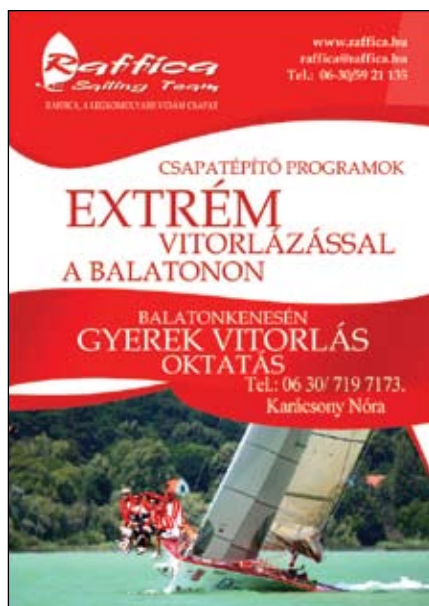
**Pomucz Tamás**

## Vitorlásiskola és gyerektáborok a BLYC-ben

Balatonlellén, a déli part legújabb kikötőjében, a BLYC-ben a Karsai Vitorlás Iskola keretein belül májustól ismét megkezdődnek a vitorlás és motoros tanfolyamok. Tanfolyamaink akkreditáltak, tananyagainkat, tematikánkat a Nemzeti Közlekedési Hatóság hagyta jóvá. A nyári szünidő megkezdésével beindulnak a 8-16 éves korosztály számára szervezett gyerektáboraink. Bármely korosztályt beleértve szeretnénk vízhez, szélhez, hajóhoz értő hajósokat kiengedni kezeink közül. Cégünk emellett egész szezonzon keresztül hajókarbantartással is foglalkozik. Ügyfeleink válláról maximálisan leveszük azt a terhet, amit a hajókarbantartás ősszel és tavasszal jelent. Karsai Vitorlás Iskola 8638 Balatonlelle Köztársaság u.36-38. BLYC +36 30 994 2827

**karsaisport@t-online.hu www.karsaivitorlasiskola.hu**

(x)



## Öpi vitorlástábor VVSI Agárd

Táborainkat 8-18 éves, úszni tudó gyerekeknek tartjuk, kezdők és haladók részére. Velencei-tavi Vízi Sportiskola. (VVSI) 2484 Agárd, Tópart utca 17.

Naponta 5-6 órát vagyunk a vízen, de emellett lehetőség van más sportokra is, hiszen a VVSI területe erre kiválóan alkalmas (foci, röplabda, kosárlabda, úszás). Ebben az évben újdonság a szörf! Ha az időjárás nem teszi lehetővé a vitorlázást, akkor is biztosítunk megfelelő programot (kajakozás, kenuzás, nádas-túra, tornatermi játékok).

(x)

**A táborok időpontjai** (bejárás és bentlakás)

1. 2010. július 3.–2010. július 9.
2. 2010. július 10.–2010. július 16.
3. 2010. július 17.–2010. július 23.
4. 2010. július 24.–2010. július 30.
5. 2010. július 31.–2010. augusztus 6.
6. 2010. augusztus 7.–2010. augusztus 13.

*Bővebb információ:*

**Bódy Ágnes +36 30 2487366**  
**Balogh László (Öpi)**  
**+36 30 9701366**  
**www.vitorlasiskolaagard.hu**



KEDVCSINÁLÓ

## Gyerekjáték

Vitorlástáborok mindig voltak és mindig lesznek a Balatonon. Kevés kikötő, klub van, ahol nem tanítgatják, így vagy úgy, vitorlázni a gyerekeket.

Kísérletet teszek arra, hogy táborozóhoz, táboroztatóhoz egyaránt szóljak a Balaton körüli vitorlástáborok kapcsán. Személy szerint sok-sok éve, szezonként több mint 100 gyermekkel ismertetem meg a vitorlázás szépségeit. Azt gondolom, egy hét alatt ezek a gyermekek nagyon sokat kapnak a Balaton-





tól és tőlünk, oktatóktól. Egyrészt csodás (ráadásul allergiakímélő) környezetben táborozhatnak, másrészt olyasmit tapasztalnak meg pár nap alatt, ami még őket is ámulatba ejti, nemcsak a szülőket. Megtapasztalják, hogy mire képesek. Mert nem könnyű megtanulni vitorlázni, pláne egy kicsi gyereknek. Sok odafigyelés az olykor negyven fokban, akaratérő, önbizalom, lelkesedés, ez mind kell hozzá. Itt jövünk a képbe mi, oktatók. Szeretném hangsúlyozni a hozzáértés fontosságát. És itt nem pusztán a szakmai oldalra gondolok. Érteni kell a vitorlázáshoz, viszont még annál is jobban kell érteni a gyerekekhez. Sok türelem és szeretet kell hozzájuk. Aki félénk, önbizalmat kell önteni belé. Aki nem túl lelkes, hát azzá kell tenni. Akinek pedig túl nagy szája van... azt bele kell dobni a vízbe. Egy a lényeg. Majdnem mindegy, mi történik az egy hét alatt, a legfontosabb, hogy a gyerkőc boldog legyen. Boldog legyen, hogy itt lehetett, hogy velünk lehetett. Szeresse meg a vizet, a szelet, a vitorlázást. Nem számít, hogy csak félszelezni tanult meg, vagy ne adj' Isten még azt sem... érjen fülig a szája. Ez a cél. Mert aki így megy el, egyrészt vissza fog járni táborozni, másrészt akár versenyző is válhat belőle. Szóltam már a szakmai felkészültség fontosságáról. Ezt nem lehet elégszer emlegetni. Miért? Amit először megtanul a gyerek, az rögzül benne, és nagyon nehéz aztán „lenevelni” a hibás mozdulatokról. Ráadásul, ha jó alapokat kap valaki, az már előnyt jelenthet azokkal szemben, akik úgy próbálják elkezdni a versenyzést, hogy „apa egyszer kivitt ilyenrel és tök jó volt”. Mondanom sem kell, az edzőnek is sokkal könnyebb dolga van egy biztos alappal rendelkező csemetével. És ebben az a jó, hogy a friss versenyző már tényleg az „élvezeti részével” találkozik a dolognak, hiszen az elsajátítás tortúráján már túl van. Most már csak a „finomságokat” kell megtanulnia. Ez olyan, mint a vezetés. Az ember az elején szenved, annyi mindenre kell figyelnie, hogy csoda, ha még az utat is látja közben. Aztán a végén már élvezzi a sebességet, nézelődik, merre jár, értelmet nyernek a „kütyük” a szélvédőn, lehet „meccselni” a pirosnál mellettünk álló autóval, mikor zöldre vált a lámpa, és így tovább. Valahogy így van ez a vitorlázással is. A teljesség igénye nélkül igyekeztem elmondani azt, milyenek, miről szólnak ezek a vitorlástáborok itt, a Balaton körül. Persze ahány tábor, annyi vélemény, álláspont, fontossági sorrend. Én

azt gondolom, valamiben azért minden oktató egyetért velem: a legfontosabb, hogy voltunk, vagyunk és leszünk is, ezzel lehetőséget teremtve minden gyerkőcnek arra, hogy megismerje a „szelek szárnyán” érzést.

**Karácsony Nóra**



A rendezvény szervezője:  
BALATONI HAJÓZÁSI ZRT.  
ALAPITVAISÁG

**BALATON BOAT**

*XI. Nemzetközi Vízisport- és Szabadidő Kiállítás, Fesztivál*

**Balatonlelle - Vitorlásokikötő**  
**2010. május 14-16.**

Új- és használt hajók, hajózási kiegészítők  
szakmai- és közönség programok

www.balatonboat.hu Fótámogató: www.balatonihajozas.hu  
Balatonlelle Város Önkormányzata  Nemzet Lap-és Könyvkiadó KR.

## WasserStart Sportkör Balatonföldváron

Második idényükre készülve a földvári szörfösök és vitorlázók mindent megtesznek, hogy végre a bizonytalankodókat is rávegyék a vízre szállásra. Ezért nemcsak a tavaly már megismert szörf- és vitorlástáborait, rendszeres szörfanfolyamaikat valamint vitorlástúráikat szervezik meg, de újabb lehetőségekkel is előálltak. Május közepéig lehet egész szezonzra szóló bérletet beszerezni, amellyel szinte korlátlan mértékben használhatók a vízi eszközök (420-as, kalóz és katamarán kishajók, tanuló- és freeride szörfök, kajakok). Hogy e balatoni programokhoz kedvet csináljanak, Szakiék május 8-9-én „nyílt hétvégét” tartanak, ahol ki lehet próbálni a felszereléseket, szörfoktatáson lehet részt venni – mindezt teljesen ingyen, a Sportkör baráti körének tagjaival. A rendezvényre regisztrálni lehet az [info@wasserstart.hu](mailto:info@wasserstart.hu) címen, a további részletek pedig megtalálhatók a Sportkör weboldalán: [www.wasserstart.hu](http://www.wasserstart.hu).

(x)





## Vitorlázó rendőrök, megmentett életek

A Balatoni Vízürendészeti Rendőrkapitányság nem akármilyen szervezet. A 79 fős egység a tó 44 településének víz felőli oldalán, pontosabban fogalmazva a teljes vízfelületen látja el feladatát a hat kihelyezett rendőrőrsön szolgálatot teljesítő 62 tiszt és tiszthelyettes közreműködésével. A flotta 17 hajójában járőröző rendőrök nem csupán a tópart nyáridőben félmillióra duzzadó üdülő-fürdőző közönségének biztonságára ügyelnek, de a hajózók, legfőképp a vitorlázók közlekedését is felügyelik.

**H**orváth László r. alezredes, rendőrségi főtanácsos a kapitányság vezetője. Egyszerűbben fogalmazva ő a kapitány. Ha valakire igaz, hogy nem a ruha teszi az embert, akkor rá feltétlenül. A sportos, fiatalos megjelenésű parancsnok ritkán hord egyenruhát, a fogason sem fityeg divatos, műtekinélyt sugárzó kapitányi sapka, mégis egyértelmű, hogy ki az úr a háznál!

Az általános közmegejtéssel szemben a vízen szolgáló rendőr elsősorban hajós, olyan ismeretekkel, mely könnyebben vívja ki a tiszteletet, mint a közúti szolgálat a saját területén. Ezt a feltevényt elismerést elsősorban a legvédtelenebb, a legveszélyeztetettebb közösség, a strandolók, a tavat legkevésbé ismerő közönség érezteti. A vitorlázókkal szemben más a helyzet – ismerteti álláspontját a Balaton kapitánya. Persze itt sincs szó alárendelt kapcsolatról, hiszen a rendőrök között is úgy 10-15 vitorlázó hajótulajdonost találunk. Ő maga is egy Kalóz kormányánál tölti szabadidejét, de az egység Multi 85-ös iskolahajóján mindenki számára adott a gyakorlás lehetősége. Pár éve két teljes rendőrcsapat is teljesítette a Kékszalagot. A vitorlástesterség elsajátítása különösen fontos, ha megértjük, hogy a vízi rendőr pásztázó tekintetének minden rendellenes jelenséget fel kell ismernie, legyen az gyanús mozgású úszó, kimerülten üldögélő szörfös, vagy kontroll nélkül haladó vitorlás. Erős szélben, mentéskor sem mindegy, miként közelíti meg a bajba jutott hajót, ha nem ismeri a magára hagyott vitorlázat laikus által nem felismerhető várható reakcióit. Maga az intézkedés is két hajóvezető összehangolt, közös munkájára épül, ahol a feladatot a rendőr szakszerű és könnyen követhető utasítása alapján kell az ellenőrzött vagy intézkedés alá vont hajónak végrehajtania.

Az sem mindegy, hogy az ellenőrzött hajóvezető mennyire együttműködő. A lekezelő, bántó magatartás feleslegesen terheli az intézkedés szinte minden alkalommal speciális hozzáállást igénylő lefolytatását. A rendőr az intézkedés előtt felméri, hogy mely előírás betartását ellenőrzi. Ez lehet szakszerűtlen hajóvezetés, helytelen hatósági jelzésfelhasználás, vagy a megengedett utaslétszám túllépése miatt is, de a járőr egy rutinszerű okmányellenőrzést is bármikor lefolytathat. Jellemző szabálysértés a meg nem engedett motorhasználat, de a hajóvezető alkoholos befolyásoltsága is eljárást vonhat maga után.

Sokan hiszik, hogy a rendőrnek az intézkedés során számottevő mérlegelési lehetősége van. Ez nincs így. Egy hatósági eljárás során a hatályos törvények betartását ellenőrizzük, és ez független attól, hogy az adott rendelkezésnek milyen a társadalmi megítélése. Tehát hiába van a hajónkon környezetbarát, zajtalan beépített motor, ha azt nem a megfelelő helyen és időjárási körülmények között használjuk, akkor törvényt sértünk még akkor is, ha ezzel semmilyen sérelmet nem okozunk.

Tevékeny részt vállaltunk a „Legyen a Balaton Európa legbiztonságosabb tava!” projektben. Az a 350 millió forint, amit erre az ügyre felhasználtak, kimutatható eredményt hozott (az összegből 89 millió forint jutott a Vízürendéség eszközállományának fejlesztésére).

Jelentősen lecsökkent a halálos vízi balesetek száma. Az 1994-es esztendő 52 áldozatot követelt, az utóbbi években rendre 10 fő alatti a halálos vízi balesetek száma, miközben évente 330-350 életet mentünk meg, tudjuk meg Horváth László kapitány úrtól, ami, ha jól belegondolunk, csak a rendszerváltás óta 5500 fő – egy város lakossága.

**Gerő András**

## U. Spirit Kupa 2010. szeptember 4-10.



Bár még messze a koraószi időpont, ideje átgondolni a nyarat követő adriai vitorlázások terveit. És ha már Adria, mi-

ért is ne legyen ez egy jó hangulatú verseny, ahol nem a hajók buherálása a fő kérdés, hanem egyszerűen a résztvevők minél kellemesebb időöltése. Ez a vízen komoly futamokat jelent – a parton viszont deklaráltnan a felszabadult mulatságé a terep. Mindezt pénztárcakímélő módon, a legkitűnőbb szervezők munkájával – a vízi események színvonalára például a versenyrendező Ruják „Ruij” István személye, és a bérelhető 20 hajós Elan 340 one-design hajópark a garancia. A regatta Murter szigetéről, a déli oldalra néző jezerai kikötőből indul, majd a nappali és éjszakai túrafutamok mellett kikötői pályaversenyek során át érkezik a mezőny a Kornati-szigetekhez. Az egy hét során minden kikötéskor a közép-dalmát szigetvilág újabb és újabb csodájához ér a mezőny. A végső győztes a Zboray Mercedesz emléket őrző, különleges üvegtrófeát, a Spirit Kupát magát nyeri el. A fiatal magyar vitorlázók által idén immár ötödik alkalommal rendezett Spirit Kupa a magyar tengeri vitorlázás üde színtöltje, mindenképpen érdemes kipróbálni!

Bővebben: [www.spiritkupa.hu](http://www.spiritkupa.hu)  
Mediterran Yacht Charter, Budapest XI.  
Karolina út 65. Telefon: (1) 209 0917

## Szezonkezdet előtt

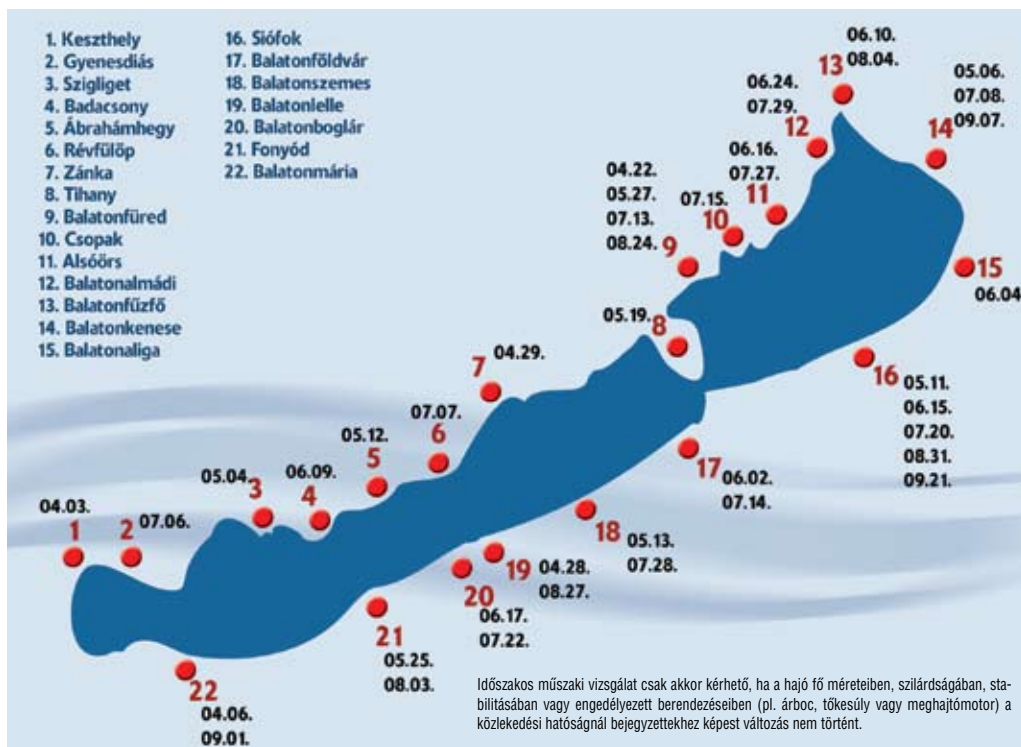
Szezonkezdet előtt célszerű egy csomó mindent megnézni, így essen most szó néhány megnézendő dologról. A hajótulajdonosok általában tudják, hogy mikor jár le a hajó műszaki érvényessége. Ha nem a tavaszi nagytakarítás/vitorlafel-szerelés alatt kerül a kezünkbe a hajólevél, melyen azt látjuk, hogy úristen, jövő hé-ten lejár, akkor sok kapkodástól kíméljük meg magunkat. A Hajózási Hatóság idén is meghirdette a szemleidőpontokat. Itt tudnunk kell, hogy a hajónk tengeri vagy belvízi körzettel rendelkezik-e. Ezt régen egyszerűen a lajstromszámra nézve megál-lapíthattuk, de újabban a hajólevél jobb felső negyedében van feltüntetve.

**E**zek szerint belvízi a H...0, vagyis ha a kötjel utáni kétjegyű szám 0-ra végződik, vagy ha a 7. pontban 2. vagy 3. hajózási körzet van beírva. Tenge-ri a hajó, ha a lajstromszámban a kötjel utáni kétjegyű szám 11, 12, 13, vagy 14, vagy ha a hajózási körzetnél A,B,C,D valamelyike sze-repel.

Miután megállapítottuk, hogy ha-jónk milyen körzettel rendelkezik, a megfelelő listáról kiválasztjuk a megfelelő helyet és időpontot. Tengeri körzetes hajónkál a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága az illetékes, belvízieknél pedig a Közép-Ma-gyarországi Regionális Igazgató-ság. A kiválasztott szemle előtt mi-

nimum 10 nappal el kell küldenünk a szemlére jelentkezési lapunkat értelemszerűen kitöltve, mellé az eljárási díj elutalásáról szóló banki bizonylatot, (sokkal egyszerűbb, mint csekket szerezni. Az ösz-szeg a szemleidőpontok lista alján van, a bankszámlaszám pedig a következő: 10032000-00289926-00000000.)

### Időszakos műszaki szemle időpontok eloszlása a Balatonon, 2010



Akár kell szemlére vinnünk hajón-ka-t, akár nem, nézzük át a kötelező felszereléseket. Biztonságos és gazdaságos. Nem mindenki tudja, hogy a tűzoltó készüléknek is van szavatossága, ami általában csak hat hónap. Nem kell újat vennünk évente, mert az ezzel foglalkozó szaküzletekben pár száz forintért elvégzik a hitelesítést. Vásárlásnál gondoljunk erre, és ne „eldobha-tót” hanem „újra hitelesíthetőt” vegyünk (az eldobható nem is szabályos, ellenőrzés esetén nem fogadják el). Ugyanide tartozik az egészségügyi felszerelés is. Per-sze, ha már tavaly megbontottuk, tuti, hogy pont az kellene, ami el-fogyott belőle. Célszerű kibővíteni a doboz tartalmát tengeribetegség elleni szopogatóssal és fejfájás el-lenivel. A mentőmellényeket is so-kan csak helyfoglalós vackoknak gondolják, de sokan tudják, milyen jó is az, ha van, és ráadásul méret-ben is megfelelő. Keményebb szél-ben könnyen vízben találja magát az ember, és a legtöbb versenyen másodfokban kötelező viselni. A kürt, a tartalék izzó és a többi lis-tán szereplő cucc is fontos, de nem szoktak „elfogyani” vagy „lejárni”. Végül javasolnám azt, hogy te-gyünk hajónkba egy kis füzetecs-két, és majd szezon alatt, ha észre-veszünk valamit, amitől még ugyan lehet vitorlázni, de ..., akkor azt azonnal írjuk bele. Így ősszel nem kell sokat gondolkodnunk azon, hogy mi is volt a nemtudommelyik kikötőben, amit nem szabad elfelej-teni. És télen sem kell a hótakaró és a ponyva alá bemászni, mert bent maradt az a fontos valami.

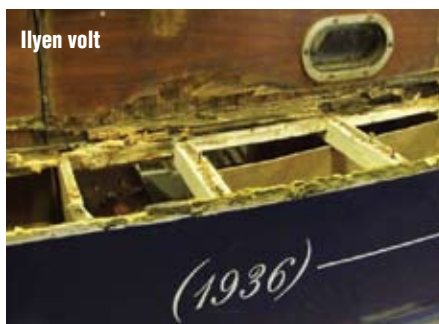
**Kenyeres Márta**

hajózási üzemeltetési vezető

## A RESTAURÁTOR Műhelylátogatás

Mezősi Lászlónál járunk Siófokon. Lacika, mert itt mindenki így ismeri, a kevesek egyike, aki elsősorban fával dolgozik. Apróka műhelyében éppen egy 15-ös yolle áll, nem is férne be más. Csendes, halk szavú ember, nem könnyű szóra bírni, ha magáról kell beszélnie.

„1970-ben kezdtem a Siófoki Ipari Iskolában tanulni a hajóépítő szakmát. Abban az időben minden évben indult képzés, sok más iparos szakmához hasonlóan. A MAHART fahajó-műhelyében voltunk gyakorlaton. Az Iskolában Bauer Károly volt a szaktanárunk, a műhelyben Böröcz János volt a főnök, de sok más kiváló mesterrel is együtt dolgozhattunk. Építettünk csónakokat, kálózt, 15-ös és 25-ös yollékat, motorcsónaktesteket és nagyobb hajókat is. Javítottunk mindent, ami fából készült és tudott úszni. Idővel csökkent a fahajók iránti kereslet, nőtt a műanyagok kínálata, szép lassan szétszéledtek a mesterek. Én is próbálkoztam sok mindennel, de soha nem szakadtam el a hajóktól, a fától. Karbantartóként sokáig az MVM sporttelepen javítottam a hajókat, de



az is megszűnt. Kényszervállalkozó lettem. Lehetőségeim korlátozottak: kicsi a műhelyem, csak olyan munkát tudok vállalni, amit itt el lehet helyezni – vagy ha a megrendelő biztosítja a megfelelő helyet egy nagyobb hajó felújításához. Ilyenre volt jó példa a Délibáb nevű 50-es felújítása. A hajó tulajdonosa megoldotta a fűthető elhelyezést, sikerült egy tél alatt újjávarázsolni. Próbálkoztam a vállalkozással, építék 15-ös yollét és balatoni Dingyt „raktárra”. Nagyon sok kézi munka van egy ilyen hajón, a faanyagok sem olcsók, nehéz rájuk vevőt találni. A Dingy után már Angliából is érdeklődtek, az ottani árakhoz képest nagyon kedvező az én ajánlatom, de a szállítási nehézségek miatt nem lett az üzletből semmi. A 15-ösöm bajnok lett, mégsem tudok rá vevőt találni. Kisebb-nagyobb felújításokkal próbálok talpon maradni. A hajótulajdonosok szeretnék minél szebbet, minél olcsóbban. Néha olyan megoldásokhoz ragaszkodnak, amivel nem tudok egyetérteni, sőt, volt, hogy az átadásnál a megrendelő saját ötletét jelölte meg hibának.

Most egy 74 éves hajót javítok, új dekket kapott. Folyik a csiszolás-lakkozás, minél többször, annál szebb lesz. Én csináltam a siófoki jégvitorlás-flotta szánjait is. Készíték fából üregelt árbocokat, engem találnak meg, ha faárbot kell javítani, toldani, vagy ha töröttet meg kell ragasztani.”

Mit lehet ehhez hozzátenni? Ha szép fahajót akarunk, akkor mélyebben zsebbe kell nyúlni, vagy barátkozunk meg a „kaucsuk” hajókkal, mert azokon sok mindent magunk is meg tudunk javítani. És kezdetjük! Elő a rossz, kidozásra váró ruhákkal, cipőkkel. Ne szégyelljük, használjunk védőeszközöket, kesztyűt, szemüveget, álarcot. Varázsoljuk széppé a hajóinkat, mert a hajó nőnemű, törődni kell vele, óvni, vigyázni, szepítgetni.

**Pomucz Tamás**

Magyarországi forgalmazó:

**Mimoker**

+36 20/9365105  
www.mimoker.hu

Mar, ha jó szerszám kell!

Tökésű tisztításra, gélréteg eltávolításra,  
HOMOKFŰVÁS KIVÁLTÁSÁRA:

**TERCOO**  
ROTATING BLASTER

10.280 Ft    20.900 Ft    29.400 Ft



## Naná, hogy nano!

A hajótest felületének minősége néha egészen apró dolgokon múlhat – esetünkben néhány nanométeres darabkákra finomított részecskéken. A felületkezelés, a korrózióvédelem és állagmegóvás legújabb iránya ugyanis a nanotechnológia alkalmazása az ápoló- és tisztítószerекnél, amilyen a NanoClean® is. Az említett technológia alapját a milliméter milliomod részényi méretűre felaprított anyagok képezik, amelyeknek ekkora méret-tartományban teljesen megváltoznak a tulajdonságaik – átlátszó és igen ellenálló felületet képeznek. Az összetett hatásmechanizmus ellenére a NanoClean® használata roppant egyszerű. Egy puha rongy segítségével kell felhordani a kezelendő műanyag

vagy fém felületre. (A forgalmazónál elérhető ugyanakkor a teak felületek kezelésére alkalmas Nano termék is). A polírozáskor megszokott mozdulatokkal végzett felhordás során a bekevert parányi keramikus szemcsék a makacsabb szennyeződések, finom karcokat is könnyűszerrel eltávolítják, majd 15-30 perces keményedés után egy nedves ronggyal a felesleg könnyedén letörölhető. Ami hátramarad: kemény, kopás-, lépés-, UV- és olajálló felület, amely csak erőteljes behatások, ütődések, karcok esetén sérül, de ha a védőréteg megsérül, könnyedén javítható egy egyszerű újratekessel.

**www.mimoker.hu    Telefon: (1) 274-2639**

(x)

## Tiszta sor



Ha egy tisztítószereket gyártó cég évek óta egy egyszemélyes földkerülő versenyeken küzdő vitorlázót szponzorál, akkor feltehetőleg nem zsákba macskát árulnak – márpedig Mike Goldingot és hajóját a belga bázisú Ecover támogatja névadóként. Az elmúlt harminc évben az egész világot meghódító vállalat két terméke ajánlható a környezettudatos hajósoknak. Mindkettő alapvető tulajdonsága a gyakorlatilag teljes biológiai lebonthatóság, így a vízbe kerülve sem marad nyoma szennyezésnek. A foszfátmentes összetétel az élővizek növényi tápanyagterhelése elleni lépés, de a minimális habképződés is a környezet megóvását szolgálja. Még a flakon és a kupak anyaga – polietilén ill. polipropilén – is a gazdaságos újrahasznosítást segíti. Az egyik szer egy nagyhatású mosó, amelyből egy vödör vízhez kevert szűk deci segítségével – egy alapos kefélest követően – a legmakacsabb kosz, olaj- és zsírfoltok is eltávolíthatók a műanyag, fém vagy akár festett felületekről. A hosszabb távú kezeléshez inkább a növényi alapú wax-szal kiegészített mosószer ajánlott, amely egy tartós bevonatot képez a felületen, már egy egyszerű áttörés után is. A hajó ápolására szolgáló két termék mellett azonban a kínálatban szereplő tisztító- és pipere-szerek sora is praktikus lehet, akár a vízi élethez is. Az Ecover 100%-ban környezetbarát mosószerei kaphatóak a Jóhajónál és partnereinél, Budapest XI. ker. Karolina út 17. [www.johajo.hu](http://www.johajo.hu)

## „FELÜLETES” MUNKA

# Tisztítás, polírozás, waxolás

Ha van kérdés, van válasz. A válasz akkor jó, ha tárgyilagos, egyértelmű. A mi szakmánkban nehéz egyértelműnek lenni, hisz egyre-másra változnak a hajóépítésben használatos anyagok és azok összetétele. A tapasztalat generálja ezeket a változtatásokat, és ezek a változtatások mindig jobbító szándékúak.

**A hét végén jó idő ígérkezik. Szeretném a hajómat felkészíteni a vízre tételre. Alagatlás előtt, vagy utána mossam le a hajót?**

Mindenképpen alagatlás után célszerű a hajót lemosni. A mosószerekben lévő hatóanyagok akadályozhatják az új alagatló réteg tapadását, a

lecsorgó víz pedig felátlatja a hajófenéken lévő réteget. Ha ugyanez a víz az újonnan felvitt alagatlóra folyik, kevésbé káros.

**Milyen mosószert használnak? Jók a háztartásban használatos szerek, vagy vegyem a méregdrága hajólemosókat?**

Fura lenne, ha azt válaszolnám, hogy ne a speciálisan erre a célra való lemosókat használja. A háztartásban nemigen találhatók olyan szennyeződések, mint a hajók felületén. Korom, por, falevelek, vagy a nyárfavirág „hernyócskái”, mind-mind nyomot hagynak a felületen. Ezek eltüntetése nem kis feladat. Ilyenkor

aztán minden előkerül, ami a háztartásban fellelhető. Majd amikor semmi eredmény, jön a telefonos segítségkérés. A válasz egyértelmű. Megfelelő szerek állnak rendelkezésre a tisztításra, amelyek nem okoznak a későbbiekben károkat a hajók felületén. Mert bármennyire is zártnak tűnik a hajók gélfelülete, mégis, ha nagyításban nézzük, apró, kicsi lyukacsok vannak rajta. Az ártalmatlan anyagok ezeken keresztül mélyebbre jutnak és egyre nagyobb kárt okoznak. Láttam olyan, alig két éves hajót, amit a tulajdonos rendszeresen Cif-fel takarított. A fedélzet besárgult, ezért kért tanácsot, mit tegyen. Nagyító alatt láthatóvá vált, hogy a felület annyira szétmorzsolódott, hogy a laminátum sárga gyantaszíne látszott. A csúszásmentességet biztosító, trapéz

alakú, kiálló kis oszlopocskák töredettek, szinte egészen széttrancsoltak, és ezt nem mechanikai hatás okozta. Ilyen esetekben mindig azt szoktam kérdezni, vajon az autóját is ilyen szerekkel mossák?

**A hajóm pár éves. Nem szeretném még polírozni. Mivel tudom jól letisztítani?**

A polírozás alatt nem csak a drasztikus felületkoptatást kell érteni. Az olasz például a felület tisztítására is ezt a kifejezést használja, de különbséget tesz annak erőssége között. Ha a tavaszi felülettisztításról beszélünk, akkor finomszemcséjű polírozó anyagokat használunk, amelyek csupán az erősen feltapadt piszokréteget távolítják el, de a gélfelület kemény fedőrétegét egyáltalán nem sérítik meg. Ahhoz, hogy az így megtisztított felületre a későbbiekben kevés-

## Alagatlás kényelmesen

Kizöldült minden, lassan a tulipán is elvirágozik. Ilyenkor minden hajótulajdonos érzi, hogy közeleg a vízre tétel ideje... Előbb azonban az alagatlást kell megoldani. Van, aki a kikötőmesterre bízta, van, aki szakemberre, és akinek van rá lehetősége és kedve, az maga végzi. Csak ne kéne évente! A szerencsés és tudatos hajótulajdonosnak ebben legfeljebb két évente van része, kis szerencsével ekkor is csak a vízvonalon, az orr-részen és a kormánylapáton kell pótolni a víz áramlásától lekopott Marlin TF alagatlót. Ősszel, amikor a hajót kiemelik, szivaccsal végigtörli a hajófeneket, tavasszal pedig már csak daruzni kell, és kezdődhet az idény! A Marlin alagatlók, hajófestékek és ozmószivvédő epoxik Olaszországban készülnek, ahol az erős napsütés, a meleg és sós víz számos kihívás elé állítja az anyagokat. A gyár tulajdonosa maga is hajózik, tervezett és épített hajót. Tudja, hogy mindenki szereti a hajóját mindig kitűnő állapotban tudni, de ha választhat, a javítgatás helyett inkább vitorlázik. A Marlin hajófestékeket a Protech Fejlesztő Kft. forgalmazza: 1101 Budapest, Pongrác út 15. **Tel.: +36 70 380 3836, [www.proyacht.hu](http://www.proyacht.hu)**



(x)



## Mélység – titkok nélkül Humminbird mélységmérők

A vízi élet szerelmeseinek, akik olyan mélységmérőkre vágnak, melyek élvezetesebbé teszik a hajózást és a horgászatot, a Humminbird mélységmérők-halradarok már több évtizede hű társaik. A termékpaletta minden igényt kielégít, legyen a mélységmérés célja egyszerűen a biztonság, vagy akár profi víz alatti kincskeresés. A készülékek palettáján az összes típus rendelkezik az alapvető mélységriasztási funkcióval, de a többi szolgáltatás ismeretében a Humminbird termékei közül mindenki megtalálja a neki legmegfelelőbbet. Ha egy egyszerű mélységmérőt keres, ami nem rí ki a műszerfal többi műszere közül, akkor Önnek a Humminbird HDR-610 a megfelelő választás. Egyszerű kerek műszerforma, minden sallangtól mentes kijelző. Ha esetleg többre is kíváncsiak vagyunk, mint egy száraz mélységadat, és az alattunk húzódó törésvonalakat is látni szeretnénk, akkor inkább a PiranhaMax sorozat tagjai közül válasszunk! Ezt a modellcsaládot az egyszerűség és könnyed kezelhetőség jegyében tervezték, itt már a víz mélységén kívül figyelemmel kísérhetjük a mederszerkezetet,

töréseket és akadókat, illetve, ha fürdőzni támad kedvünk, akkor a vízhőmérsékletet is pontosan fogjuk tudni – nem érhet meglepetés bennünket. A soron következő termékcsalád tagjai a 300, 500 és 700-as típusok. E modelleket azoknak ajánljuk, akik pontosan szeretnék tudni, hogy mi és hol helyezkedik el alattuk – a nagyobb kövektől egészen az iszapban megbújó halakig. E műszerek ár-érték aránya kitűnő, a legkedveltebb termékek, melyek akár GPS-szel is bővíthetők, így bármikor visszatanavigál minket kedvenc útvonalainkon, esetleg kedvenc pihenő- vagy horgászhelyünkre. A Humminbird termékcsalád felső kategóriáját az un. Sideimaging szonárral ellátott halradarok jelentik, melynek használatával a víz alatt sem marad rejtve semmi a szemünk előtt. E készülékek színes, kontrasztos kijelzőjén szinte fotóminőségben láthatjuk a víz alatti világot, farönköket, roncsokat. Emellett a beépített GPS-en kívül térképezési lehetőség is adott, így a felhasználó számára igazi háromdimenziós tájékozódást lehetővé téve. (x)

**Forgalmazó: Aquastore Kft. (1) 2030-005 [www.aquastore.hu](http://www.aquastore.hu)**



bé tapadjon fel szennyeződés, egy védőbevonattal, wax-szal kell lezárni.

**Krétásodott a hajóm felülete, ha meg-simítom a tenyeremmel, az poros lesz. Át kell festenem a hajót?**

A krétásodás azt jelenti, hogy a gélfelület fényét adó réteg elhasználódott az UV-sugárzás miatt. Ha van még a rétegből, akkor érdemes polírozni. Ekkor az elhasználódott szem-

cséket eltávolítják és többszöri átpolírozással, mindig finomabb és finomabb szemcsékkel a felületet simítják. A végén wax-szal zárják le. Az ilyen jellegű munka ún. gépi munka, ahol a koptató szemcséknek megfelelően váltogatják a polírozó korong anyagát is. A kereskedelemben többféle polírozó gép van forgalomba. Az ilyen munkákhoz profi gépet kell használni. Az olcsó,

ún. „tecsós” gépek csak arra valók, hogy a waxot felhordják vele, egyébként ilyen korong is van rajtuk. A wax ugyanis „felég” a felületre, azzal, hogy a gép forgása közben hőt fejleszt, ettől lesz tartós a bevonat.

**Mi a különbség az autókhoz és a hajókhoz való polírozó és wax-anyagok között?**

Ég és föld. Az ok egyszerű. Az autók-

nál használatos bevonatok 6-8 rétegben felhordva is alig haladják meg a 100 micron vastagságot, alapozókkal meg záró bevonatokkal együtt. A hajók gélrétege 500-600 micron, egy rétegben. Az autókna tehát sokkal finomabb szerek is elegendők a cél eléréséhez. Ezenfelül az autók kevésbé vannak kitéve UV-terhelésnek.

Összeállította: **RickCsaba**

## Pók és könny

Nyolclábú hajóstársaink meglehetősen sok bosszúságot okozhatnak. A mindenhová kifeszített pókháló nemcsak ijesztő és gusztustalan, de például az árbocteteji széljelzőre szöve annak működését is lehetetlenné teszi. A pókcsípések mellett pedig a kis ízeltlábúak egy további igen bosszantó mellékhatása a mindenfelé elhelyezett sok-sok „fekete pont”. Az egyébként csodaszép hálókat készítő, de hajón csak élősködőnek tekinthető lények – és piszkuk – száműzésére remek szolgálatot tehetnek a Starbrite termékei. A gyártó előszeretettel készít minden – tisztítási, karbantartási – feladatra külön szert, ezért külön pókriasztó és piszokeltávolító választható a kínálatból. A használat roppant egyszerű: a madár- és pókpiszok eltávolítása az első lépés – legyen a felület polírozott hajókülső, faborítás vagy vitorlavászon. A tiszta burkolatra pedig csak rá kell fújni az Anti Spider nevű pókriasztót, ami sem állatokra, sem emberre nem mérgező, és tetszőleges anyagú felületen alkalmazható. A Starbrite teljes tisztító- és polírozószer-kínálata megtalálható a Ricky Bt.-nél. Keszthely, Kossuth Lajos u. 97. **Telefon (83) 314 270.** (x)



## Hideg meggykrémleves, Amaretto-habbal gazdagítva

Kedvcsináló lehet egy frissítő, üdítő, hűs meggykrémleves, hiszen a tavasz is megérkezett. Virágoznak a meggyfák.



A meggyet a fűszerekkel megfőzzük, tejszínnel dúsítjuk, ízesítjük, majd botmixerrel áttörjük, és sűrű szitán átszűrjük, borral ízesítjük.

A behűtött tejszínt Amarettóval, kevés reszelt lime-héjjal kemény habbá verjük és hűtjük. Tálaláskor a jéghideg tányérba merjük a hideg meggylevest, és ízlés szerinti formában a tetejét a hideg Amaretto-habbal gazdagítjuk, citromfűvel és mandulaszirmokkal díszítjük.

### Megkóstolná?

Várjuk a Balatonfői Yacht Club Éttermébe. Ha ételeink ízlettek és elnyerték tetszését, beavatjuk elkészítésük fortélyába. A la carte

étlapunk, Napi vagy Heti Gourmand ajánlatunk, valamint a Nemzetközi Hétvégék kínálatából biztosan sikerül választania.

Jószű üdvözléssel:

**Kocsis Bálint**

### Hozzávalók:

1,5 kg magozott meggy

20 dkg cukor

1 dl száraz vörösbor

1,5+2 dl tejszín

Fahéj, szegfűszeg, kardamonmag,

reszelt lime-héj

0,6 dl Amaretto

# III. Graphisoft Építész Regatta

BALATONLELLE, BL APARTMENTS & YACHT CLUB  
2010. Június 4-6.



## Beindult a buliszezon



Bár már március közepén teltházassal nyitotta meg üzemserű szezonját a Balatonfői Yacht Club, az első alulról szerveződő nagy összeborulós hangoskodásra húsvét szombatján a kikötő egyik meghatározó személyiségének 60. születésnapja szolgáltattott ürügyet. A rendkívül kreatív kikötőlakók igen jól elszórakoztatták magukat, az ünnepelt Hámori Tamásról sem elfeledkezve. Volt ott mindenféle emlékeztető pillanat: flash mob (villámcsődület) a gyanútlan áldozat hajója körül, díszes kordé, vízilovagvá utlegelés, réztábla a „tiszi klub” törzsasztalánál, becses ajándékok, leölt malackák az adekvát citrommal a szájukban, sok-sok ital, beszédek és szavatelok, „komoly” (hangos) zene, az ünnepelt által – ki tudja miért – rock&rollra kényszerített hastáncosnók, majd jött személyesen Demjén Rózi, aztán elindult a vonat és az én filmem is elszakadt...

**Gerő András**



### UNALOMÚZÓ

## Balatoni programok mindazoknak, akik kimozdulnának a kikötőből

**Május 5-7.** Balatonfüred, XIX. Jókai Napok és bablevesfőző verseny **május 7-9.** Siófok, Sió-Kanál Fesztivál **május 7., 14.** Siófok, Színházi előadások **május 7-16.** Balatonfenyves, Tradicionális Pince Party **május 7-16.** Balatonföldvár, Hét nap alatt a Föld körül **május 7-16.** Balatonfüred, Színházi előadások **május 7-16.** Balatonfüred, Jókai Emlékház és a Vaszary Villa ünnepélyes megnyitója, kedvezményes látogatás **május 7-16.** Balatonudvari, Golfkóstoló **május 7-16.** Dél-Balaton Borút pincészetek, Borkóstoló **május 7-16.** Gyenesdiás, Quad túra **május 7-16.** Hévíz, Hőlégballonos sétarepülés **május 7-16.** Balatonlelle - Rádpusztá,

Lovaglás, pónizás, sétakocsikázás **május 7-16.** Kis-Balaton, Túravezetés **május 7-16.** Monoszló, Hegyestű geológiai bemutatóhely kedvezményes megtekintése **május 7-16.** Salföld, Salföldi Major kedvezményes megtekintése **május 7-16.** Tapolca-Diszel, Ingyenes tárlatvezetés a Látványtár Kiállítóházában **május 7-16.** (hétfő szünnap) Zalaszántó, Kotsy-vízimalom kedvezményes megtekintése **május 8.,** Szigliget, Biopiac **május 8.,** Badacsony, Bakancsos túra a Badacsony-hegyen **május 8., 9., 15., 16.** Keszthely, Naplemente vitorlástúrák és Vitorlásélmények gyerekeknek **május 8., 13.** Nagyvázsony, Éjsza-

kai fáklyás várlátogatás és lovaskocsikázás **május 9.,** Balatonlelle - Rádpusztá, Balatoni Vágta, a Nemzeti Vágta Rádpusztai Előfutama **május 9-14.** Balatonfüred, Kerékpártúra a Balaton körül **május 11., 15.** Szigliget, Harcászati bemutató **május 11., 13.** Tihany, Séta Tihanyban a gejzírmezőn **május 12., 13.** Siófok, Operettműsor a Kálmán Imre Emlékházban **május 15.,** Tihany, Kemencében sült ételek kóstolója **május 15-16.** Balatonfüred, Vitorlabontó Ünnepe **május 15.,** Hévíz, Szentpéteri Csilla és a Trió lemezbemutató koncertje **május 15-17.** Hévíz, Hévízi Tavasz [www.gyereabalatonra.hu](http://www.gyereabalatonra.hu)





## Új év! Új kínálat! Új élmények!

A minőség, az ízék, az odafigyelés és a hangulat a régi!  
Igen, ez az a hely, amiről már annyi ismerőse mesélt Önnek.  
Ha szereti a hazai ízeket, vagy vendégeit akarja elkápráztatni valami gasztronómiai különlegességgel, akkor nálunk megtalálja azt, amitől igazán élmény lehet egy étel.  
Étlapunkon megtalálhatóak a magyar konyha és a nemzetközi kínálat válogatott finomságai.  
Az Ön által választott ételt hazai, magyar nyersanyagokból készítjük.  
*Napi Menü* kínálatunkban megtalálja a házas, otthoni ízeket, főzelékeket, amiket még szülei, nagyszülei asztalánál ehettek.  
*Konyhánk Ajánlatában* hetente megújuló kínálatunkban a gasztronómia legjavát vonultatjuk fel, amiből a legkifinomultabb ízlésűek is kedvükre válogathatnak.

### Kössön ki a világ konyháinak inycsiklandó tájain!

Vendégeink egybehangzó nyomásának szívesen engedve idén nyáron is megrendezzük tematikus Gasztronómiai Hétvégéinket, amelyek közül néhány kedvcsinálóként:

*Olasz Hétvégén* átadhatja magát Itália temperamentumának és ízeinek.

Kóstolja meg tradicionális tésztáinkat, különlegességeinket, amelyeket tradicionális nyersanyagok felhasználásával készítünk.

*Görög Hétvége* – a napsütés és a fenséges ízek bűvöletében. A taverának legzamatósabb finomságait megkóstolva a görög tengerparton érezheti magát.  
*Adriai Hétvégén* idevarázsoljuk a tenger ajándékait, finomságait, melyekkel eddig csak ott találkozhatott – és újra érezheti az „Adria ízét”.

*Mexikói Hétvége* – a chili, a tortilla, a tűz és a csipős salsa fűszerezésében.

*Vital Hétvégén* bizonyítjuk, hogy ami egészséges, az lehet finom is.

Bioélelmiszerek, csírák, magvak, olajok és zöldségfélék kavalkádjában adjon esélyt magának, hogy hozzájárulhassunk étkezésének egészségesebbé tételéhez.

*A Főzeléktalók Hétvégéjén* elkészítjük a legkedveltebb, legismertebb főzelékeket, hogy otthon érezhesse magát.

*Magyaros Hétvégén* olyan ételeket kóstolhat meg, amelyek méltán viszik hírét gasztronómiánk a világban, hogy büszké lehessünk értékeinkre.

*A Halak Hétvégéjén* lubickoljon a folyók, tavak ajándékainak ízei közt.

*Prézli Days!* avagy minden, amit a morzsa elbír.

Balatonfői Yacht Club, ahol tányéjára varázsoljuk a nagyvilágot.

Várjuk Önt és családját, barátait Balatonkenesén,  
a Balatonfői Yacht Club éttermében!

(x)

**A jó SALE  
mindenkinek  
fontos!**

**Márkás öltöny**  
Baumler, Féraud, Dormeuil  
150 000 Ft helyett  
**59 900 Ft**

**Tavaszi zakó**  
25 000 Ft helyett  
**7 450 Ft**

**Galléros póló**  
65% pamut, 9 színben  
1 500 Ft helyett  
**690 Ft**

Ajándék **SALE**dzsekit adunk, ha átadja ezt a hirdetést, akár vásárol, akár nem.  
(Személyenként 1 db L vagy XL méretű szelédzseki vehető át.)

Nem hiszi, hogy ennyiért valóban minőségi árut kap? Nem kockáztat semmit, ha nálunk vásárol,  
**igazi 100%-os visszafizetési garanciát vállalunk minden termékünkre!**

**MRSALE** Kifutó, márkás férfiruházat nagykereskedelmi áron

Bp. VI. Weiner Leó u. 20.  
(a Nyugattól 2 percre)  
Telefon: 302-4085; 331-7970  
www.mrsale.net

Nyitva tartás:  
H, K, Sze, P: 10-19,  
Cs: 10-20,  
Szo: 9-14

## Nagyszombati visszaemlékezés Földváron

Húsvét szombatján a Szpari egyik legszebb hagyományának lehettünk résztvevői. Nagyszombaton közös körmenettel, majd vacsorával tartottuk meg a szokásos telepnyitást. Az alkalom ünnepi meghittségét növelte, hogy 20 éve sikerült megmenteni a Szparit a jogelőd Bp-i Spartacus megszűntetési szándékától. Ennek apropójából Gereben Gábor korabeli élményeinek összefoglaló írását hallgattuk végig, mintegy százan. Ez a történet, mely a rendszerváltás idején kezdődött, úgy gondolom, megérne egy külön cikket is. A Balaton egyik legpatinásabb egyesületét akkoriban a végleges megszűnés fenyegette. A közösség kitartása, leleményessége, és a vitorlázás szeretete tette lehetővé, hogy nem egy elegáns szálloda vagy egy luxusmarina foglalja ma el a tó egyik legjobb adottságú telepének helyét. Csupán végighallgatva is beleborsózdott a hátam... Akit érdekel, honlapunkon elolvashatja: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)



SZÜLETÉSNAPO

## A SAILING.HU 10 éve

Beliczay Péter – a leginkább Belo néven közismert vitorlázó barátunk – 2000 márciusában megvette a sailing.hu domain-nevet, majd április elsején elindult az oldal.

„Kezdetleges formában, de elkezdtünk működni – tudjuk meg az alapítótól, de kellett néhány segítőkész ember és jóbarát, hogy a külalak nem sokkal az indulás után profi designra cserélődhessen.

Szép lassan egyre több olvasót vonzottunk. Ez az időszak nagyon izgalmas volt, és ahogy a nagyok mondják, bőven túldolgoztuk a piacot. Csináltunk saját oldalt a Volvo Ocean Race-nek, mindennap írtunk a Vendée Globe-ról. Olyan dolgokat és befektetéseket eszközöltünk, amit a mai tudásunkkal már nem tennénk. Sajnos kis ország és relatíve szűk közösség lévén nehéz olyan nézettséget generálnunk, ami megállja a helyét, és egyúttal könnyen eladható. Ezért sajnos nem is érdemes egy csomó mindent megvalósítani, pedig az ember szíve hajlana rá, csak a megtérülése kétséges. Mindezek ellenére azt gondolom, hogy ami megvalósítható és elérhető volt ebben a szegmensben, azt elértük. Az oldal jövőjét, az olvasottság növelésének lehetőségét abban látom, hogy el kell érni azokat a vitorlázókat és hajósokat is, akik nem kifejezetten a versenyvitorlázás megszállottjai, hanem csupán kedvtelésük a vitorlázás. Ha valamiben nem sikerült igazán eredményt elérnünk, az a Magyar Vitorlás Szövetséggel való harmonikus kapcsolat. Hittem, és ma is hiszek benne, hogy az általam működtetett médium véleményformáló ereje segítheti a

Szövetséget is kommunikációs feladatainak ellátásában. Sajnos erre szinte soha nem tartottak igényt, ami nemegyszer értelmetlen konfliktusokat is gerjesztett. A lényeg persze, hogy itt vagyunk. Remélem, még itt is leszünk egy darabig, és sok hajós barátunknak az lesz az első dolga hétfőn, hogy megnyissa a SAILING.HU-t hétfévi események után kutatva...”



PORTHOLE  
PIAC

Használt hajók, alkatrészek

KERESLET - KÍNÁLAT

Apróhirdetések feladása szöveggel és képpel (max 200 karakter).

Tel.: 06 20 951 3366

**NELSON  
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értékforgalmi Zrt.  
8000 Székesfehérvár, Malom u. 1.  
Telefon: (22) 329 830  
e-mail: [info@bondrt.hu](mailto:info@bondrt.hu)



A VISSZASZÁMLÁLÁS MEGINDULT!  
ÖT HELYSZÍN, TÍZ FUTAM

Badacsony, május 8–9. // ZÖLD REGATTA  
Szigliget, június 5–6. // IT-TELECOM REGATTA  
Aliga, június 26–27. // MÉDIA REGATTA  
Balatonlelle, július 24–25. // AUTÓS REGATTA  
Balatonföldvár, augusztus 20–21. // NEMZETI REGATTA

Bővített futamszámokkal várunk Benneteket 2010-ben is.  
Jelentkezzetek a verseny weboldán!

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



www.ersteprivatebanking.hu Tel.: 06 1 428 4090

**A mai világban is vannak időtálló értékek.  
Mi a pénzügyekben alkotunk maradandót.**



**ERSTE**   
BANK  
Private Banking