

100% vitorlázás

2010. május

POR THOLE

4.

KÉKSZALAG KIHÍVÓK

Katamaránok

ISAF-KONGRESSZUS

interjú az elnökkel

BALATONI PANORÁMÁK

Kilátók, körképek



L'amour toujours

Ítéletidők

Miert is szeretünk vitorlázni? Hogy mi miért, azt tudjuk, de a többiek azok tényleg nagyon furcsák! Nem is értem, mi örömük van abban, amit csinálnak. Itt nálunk a kikötőben is megannyi elvetemült arc próbálja elhittetni a világgal, hogy mennyire kötődik a vitorlázáshoz – sőt mennyivel jobban, mint bárki más. A gyermek védtelen nyitottsá-

gával visszaélő szülők álságos jóakaratajának köszönhetően pólyásbabákat látni az árbochoz spaniferezve, a napon aszalódva, hogy felnőttként e rémség emlékével kérkedve valami féle dinasztikus hajósgótg magaslatából szemléljék azokat, akik az első halálfélelmet csak nyolcévesen, egy Optimistben voltak képesek átélni.

(folytatás a 3. oldalon)

Biztonság a horizonton.

Regatta hajóbiztosítás
az UNIQA-tól.
www.uniqa.hu

Az új generáció biztosítója.



Superbrands
3x1
107 108 109



Az UNIQA Biztosító Zrt.
a Magyar Olimpiai Csapat
Hivatalos Támogatója

A tájékoztatás nem teljes körű, bővebb információ honlapunkon (www.uniqa.hu)
található, vagy érdeklődjön kirendeltségeinken.

(folytatás az 1. oldalról)

Aztán ott vannak a halmozottan hátrányos helyzetű későn kezdők, akiket a könyvespolcra és a TV-ből átélte hajós izgalmak készítették vízközébe – nem tudván, hogy látens vágyaikat más módon is kielégíthették volna. A szelídebbek megelégednek egy Kalóz vagy valami túrabödön sodrónak nehezen tekinthető lendületével, míg a kemény mag versengeni vágyik, mindegy, hogy mivel, sőt tán az sem számít, mennyiért.

De maradunk csak a gyermekkornán! Az első oktatótábor általában nem is a vitorlázásról, inkább a kisded korlátainak, terhelhetőségének felméréséről szól. Az edzők szerencsés esetben nem is tesznek mást, mint megpróbálják elhittetni a kis „ápolttakkal”: annak ellenére, hogy a hajócska inog, a nap éget, a szél felborít és a víz jegecesen hideg, mégis ez valami megmagyarázhatatlan gyönyörűség. Az is. Nincs is szebb, mint amikor a gyermek megízleli a túlélés örömeit. Amikor megkönnyebbülten mosolyog, azt hisszük, hogy boldog, és máris újabb megpróbáltatás elé állítjuk. Az egészséges egyedek hamar eldobják a schottot és visszailleszkednek a civil életbe, míg az ellenállásra képtelen gyermekek számára már jegyzik is elő a második tábor időpontját. Ha a szülői kitartás meghozza a gyümölcsét, a következő szezonra lehet hajót, utánfutót és rengeteg szabadidőt előteremteni, hogy a kis tehetség elindulhasson az olimpiáig vezető tulajdonképpen járhatatlan úton. De ez már nem a gyermekek versenye, inkább a felnőtteké. Mire a kis bajnokoknak elmegy az egészszől a kedve, és elvonulnak érettségizni, egyetemezni, meg családot alapítani, addigra eltör a hajós irodalmi könyvmolyokból yuppie-vá serdülő, elméletileg nagyon a topon lévő bróker generáció, és hatalmas, körkormányos hajók hadával beveszik a kikötők wellness-részlegét. Amíg a vitorlázás kívülről szemlélve valami végeláthatatlan sütkérezéssel kombinált celebtalálkozó, addig több mint ötven hajóosztályban szinte minden hétvégén hatalmas küzdelem folyik olyan műmárvány talpkockára szerelvényezett, színezett elox-felületével a győzelmet jelképező alumínium serlegkölteményekért, melyeket a szakboltokban a nevezési díj töredékéért is meg lehetne vásárolni.

Néha olyannal is találkozhatunk, aki semmi másra nem használja a hajóját, mint amire való: ide-oda vitorlázik vele anélkül, hogy a mellékveséje túl sok adrenalin juttatna a véráramba. Aztán ott vannak a motorlázók. Ők nem bíbelődnek a komplikált vitorlázat igencsak balesetveszélyes használatával, inkább kihasználják a tavi KRESZ engedékenységét, ami a kikötők 300 méteres környezetének motorhasználati lehetőségét illeti. Törvényiszterelő állampolgárként nem is mennek túl e határon, így nyáridőben a Google műholdképén is szépen mutató horgonyzott hajókaréjok telepednek a kikötők vonzaskörzetébe. De ne feledkezzünk meg a céltudatos, talpig öko túrázókról se! Ők azok, akik a világ minden kincséért sem indítanának motort, mert a karbonlábnyom-frász oly mértékig felértékelte környezettudatukat, hogy már a szűnyogriasztó használatát is az ökoszisztéma durva megzavarásának tekintik. Ne hagyjuk ki a hagyományörzőket se! A panelkor lakótelepi Moszkvics-suvickolóinak reinkarnációja a minden kikötőben fellelhető hajóápoló. Csak csiszol, csak csiszol, aztán lakkoz, megint

csiszol, reggel ken, este ken, iszonyatos mennyiségű dobozos kemikáliát oszt el az általa gondosan lemart felületen, amíg a hajó olyanra nem válik, amilyen volt a beavatkozás előtt. Külön kasztot képeznek a fahajósok. Ők is rengeteget maszatolnak, de fetisiztikus kapcsolatuk a hajójukkal abból a rögeszméből ered, hogy a fa mint organikus anyag él, ezért a törődést legalább úgy meghálálja, mint bármely domesztikált házi kedvenc – anélkül, hogy levinnénk sétálni. A többtestűek egyre sokasodó tábora jól példázza, mennyire nem számít, hogy a Balaton kifejezetten barátságtalan a homokos strandokat, mély vizet és speciális kikötőket igénylő hajótípussal szemben. Hiába, a szerelem vak. Állítólag a szörfös is szeret vitorlázni, annak ellenére, hogy a vízben álldogálva lábfeje elnyákosodik, és ha elfárad, kénytelen a bumra kötözni magát. A kyte-os a tériszonyos sárkányrepülő és egy olyan szörfös keresztkezéséből jöhetett létre, akinek az autójára már nem fért fel az árboc. A legelmeháborodottabb kinézetet számomra a modellvitorlázók nyújtják. Rendkívül heterogén korösszetételű és öltözködésű csoportjukat onnan lehet felismerni, hogy hordába verődve egymást tiporva izegnek-mozognak a vízparton, zsiráfként nyújtogatják a nyakukat, összevissza hangoskodnak, miközben két kézzel kapaszkodnak valami antennás digitális kapcsolókás izébe, ahelyett, hogy nyugodtan lóbáznák lábaikat és gyönyörködne az előttük bukácsoló kis vitorlás hajócskák szívét melengető látványában...

Gerő András

A „most” varázsa

Carpe diem, vagyis élj a mának. Sokszor hallottam ezt a kifejezést, és úgy gondoltam, hogy értem is. Rendben, akkor próbáljuk ki az életben. De hol kezdjem? Reggel rohanás munkába, aztán feladatok, amiket meg kell oldani, hazafelé sorban állás a boltban. Aztán este átgondoltam a dolgot és rájöttem, hogy csak pillanatokat lehet ilyenkor élvezni, például a megérkezést, vagy a feladat sikeres megoldását. A dolgozó hétköznapiakban nehéz a „mának élni”.

Szerencsére van az életnek egy másik dimenziója, ahol nagyobb szerencsével próbálkozhatunk. Ez pedig a nyaralás, a szabadidő. Ha megmászunk egy hegyet, ha siklóernyővel repülünk vagy egy vitorlással túrázunk,

akkor azt az útert, a tevékenység örömeért tesszük, nem csupán a megérkezésért. De még mindig van egy kérdés: hogyan tegyük, hiszen a hétköznapi életünkben nem ezt gyakoroljuk!

Hogyan lehet igazán mélyen megélni egy pillanatot, élménynyé változtatni egy helyzetet? Az első, és talán a legfontosabb lépés az, hogy kikapcsoljuk a gondolatainkat és elkezdjük figyelni az érzéseinkre. Ne foglalkozunk a múlttal vagy a jövővel. Ezek a dolgok ugyanis a valóságban nem is léteznek, csak a tudatunkban. Felejtjük el, hogy mit szeretnénk, vagy mi történt velünk! Csak arra figyeljünk, amit érzünk, érzékelünk. Például üljünk le a hajónk fedélzetére, és ne a horizontot figyeljük, hanem



- 3 **Körkérdés: Te miért vitorlázol?**
- 7 **Olvasói levelek**
- 9 **Kékszalag kihívó**
Kéttestű karboncsoda és a legszebb füredi királykisasszony
- 10 **Szörfösök a Wild Joe fedélzetén**
interjú Magyar-Kossa Zsolt freestyle világbajnokkal
- 16 **Finn dingi Európa-bajnokság, Split**
A 97 versenyzőt felsorakoztató Felnőtt és Junior Európa-bajnokságot május 11-16. között bonyolították le a Finn dingi hajóosztály számára déli szomszédainknál, Splitben. A horvátok előző évben legeredményesebb sportolójának választott Ivan Kljakovic Gaspic Gaspic, alias Bambi a medal race-en megszerzett második helyezéssel hazai pályán megvédte Európa-bajnoki címét, melyet önfelédtt örömmel ünnepelt a helyi közönség.
- 20 **EB előtt a dragonosok**
A korai Európa-bajnokság igen intenzív programot diktál a dragonosoknak. Június 5-éig hat versenyen vehetnek részt, beleértve az EB-t közvetlenül megelőző Magyar Bajnokságot is. Az eddig lefutott három versenyre sajnos nem igazán ideális körülmények között került sor.
- 21 **Zsúri-szoba: a bíró vizsgája 2.**
Az előző számunkban elkezdett rejtvényesorozat folytatódik – ezúttal négy kérdést emeltünk ki a versenybírók vizsgájából.
- 22 **Útmutató Merlintől: mesés Kelet**

- 26 **Riasztó fények: a viharjelzés**
- 27 **Rendőr a vízben. Szolgál, vagy szolgáltat?**
A rendőrök társadalmi megítélése sosem volt épp az egekben – és nincs ez másképp a vízirendőrök esetében sem. De mi az oka mindennek..?
- 30 **Balaton Boat 2010**
A kiállításfüggő hajósoknak nincs jó évük. A Budapest Boat Show egy elmeháborodott bombafenyegetése miatt zárta be idő előtt a kapuit, a lellei kiállítás szinte ki sem nyitott, már zárhatott is az égiek éktelen ellenállásának köszönhetően.
- 31 **Exkluzív: a Porthole kérdez, az ISAF válaszol**
- 32 **Hobby-kalózkodás**
Szögezzük le az elején, ahogy azt a cím is mutatja, csak ugatom a dolgot – mondjuk azt hangosan és heves farokcsóválás közepette teszem...
- 35 **Hajó adás-vétel**
- 36 **Kérdések és válaszok a felületkezelésről**
- 37 **Nyári programkörkép a Balaton körül**
- 38 **Tudsz egy jó helyet?**
Tegyük közkinccsé vízközelí ivó- és evőhelyeinket! Kocsmák, kávézók, éttermek és borozók... Teszteljük, minősítsük kedvenc helyeinket! Találjuk meg, hová érdemes beülnünk a tó körül. Mondd, Te mit választanál?



A termék környezetbarátságát és környezetbarát gyártástechnológiát tanúsító védjegyek által rendelhet, (természetesen elő-gazdálkodásból származó alapanyagokból készült)

2010. május

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ:** MELHA MÁRTON **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, BAGYÓ SÁNDOR, BODNÁR IMRE, BÓDIS ISTVÁN, CSŐREGH ZOLTÁN, GELENCSEY GYÖRGY, GYÖREI SZANDRA, LENGYEL TIBOR, KENYERES MÁRTA, MÁTRAHÁZI TIBOR, NAGY ROZSDA ATTILA, NÉMETH MIKLÓS, REST BULCSÚ, RICK CSABA, TAKÁCS MÁTÉ, TURCSI GÁBOR, TUSNAI GABI, VERSEGHY FERENC **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGY **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. május 25. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációiból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

kezdjük el nézni a hullámokat a vízben a közelünkben. Kezdjük el érzékelni a szél finom változásait a bőrünkön. A kis dolgokra koncentrálnunk, a részletekre. Hogyan kapcsolódnak össze egymással a hullámok s a víz felülete hogyan reagál a szél változásaira. Lassan az összevisszaságot egy természetes, egyszerű rendszerként kezdjük érzékelni. Hagyjuk, hogy minket is billegtessenek a hullámok, és a szél levélként mozgasson bennünket. Válgunk így részévé közvetlen környezetünknek. Segítheti a pillanat megélését az is, ha valóban nyugodtak vagyunk. Az éber-nyugalmi állapotot akkor tudjuk elérni, ha a hétköznapinál alacsonyabb energiaszintre hozzuk testünket. Ekkor ugyanis saját zajunk nem akadályozza, hogy meghalljuk a külvilág hangjait. Ezt a leg-

Mátraházi Tibor

MOTIVÁCIÓ

Miért szeretek vitorlázni?

A kérdésre könnyű volt válaszolnom, csak úgy tódultak elő az okok, különböző jelzők kíséretében. Egy rövid darabig elégedett is voltam a válaszaimmal, ám csakhamar szembesültem önmagammal, és be kellett vallanom, hogy ordenáré közhelyeket csattogtattam. Olyanokat, melyeket lányregények lapjain várnánk felbukkanni, olyan író tollából, aki még soha nem látott vízen közlekedő járművet.

Szerencsére nem sokáig maradtam benn a pácban, csakhamar elkezdtem felidézni az elmúlt három évtized vitorlásélményeit, és innen már nem volt messze a felismerés sem, hogy valójában mit is kapok én ettől a jó kis vitorlázástól.

Például, szembesít saját magam végtelenül korlátos voltával, sebezhetőséggel és jelentéktelenségemmel. Sőt, még durvábban fogalmazva az emberiségre is lehet ezeket a szavakat vetíteni. No, mindez persze nem azért szerez örömet, mert valamely önbüntető szekta elbódított, hanem inkább mert a félrebillent belső egyensúly megtalálásában és stabilizálásában segít.

Miért jó vitorlázni? Elsősorban azért, mert a szörfözés is vitorlázás :) Aki már átélte azt, hogy milyen is csak a szél erejével, komolyabb erőfeszítés nélkül motorcsónak sebességével siklani, az tudja, mire gondolok. (Aki pedig nem tudja, annak szavakban nehéz leírni az érzést, tessék kipróbálni!) Ám a szörfözés nem csupán a sebességről szól! Az elsajátítható manőverek tárháza végtelen, szinte minden hónapban új freestyle trükköket találunk ki a sport nagymenői, mi pedig „földi halandókként” próbáljuk utánozni őket több-kevesebb sikerrel. Egy-egy sikeres új manőver, melyet megszámlálhatatlan sok próbálkozás, esés előzött meg, szinte euforikus állapotba hoz minden szörföst. S miközben ide-oda száguldozunk, vagy éppen esünk-kelünk, gyakoroljuk a megtanulhatatlan manővereket, észre sem vesszük, hogy fáradunk, s csak a nap végén, a hideg sör mellett a parton pihegve érezzük úgy, hogy szinte mozdulni sem tudunk az izomlástól. **Matto**

Arról beszélek ugyanis, hogy ebben az egyre inkább bolond-biztosra kiépülő civilizációkban szinte minden magától értetődően kiszolgál. Ha fázom, felcsavarom. Ha melegem van, beindítom. Ha beteg vagyok, felhívom. Ha éhes vagyok, megrendelem. Ha valamit nem tudok, rákattintok. Ha valahová el szeretnék utazni, lefoglalom. Mindenhol assistance, help-desk, ügyfélszolgálat és információs pult erősíti a biztonságérzetemet. A szociális hálóról és az ügyvédekről ne is beszéljünk! Kint a vízben, viharban, vagy csak úgy, több ezer méter felett ringatózva könnyű olyan helyzetbe kerülni, hogy szembesüljünk vele: ez egy átverés, önámítás. Az ember(iség) sérülékeny, kiszolgáltatott az elemekkel szem-

Miért is szeretek vitorlázni? Sokat gondolkodtam ezen és azt hiszem, nem tudnám leírni azt a sok csodát, amit hosszú életem, hajós pályafutásom adott nekem. Megírják majd nálam avatottabbak. De ha egyetlen szóba sűrítethetném a lényegét, akkor a „megvesztegethetetlenségét” választanám. Láttál valaha olyat, hogy a dühöngő szélviharban valaki felmutatta a parlamenti igazolványát, a hitelkártyáját, „arany ékszereit”? Nos, én ezt szeretem legjobban a vitorlázásban, a valódi megvesztegethetetlenségét. Persze nem a kikötőben, kint a vízben!

Bódis Pista

ben, iszonyúan pinduri. Egy rossz mozdulat is végzetes lehet, tehát ésnél kell lenni, mit teszünk, hogyan döntünk. Leginkább ezen múlik, hogy jövünk ki a slamasztikából. Jó ezzel akkor is tisztában lenni, amikor úgy tűnik, Terminátorok vagyunk! Nézzünk egy sokkal praktikusabb örömforrást. Vitorlázom, amely tény behelyez engem egy igen kiváltságos nemzetközi klubba.

Akár itthon, vagy külföldön, ha két vadidegen megtudja egymásról, hogy vitorlázik, máris összetartoznak. Segítenek egymáson. Olyan ez, mint egy szabadkőműves páholy, melynek tagjait összeköti a közös titok ismerete. És ez a testvériség gyakran többet ér, mint egy duzzadó pénztárca, vagy egy kiváló ajánlólevél. Még maradunk egy kicsit ebben a képzeletbeli elit nemzetközi klubban, de nézzük kicsit emelkedettebben a közeget! Elmosódnak a társadalmi, gazdasági különbségek a tagok között.



Alapjában a víz, ami vonz, és ehhez jön hozzá az emberi erő, a természet, a víz ereje és a technika „harca”. Megmutatni a fényt, az árnyékot, a viharos vizet, a küzdő embert és néha a nagy nyugalmat. A többnapos szélcsend után izgatottan várni újból a szelet, és abban bízni, hogy talán ma, ma majd meglesz az a jó kép...

Turcsi Gábor

Egy kikötői bárban, egy verseny utáni fogadáson, kint a versenypályán vagy egy hajón belül nem a rang és a vagyon számít. A vitorlázóknak működik egy sajátos, ki nem mondott ranglétrájuk, ahol más értékek számítanak. Jóval emberibb értékek, mint a képzeletbeli klub falain kívül. Felnézünk a bátrakra, az önzetlenségre, és elnézzük valakinek, ha vagyonos. Vagy azt nézzük el neki, hogy ruppóttan. Jó srác? Igen. Akkor meg miről beszélünk? Nézzük egy picit a hiúság oldaláról. Szeretem a vitorlázást, mert büszke lehetek magamra. Például magam előtt. Ez pedig elég szigorú zsűri... Szóval büszke lehetek arra az elképesztően sokrétű és tömegű tudásra, tapasztalatra, amit összegyűjtöttem időjárásról, áramlástanról, szabályokról és versenytaktikáról, hajók tulajdonságairól és azok megfelelő beállításairól, hajóvezetésről, csomókról, technikákról. Azt hiszem, sokkal többet tudok erről, mint bármely mesterségről, amit eddig gyakoroltam (bár lehet, hogy ezt vastagon titkolnom kéne). Büszke vagyok, hogy ha ránézek egy öbölre, egy versenypályára, vagy egy vészhelyzetre, pillanatok alatt tudom, mi zajlik ott. A nem beavatottaknak ezek egyszerűen csak vitorlás csónakok, díszletként a tájképben.

Vissza az ember-természet kapcsolathoz! Szeretem érezni a hajót és a szelet, az ösztöneimmel és az érzékszerveimmel. Amúgy ezeknek nem sok szerepük van a modern életben. A hajóban azt hiszem, előre megérezem a vihar szagát! Háttal ülve is érzem (hallom?) a közeledő pöfföt. Csobogásáról megállapítom a hajó sebességét, illetve a szél erejét. Ösztönösen érzem az égtájakat,

a szél változásait. A decken ülve a fenekem érzem a legkisebb szellőkést, sőt, szélfordulót is. Szímatom megérzi, ha a kabinban kinyitottak egy üveg bort... Lehet, hogy mégsem szakadtam el teljesen a természettől!? De jó lenne, ha így lenne! Szeretem, mert kiváltságot ad. Olyan szögből nézhetem a

Miért is szeretünk hajózni?

Régi történet ez, egyidős az emberi emlékezettel, erről regélnek többek között a Zalavárról és Nagyvázsönyból előkerült Neptunusz oltárkövek, melyeket balatoni hajósok állítottak a vizek istenének, üzenetül a jövő hajózási számára.

Most sincs másképp. A jelen hajósa is ugyanazt a szent áhítatot érezheti hajóján, azon az anatómia tudománya által máig meg nem határozott atavisztikus helyen – az elemekkel való közvetlen találkozás vámmentes élménye közben – az ébredő lélek megérzi a teremtés óta sem változó életigenlés irányító erejét. Elrepül vitorlaszárnyain a képzelet rendezte, filmként változó látóhatár előtt.

Vagy mondom másként. Ha nem hiszel Istenben, menj ki hajózni a viharban! Akkor kiderülhet az is, hogy ez nem a mindennapok mátrixos élménye. Aztán ha már hiszel, észreveszed újra a sok idő múlásán kívül rekedt pillanatot, a sirálykiáltásokkal kísért hajnali kihajózást, a verőfényes pünkösdi aranyhíd meghajózását, a naplemente által megépített éjszakai ezüsthíd fodrozódó pilléreire át megérkezvén az áldott, honi kikötő meleg, ételszagú öblébe.

Hajózni nemcsak szeretünk, hanem kell is, még ha élni olykor nem is. Elindulunk, utazunk, megérkezünk, mert minden megérkezés egy újabb kezdet is egyben.

Rest Bulcsú

világot, ahonnan a szárazföldiek soha nem láthatják, nagy szerencsétlenségükre. Legyen ez a Balaton-felvidék, egy dalmát halászkikötő, vagy egy vulkanikus sziget, teljesen más az arca, mint a partról. Egy kikötővárosba behajózni, vagy ugyanoda autóval érkezni nem összehasonlítható élmények. Egy partvidéket a víz felől szemlélni más szintű megismerést jelent, mint a part felől. Például, hogy ne is menjünk tovább, a víz felé a legtöbb ingatlanok, beleértve a Lago di Como kastélyainak többségét is, nincsen kerítésük.

Végül szeretek vitorlázni, mert szeretem a szépet, mint esztétikai minőséget. Sok szép lény és sok szép tárgy van a földön, ám a hajók többsége köztük tartozik. Szemet gyönyörködtető egy hófehér jacht vagy egy kis lélekvesztő is lehet, mérettől és értéktől függetlenül. Lehorgonyozva, vagy teljes vitorlázattal. Méltóság-teljesen suhanva, vagy tajtékosan küzdve. Elfogultan vagy (talán) elfogulatlanul.

Csőregh Zoltán

Bár szívemből szóltatok, amikor a „mégoly értékes aranydíszekkel dekorált izzadt, fedetlen felsőtestek tájrombolásáról” írtok, azonban meggyőződésem, hogy ezek a lények nemigen értik ezt az emelkedett stílust. Pár évvel ezelőtt Tuss Miklós megjelentetett egy illemkódexet valamelyik hajós újságban, amiből én több példányt megvettem, bekereteztettem, és különböző, vitorlázók által látogatott helyekre kiakasztottam. No, aztán kevesebb fürdőgatyavirtuóz látnunk-e ki-beközlekedni a kikötőkbe, vajh! lobogórúdon tartják-e hazánk szimbólumát ezen izzadt felsőtestek tulajdonosai, vagy az achteren? Istenem, hányszor néztem irigykedve a tengeren, amikor angol hajók kötöttek ki. Semmi ordítózás, mindenki teszi a dolgát rendesen felöltözve, majd bevonják a lobogót, nem zászlót! Hogy mi a megoldás? Minden bizonnyal nem egy félmondat, nem egy kirohanás, nem egyszeri nekibuzdulás. A vitorlás társadalom minden tagjának, már saját önbecsülése miatt is szóvá kell tennie, akkor és ott. Mint Comenius vagy Apáczai Csere János óta tudjuk, a nevelés legfontosabb eszköze a példamutatás! Öltözzünk tisztességesen, ne engedjük meg a hajónkon a kikötőben az oda nem illő öltözéket, és adjuk meg a tiszteletet a nemzeti lobogóknak. „Nem tudhatom, hogy másnak e tájék mit jelent, nekem szülőházam itt e lánogoktól ölelt kis ország” – írta egy csodálatos lélek, miközben izzadt barbárok éppen halálba hajtották. Hát ezért is tiszteljük azt a lobogót.

Bódis Pista

Szövetségi ügyeinkhez

Nagy élvezettel olvasom a havilap eddig megjelent számait. Végre egy olyan újság, amelyik a „pálya szélén” belül élő vitorlázók, edzők munkájából épül fel, és azok véleményét, álláspontját közvetíti a remélhetőleg tágul olvasótábor számára. Éppen ezért szeretném, ha csak pontos és tárgyilagos cikkek és vélemények jelennének meg...

A második számban jelent meg „Szövetségi ügyek” címszó alatt Szeremley László hozzászólása, amelyben a szerző az MVSz szavazati rendszerével kapcsolatban tesz észrevételeket. Anélkül, hogy a rendszerrel kapcsolatban

véleményt mondanék, szeretném kiemelni, hogy érvelése helyénvaló az ISAF Közgyűlésen (General Assembly) való szavazati jogot illetően. Azonban ehhez hozzá kell tenni, hogy az ISAF e testülete csak négyévenként ülészik (ISAF Constitution 32(b)). A közbelső években és a negyedik évben is a „Tanács” (Council) jogosult a különféle szabályzatok és rendelkezések meghozatalára (ISAF Constitution 44). E testületben azonban már nem az „egy tag egy szavazat” elve van érvényben, hanem a világ országai földrajzi csoportokba vannak osztva, és egy-egy ilyen csoport rendelkezik eltérő számú szavazattal. A csoportok összetétele nagyban változó: példaképpen egy-két csoportot bemutatni nagyon tanulságos lehet. Az A csoportban két tag szerepel, Nagy-Britannia és Írország, a szavazatok száma 2. A B csoportba, ahova mi is tartozunk, 9 ország tartozik, és a szavazatok száma szintén 2. Észak-Amerika csoportja két országot számlál és szavazatai száma 3. A „Tanács” ülésén a csoportokat annyi fő képviseli, ahány szavazati joggal rendelkezik. Ehhez hasonló eltérések vannak a tagok és a szavazatok száma között még egy sor más csoportban is (lásd ISAF Constitution 42. és Schedule A). Tehát megállapítható, hogy az MVSZ-hez hasonlóan az ISAF is alkalmazza az eltérő szavazati joggal rendelkező döntési eljárást.

Németh Miklós

MVSZ Fellebbviteli Bizottság

GPS a hajózásban

Ha valamire igazán jó a GPS, akkor a hajózásban ma már pótolhatatlan.

Ködben, vagy szakadó esőben sem okozhat gondot a látóvolság lecsökkenése, de a beépített digitális térkép alapján a medermélységet is ellenőrizhetjük anélkül, hogy mélységmérő lenne a hajónkon. Az összes kikötő bejárat, vízkivételi hely és veszélyes pont szerepel ezen a térképen. Az adatbázis tartalmazza a kikötők közelében elérhető szolgáltatók, vendéglátóhelyek és turista látványosságok címeit telefonszámaikat is. Kiolvasható a sebességünk, a várható érkezés, de még a napkelte és a napnyugta pontos ideje is.

A készülékekről felvilágosítással szolgálnak a Bilmark GPS-Navigációs szaküzlet dolgozói az üzletben személyesen: Kaposvár, Városház utca 1. Telefonon: 82/317014, 20/591-5000. Interneten: www.bilmark.hu



ZÁSZLÓKÉSZÍTÉS

Egyedi és nemzetzászlók kiváló minőségben közvetlenül a gyártótól!

ROVIPRINT
7630 Pécs, Basamalom u. 31. Tel.: 72/511-480
iroda@zaszlo.net www.zaszlo.net

Ugyanitt: gépi himzés már 10 darabtól



A Kékszalag Fesztivál működési keretrendszere

A Kékszalag éveken keresztül hagyományos tókerülő vitorlásversenyként gazdagította a vitorlázók eseménynaptárát. Az MVSZ keretein belül működő Média Bizottság évekkel ezelőtt azonban egy újabb ötlettel állt elő. Nemzetközi minta alapján legyen a Kékszalag a vitorlázás népnépe, egy fesztivál, szolgálja a sportág népszerűsítését, a Balaton bemutatását, a környező települések harmóniáját. A MVSZ elnöksége a kezdeményezést felkarolta, és azt a cél tűzte ki a szervezők elé, hogy hozzanak létre egy „terméket”, mely felépítve értékesíthető. Nos, 2006-2008-ban ezt a cél sikerült elérni, és 2009-re a „termék” létrejött, eladhatóvá vált, és pályázat útján a Kékszalag Fesztivál értékesítésre került.

Majd jött a gazdasági válság, és a nyertes vállalkozó kénytelen volt lemondani a rendezésről. Természetesen a válság nem csupán itt érezte hatását, a MVSZ működésében is megmutatkoztak a szenvedés jelei. A MVSZ elnöksége két dolgot tehetett. Vagy lemond a Fesztivál folytatásáról,

vagy újra előveszi a lelkes, társadalmi munkában dolgozó aktivistákat, és szigorított feltételekkel ad nekik lehetőséget a Fesztivál megmentésére. Az elnökség 2009 augusztusában az utóbbi döntést hozta.

Nos, így újra meg újra átolvasva a határozatokat, még mindig elég egyértelműnek tűnik az iránymutatás. Dolgozzunk, szervezzünk, gyűjtsünk segítőköt, támogatókat, pénzt, és ebből csináljunk egy komplett vitorlásversenyt a vízen, és fesztivált a tó körül. Bevallom, szép és izgalmas kihívás. Szerencsére mások is így gondolták, csatlakoztak a programhoz, és már 2009-ben komoly eredményeket értünk el a szervezés terén.

Az előzetes jelzések alapján minden idők legizgalmasabb és leglátogatottabb Kékszalagjára készülhetünk. Lesz versenyzés az első helyekért: Lilberák, többtestűek harcolnak majd az élmezőnyben, de ha az évadnyitóhoz hasonló időjárási viszonyok várhatóak, messze nem biztos, hogy ők lesznek a befutóban az élen. Lesz tömegsport, amiről szerintem

2009.08.08. 3. sz. határozat (egyhangú igen)

1. Az MVSZ elkötelezett a tekintetben, hogy a Kékszalag Fesztivál kiterjedjen a Balaton más településeire is (Balatonkenese, Siófok, Tihany, Szántód, Keszthely)
2. Az MVSZ kifejezi azon irányú szándékát, hogy a katamaránok indulásának lehetőségével (sekély merülésű hajók) a nemzetközi tókerülő rendszerbe integrálja a Kékszalag Fesztivált, ezáltal is növelve az indulók számát. (ami által a nevezési díj is növekszik, ami a MVSZ bevétele)
3. Az MVSZ elnöksége arra az időre, míg a gazdasági környezet nem teszi lehetővé a Fesztivál jogainak újbóli pályázatát, Project Csoportot hoz létre a fesztivál bonyolítására
4. Az MVSZ elnöksége a Project Csoport élére Nagy R. Attilát mint Fesztivál igazgatót kéri fel a Kékszalag Fesztivál koordinálására az alábbi területi tagozódásokkal:
 - a. Vízi rendezés
 - b. Partí rendezvények
 - c. Média, kommunikáció, PR, közvetítés
 - d. MVSZ szövetsége felkéri Nagy R. Attila társelnököt, hogy a fenti határozatok alapján a szakterületek érintettjeinek bevonásával a szeptemberi elnökségi értekezletre
 - a. A Project-csapat összetételét,
 - b. feladatait
 - c. és munkatervét bemutassa.

A MVSZ elnöksége a Project Csoport pénzügyi kereteire az alábbi iránymutatást fogadja el.

- a. A Kékszalag Fesztivál költségeire a forrást a nekik kell előteremteniük.
- b. A MVSZ a Fesztivál részére egy elkülönített (alszámlát) hoz létre célhoz kötött rendelkezési joggal.
- c. A Kékszalag és a Kékpántlika nevezési díja nem képezi a Fesztivál költségvetési elemét – ez a MVSZ elkülönített bevétele.
- d. A fesztiváligazgató köteles állandó napirendi pontként az MVSZ elnökségi értekezleteken beszámolni a Kékszalag Fesztivál előkészületeiről, különös tekintettel a pénzügyi helyzetre. Amennyiben azon helyzet áll elő, amikor több támogatói forrás kerül összegyűjtésre, mint a rendezvény költségei, az elnökség külön dönt.

2009.12.01. 4. sz. határozat (jelenlévők: 9 fő, 8 igen, 1 tartózkodás)

Az MVSZ továbbra is kiemelt céljának tekinti a Kékszalag tókerülő vitorlásverseny tömegsport jellegének erősítését. Ennek megvalósítására felkéri a Média Bizottság és a Kékszalag Projekt Team résztvevőit, hogy a 2010-es rendezvényt illetően a Kékszalag indulók mozgósítására kampányt indítsanak, a korábban meghatározott Kékszalag Fesztivál rendezési elvek keretein belül.

igazán a Kékszalag szól. Hiszen Európa leghosszabb tókerülő vitorlásversenyt teljesíteni olyan hajókkal, akik egy estét biztos, hogy a nyílt vízen töltenek, igazi elismerésre méltó tett. Kívánom, hogy hétszáz induló felett legyünk.

Lesz bevétele a nevezésekből a MVSZ-nek, amivel remélhetőleg a stabil mű-

ködéshez, a kiszámítható utánpótlás-neveléshez is hozzájárulhatunk.

Végül, de nem utolsósorban szeretném itt is megköszönni a támogatóknak, az önkénteseknek, akik időt, energiát nem kímélve segítik kis közösségünket a sikeres rendezvényhez vezető úton.

Rozsda



latba a vitorlázással. Az Ügyvéd Kupa kitűnően reprezentálja ezen kettősséget – a versenyre ellátogatnak a szakma kiváló sportolói éppúgy, mint a vitorlásversenyzést extrém élményként átélő kartársak.

Az évek során jellemzővé vált, hogy ügyvédi irodák szervezett csapatai vesznek részt a versenyen, sőt mára komoly versengés tapasztalható a felkért profi kormányosok vagy a kibérelhető versenyhajók terén is. A verseny rajtja előtt több mint egy hónappal korábban, naponta érkeznek a nevezések, lilberák, katamaránok, a Lisa, a Sponsor Wanted már szerepelnek a nevezési listán, holott igazá-

ból a csapatszervezések ideje csak most jött el. Hallani nagyobb ügyvédi irodákról, akik két-három csapat indítását is tervezik. Az Ügyvéd Kupán évről évre nő a bírák illetve ügyészek alkotta csapatok részvétele, tekintettel arra, hogy az ügyvédek szívesen látják a tárgyalóteremben kívül is a rokonszámuk képviselőit.

Fontos megjegyezni, hogy a rendezvény legalább annyira társasági esemény, mint vitorlásverseny. Kimondott célja, hogy az egymástól távol élő



kollégák számára találkozási lehetőséget, szabadidős programot biztosítson, kellemes környezetben, a Balaton partján. Ha mindehhez egy sportos élmény is társul, a rendezvény tökéletesen beváltotta a hozzá fűzött reményeket.

A minőségi szakmai regatták közül az ügyvédek versenyét idén június 11-13. napjain rendezik Balatonlellén, a BL Apartments & Yachtclubban. A rendezvényről bővebb információk állnak rendelkezésre a www.ugyvvedkupa.hu internetes oldalon, ahol az online nevezés is leadható.

FEGYVERKEZÉSI VERSENY

Kékszalag kihívók 3.rész

KÉTTESTŰ KARBONCSODA

Pauger tuningos Ventiló M1

Paulovits Dénes már többször meglepte az aktuális Kékszalag-mezőnyt, indult már billenthető kiles 70-es cirkálóval és szuperkőnyű trapézos jolléval is. Mindegyikben közös volt, hogy saját építésű hajók voltak, és általában az utolsó utáni pillanatban készültek el. Azaz előfordult, hogy a rajt utáni percekben is akadt még szerelnivaló...

Ennek ellenére 2005-ben ez az említett jolle – a Déry Attila és a saját tervei alapján épített Szamuráj Jack – az abszolút harmadik helyen végzett. Vajon mivel indul az idén Paulovits Dénes? Természetesen a műhelyben értem utol telefonon.

Dini, ha most ott lennék melletted a csarnokban, körülnézve mit látnék? *(Ravaszként gondoltam ki, hátha így könnyebben kiderülnek a titkok...)* Hát... Nyolc félkész karbon katamarántestet láthatnánk, meg még elég nagy összevisszaságot. *(Hallgatás a vonalban. Lassan összeáll a kép.)* Akkor ez most négy katamarán?

Ebből hány lesz ott a Kékszalag rajtjánál? *(Próbálok céltudatosabban kérdezni most már.)* Kettő. A többi külföldi megrendelőknél készül.

Kik indulnak velük?

Az egyiket én viszem majd, a másikat egy magyar megrendelőnek építem, de köt a versenyhajó-bizniszben szokásos diszkréció, a részletekről a tulaj kérdezz.

Ez utóbbi Fűzfőre kerül majd?

Te mondtad...

Na, akkor beszéljünk a hajóról is egy kicsit...

35 lábás, karbon kompozitból készült katamarán-

ról van szó. Az árboc szintén karbon, körülbelül 20 méteres. 600 kiló az egész hajó versenykészben. A története érdekes: ezt a típust Christian Favre tervezte tavalyelőtt, ő az Alinghi tervezőcsapatának volt az egyik oszlopos tagja. Ez az M1 változat a legnagyobb, kisebb az M2 és az M3.

Itt nálam készítették el CNC-vel az ősmintát, mert rendelték tavaly egy darabot, és azóta újabb kettőt. Tehát az egész ügyet nem a Kékszalag miatt kezdem el, de közben nagy kedvem lett ehhez a megmérettetéshez. Először is iszonyú jó érzés ezzel a hajóval vitorlázni. Képzeld el, 35 csomóval repesztesz egy hálóban ülve, közvetlenül a víz felett... és mindezt hármás-négyes friss szélben. A sorozatgyártás mellett végül is egy tuningolt cucc összerakásába fogtam, picit más lesz, mint a Svájcba kerülő „szabályos” hajó.

Az Alinghi katamaránál kipróbált merevítési rendszert kapja meg ez a változat, növeltem a felhúzó vitorlák méretét is. Körülbelül 100 négyzetméteres lesz az orrvitorla, 70 négyzetméteres a grósz. Rengeteg melóm van még vele, próbálok közben bevonnai pénzeket, illetve sok függ attól is, hogy kifizetik-e addig a megrendelt hajókat. Ahogy látom, az idei hajóm is a Kékszalag-rajt előtt lesz kész...

Kikkel indulsz?

Neves edző, olimpión vitorlázó – hadd ne mondjak többet. Jó csapat lesz a fedélzetén, olyan régi barátaim, akikkel már nem okozunk egymásnak semmilyen helyzetben meglepetést.

Jó így beszélni veled, hallom a hangodon, hogy jobb a kedved, mint egy éve.

Eléggő megtépázta a cégemet a gazdasági válság, a legrosszabb pillanatban ruháztam be egy új üzemszarnokba. Komoly gondjaim voltak. Most



tényleg kezd felpörögni az üzlet, a katamaránokon kívül beindulhat az RC 44-esek új sorozatának gyártása is. A tengerentútra küldtünk egy mintahajót, onnan várok egy komolyabb megrendelést. Annyi időt azért mindig szeretnék, hogy néha el-mehessek vitorlázni. Például idén a barátaimmal a Kékszalagra...

A LEGSZEBB FÜREDI KIRÁLY-KISASSZONY: PRINCIPESSA LIBERA

Évek óta küzd a Kékszalag-versenyek abszolút él-vonalában a füredi BYC zászlóshajója, a csodálatos Principessa. Sokszoros bajnok kormányos, fiatal jolle- és szkiffvitorlázókból álló, kiváló fizikai állapotban lévő csapat, biztos támogatói és menedzseri háttér. És amikor néhány éve divat volt a celebek versenyztetése az esélyes hajókon, hozzájuk került Fábry Sándor. Aki nemcsak meglepően jól túrta a mostoha körülményeket, de gyakorlatilag nonstop gondoskodott a legénység szórakoztatásáról is. Sokak szerint kis szerencséjével már rég nyerhettek



volna Kékszalagot. Vajon mi várható idén, az első olyan tókerülőn, ahol többtestűek is indulhatnak? A kormányossal, Rauschenberger Miklóssal beszélgettem.



Milyen állapotban van a hajó? Készültök-e valamilyen nagyobb átalakításra még a Kékszalag előtt?

Nincs rá szükség, elég stabil a hajó. Nem gyengült meg sehol, és amikor az első tavaszi edzések előtt aprólékosan átnéztük, kiderült: még vereteket se kell cserélni. A tókerülőre új North vitorlákat húzunk majd, és erősen gondolkodunk, hogy sverttel indulunk mi is. Persze majd az időjárás-jelentés függvényében döntünk, hogy kicseréljük-e a pillanatnyilag használt körülbelül 250 kilós tőkesúlyt.

Nagyobb változások inkább a csapatban és a szervezetben lesznek. A fiatal „legények” mellett kialakult egy afterguard: Fináczy Gyuri, Weöres Szabi és jómagam. A fő támogatónk továbbra is Kovács Péter, aki a kezdetektől tartja magát ahhoz az elvhez, hogy nem szeretne „utasként” részt venni a Szalagon, mert ezzel egy szakmailag indokoltabb legénység elől venné el a helyet. Támogatóink és a csapat között Nagy „Rozsda” Attila az összekötő, csapatmenedzseri feladatokat lát el.

Szervezetesebb, tervszerűbb lett az edzőmunkánk is. Április második hétvégéjén tartottuk az első tréninget, azóta minden hétvégén reggel kilenctől délután ötig vitorlázunk. Túl vagyunk az első összeszoktató edzéseken, lassan mindenkinek megvan a feladatköre a hajón. Itt bizony az egyéni elképzelések és az én terveim nem mindig voltak összhangban, de most már minden posztra megvan a megfelelő ember. Lassan elindulnak a speciális gyorsító edzések – flautéban és erős szélben is kimegyünk, mindegyikben van mit gyakorolni.

Kékszalag 2010 egy támogató szemével

Kovács Péter a Principessa tulajdonosa és fő támogatója is egyben. Immár három éve. Megérte?

En nem elsősorban anyagi kérdés. A Principessa szép hajó, gyors hajó, sok sikert hozott. Hozhatott volna többet is – sokszor, például a három évvel ezelőtti Kékszalagon, apróságokon múltak a dolgok. Ezért alakítottuk át egy kicsit a csapat szervezetét. Jómagam csapatvezetőként egyéb elfoglaltságaim miatt nem tudtam hatékonyan működni. A kormányosnak, Rauschenberger Miklósnak pedig erre végképp nem maradt ideje. Az idén Nagy „Rozsda” Attila menedzserként közvetít köztem és a csapat között. Ezzel együtt a hajón továbbra is az történi, amit én szeretnék, és személyi kérdésekben is fenntartom magamnak a döntést. Nagyon szigorú a válogatási rendszerünk. Egyebek közt azért nem indulok a versenyeken, mert nem tudok megfelelni a saját magam által megfogalmazott követelményeknek.

Mit vár az idei tókerülőitől?

Természetesen győzelmet vár ilyenkor az ember. A rövidebb többtestűek nem gyorsabbak a Liberáknál. A hosszabb változatok közül is csak a hi-tech egységek vehetik fel a versenyt a trapézos egyestű élvonalal. Erősebb szélben a többtestűek megvitorlázásához nagy összesség kell – kérdés, mennyire lesz ez meg az ilyen hajókkal indulóknál. Egy biztos: kiszámíthatatlanabb lesz az idei verseny.

Hogy látod az esélyeiteket a többtestű vitorlásokkal színesített mezőnyben?

Az esélylatogatásnál pletykákra vagyok utalva, még senki sem teregette ki igazából a kártyáit. Az biztos, hogy minél kisebb egy katamarán, annál kevesebb az esélye a Liberák ellen. 40 lábás méret körül már a többtestűek az esélyesebbek – persze ha meg tudják vitorlázni őket... Stabil négyes szél fölött ismét versenyben lehetnek a Liberák. Litkey Farkassal beszéltem, ő az idén

egy 41 lábás katamaránnal indul. (A hajó 1988-ban épült Dennis Connernek. Húszméteres árboc, 1100 kilós össztömeg – szépen halad, érdemes rákeresni a YouTube-on Stars&Stripes néven. A szerk.)

Sajnálom, hogy nem egy osztályban vitorlázunk az idén, de hát neki – és a támogatóinak – érthető módon nagyon fontos a tizedik győzelem... Majd meglátjuk.

Mi a véleményed arról, hogy az idén a többtestűekkel színesedett a mezőny?

Nagyobb a teljesítménybeli lépcső a többtestűek és a Liberák között, mint a Liberák és a hagyományos építésű hajók közt. Szerintem nem lehet az almát a körtével összehasonlítani. Az a sejtésem, hogy előbb-utóbb valamiképpen el fogják újra választani a Kékszalagon a két kategóriát, például úgy, hogy két abszolút győztes lesz. Vannak hasonló fejlemények a külföldi versenyeken is.

Azzal viszont tisztában vagyok, hogy ez, ha megszületik, inkább szponzorációs és média-szemponatok alapján meghozott üzleti döntés lesz, és kevésbé számítanak majd a sportszakmai szempontok.

Visy László

A Winddance Sailing Team-nek az első ranglista verseny meghozta a sikert



Szöveg: Balogh Anikó Fotó: Péch Balázs

Péché Fanni és Héjj Eszter a legjobb női egység

A Winddance Sailing Team, Péché Fanni és Héjj Eszter, a legjobb női egységként, az abszolút második helyen végzett az idei év első ranglista versenyén a 420-as hajóosztályban. A fiatal hölgyek versenyzésén már látható volt, hogy végigdolgozták a telet külföldön és rangos versenyeken vettek részt még a balatoni szezon kezdete előtt. Többnyire a mezőny előtt vitorlázva magabiztosan versenyeztek. A tavaly még

Laszer 4.7-es lányok, kiegyensúlyozott, szép vitorlázással érték el kiemelkedő eredményüket.

Köröshegyi edzőtábor Horváth Lászlóval

A lányok fejlődése a szakma szerint is nagyon intenzív, és ha így folytatják, akár még feljebb is léphetnek; és közelebb kerülhetnek céljuk megvalósításához. Terveik szerint már ősszel átülhetnek az olimpiai, 470-es hajóosztályba. Ehhez kaptak hazai szakmai segítséget Horváth Lászlótól, a One Sails csoport hazai képviselőjétől, aki számos magyar neves versenytől indított és kísért már el sikeres pályáján. Fanni és Eszter számára öröm volt a közös munka és egyben nagy megtiszteltetés is, hogy ilyen rangos szakembertől kapnak rendszeres segítséget felkészülésük és versenyzésük során. Köröshegyen a lányok a hajóbeállítás, a hajóegyensúly, valamint a hajóvezetési technikák kérdéskörére fektették a hangsúlyt, hogy a következő versenyen bizonyítsanak főként saját maguknak. (x)

Szörfösök a Wild Joe fedélzetén

INTERJÚ MAGYARY-KOSSA ZSOLT 2003-AS SZÖRF FREESTYLE BAJNOKKAL

Az utóbbi időben a hazai vitorlázással foglalkozó médiumok szinte kivétel nélkül beszámoltak arról, hogy a világ (egyik?) első dönthető kiles versenytörőlése, mely már számos offshore versenyen bizonyított, a 60 lábás Wild Joe magyar kézbe került, és magyar legénységgel vesz részt különböző rangos versenyeken. A csapat egyik stabil tagja a 2003-as freestyle szörfbajnok, Magyar Kossa Zsolt - őt kérdeztük a 2010-es szezon kilátásairól.

Képzeld el, hogy kellemesen erős 25 csomós szélben, napsütésben verettek az óceánon. Nem lenne jobb inkább szörfözni?

Dehogyan. Csak nem az óceán közepén, ahol minden előzetes elképzelés ellenére sem a szél, sem a hullámok nem egyenletesek, sőt. Tehát ha választhatnék, akkor szörfözni inkább egy olyan helyre mennék, ahol szépen törnek a hullámok partközlemben. Szörfözni ott jó, ahonnan a hajóval elindulunk (Kanári-szigetek, Zöld-foki szigetek), illetve ahova megérkezünk (Karibi szigetvilág) – közben pedig vitorlázni kell.

Inkább vitorlázónak, vagy inkább szörfösnek érzed magad? Egyensúlyban van még a két sport, vagy már átbillent a vitorlázás oldalára?

Az utóbbi 3-4 évben több ok miatt is többet vitorláztam, mint szörföztem, de ennek ellenére a szörfözés maradt a fontosabb számomra. Ha itthon vagyok és választhatok, akkor 4-es szél fölött mindig szörfözök. Természetesen más, ha előre elvállalok egy hajós programot. Ilyenkor akárhogy is fúj, beülök a hajóba és fájó szívvel nézem a szörfösöket.

Én nem választanám szét ennyire azt, hogy ki a szörfös és ki a vitorlázó. 10 évesen kezdtem vitorlázni, de a sportszerű vitorlázást 16 évesen abbahagytam a szörf miatt, viszont szörfösként is igyekeztem nem kihagyni a jó vitorlázási lehetőségeket. Ahol a Balatonon szörfözöm, ott már vagy 10 éve mindig vannak katamaránok is, így amíg nincs elég szél a sikláshoz, addig sem unatkozunk...

Hogy ütőképes legyen a csapat, úgy hallottuk, minimum 100 napos közös vitorlázás lett tervbe véve. Ezt mennyire tudod összeegyeztetni a családdal, a szörfözéssel és a munkával?

Az, hogy 100 napot megyünk-e, vagy kevesebbet, még a leendő támogatóktól is függ. Ebben a sok napban benne vannak a versenyek közötti hajószállítások is, amelyek csak a legénység felét igénylik, tehát be tudjuk osztani, hogy ki mikor hiányozhat. Pillanatnyilag úgy néz ki, hogy augusztusban nagyjából szabadok leszünk, ekkor szeretnék szörfözni menni, illetve talán majd télen, ha sikerül. Mivel már kb. fél éve tudom, hogy mekkora leterhelésre kell a Wild Joe miatt készü-

nöm, igyekeztem erre a munkámban is felkészülni, remélem, nem fognak összezsugorogni a hullámok a fejem felett. Majd a szezon végén, novemberben kiderül, hogy valóban sikerült-e mindent megfelelően összeegyeztetni. Mindenesetre ezen a hajón menni részint megtiszteltetés, részint pedig hatalmas lehetőség, rengeteget fogunk tanulni egymástól és a hajótól. **Hogy kerültél fel a hajóra?**

A hajón nem én vagyok az egyetlen szörfös. Bár még nem ismerem jól mindenkit a legénységből, de velem együtt legalább négyen vagyunk szörfösök, közöttük rajtam kívül még ketten voltak komoly funboard versenyzők korábban. A csapat magját az említett szörfös barátok alkotják, akikkel már régóta vitorlázom együtt itthon és tengeren is...

Mi a szereped a hajón?

Holnap megyünk a hajót átvenni és most lesz az első edzés is, tehát a szerepeket majd utána véglegesítjük. Valószínűleg az orrdeken és az árboc körül lesz majd a helyem, de ez még alakulhat. Mindenkinek meg kell tanulnia minden posztot, a kormányzástól az orrdekes szerepig, hogy szükség esetén mindenki mindenkit tudjon helyettesíteni.

Matto

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

Better by Design

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

info@hu.northsails.com
www.hu.northsails.com
+36 1 769 25 95

Grid Nagydíj, ifjúsági ranglista-verseny



A hagyományokhoz híven az idén is a május elsejei hétvége nyitotta meg a balatoni vitorlászezont az ifjúsági hajóosztályok részére, akik évről évre majális, virslievés és körhinta helyett Csupakon gyűlnek össze, hogy a hosszú tél után részt vegyenek az első komolyabb hazai megmérettetésen. Természetesen mindenki lázasan várja, hogy találkozzon régen látott kispajtásával, kíváncsian szemlélik a hajóosztályok névsorában történő változásokat, és persze ezen a versenyen az is megmutatkozik, hogy kinek mennyire volt sikeres a téli alapozása, felkészülése.

Bár kora tavasszal sokan készültek már melegvízi edzőtáborokban, külföldi versenyeken az idei versenyszezonra, s áprilisban már itthon is megmérettethettek a legifjabbak is különféle regattákon, ám mégis ez az az esemény, melyen minden olyan versenyző rajthoz áll, aki szeretne jó helyen szerepelni az éves rangsorban. Már az én gyerekkoromban is – pedig az nem mostanában volt – a csopaki viadal volt az éves ranglistát képező versenysorozat nyitó állomása, melyen már akkor is kíváncsian fűrkészünk, ki kapott új hajót, vitorlát, ki mennyit nőtt, változott a tél során. Gondolom, nem voltak ezzel másként a mostani fiatalok sem, akik számára

Áprilisban már itthon is megmérettethettek a legifjabbak különféle regattákon, ám mégis ez az az esemény, melyen minden olyan versenyző rajthoz áll, aki szeretne jó helyen szerepelni az éves rangsorban.

az első versenynapon kiváló alkalom nyílt a cseverészségre, kíváncsiskodásra az egész napos szélcsend jóvoltából. Másnapra azonban képeskönyvbe illő, tökéletes vitorlázóidő fogadta a versenyre érkező 155 versenyzőt. Öt hajóosztályban 17 klub 127 hajója mérkőzhetett meg egymással csodálatos, napsütéses időben, meleg DNY-i 3-4 Beaufort erősségű szélben, szép hullámos vízben. A kiváló időjárási viszonyok természetesen lehetővé tették a maximális, azaz négy futam lebonyolítását. Talán az év eleji izgalom vagy a berögződött előző évi mozdulatok okozhatták, hogy az idei évtől Laser 4.7-ben versenyző Vadnai Benjamin, aki az előző években sikert sikerre halmozott Optimist hajóosztályban, a nyitó futamon az optimistek számára kitzőtt betétbóját kerülte hátszélben, ami jó pár méterrel feljebb volt a lasereseknek szánt pályajelről, s természetesen a kis csapat minden tagja lelkesen követte őt ebben a tétében. Így aztán egyetlen 4.7-es versenyző sem teljesítette szabályosan a pályát, aminek eredménye természetesen – vagy talán ez mégsem volt olyan természetes? – érvénytelen célba érés volt, amire a versenyrendezőség fel is hívta minden egyes versenyző figyelmét. Mégis, amikor partra értünk, azzal szembesült a csapat, hogy érvényes, szabályosan teljesítettként szerepel az említett futam is az eredménylistán. Hosszas beszélgetés után, jókora tanító szándékkal vezérelve néhány edző úgy határozott, hogy szóvá teszi az incidenst a rendezőségnek és az eset jogszerű korrigálását kéri a zsűritől, hogy a gyerekek tanuljanak hibájukból. Így aztán az első futamon minden (nem szabályosan) célba futó hajót kizártak, mivel nem teljesítették érvényesen a futamot. Az eset további érdekessége, hogy bár sokan tudták, hogy nem azt a bóját kell kerülni, mégsem mertek változtatni, s a helyes pályajel felé vitorlázni. Sajnos az ún. „falkaszellem” még igen erősen él a gyerekekben, s ha az első, ráadásul a mezőny legeredményesebb versenyzője a rossz bóját is veszi, akkor is kitaróan követik. Szerintem ebből most sokan tanultak – saját kárukra. Vasárnapra úgy tűnt, hogy az előző napi csodás idővel nem ajándékoz meg bennünket a természet, ám mire a pályát kitűzték, a szél is megélenkült, s a felhők közül a nap is előbújott, így az OP kivételével a hajóosztályoknak újabb három remek futamot sikerült teljesíteniük. A legnépesebb mezőnyben, az optimisteknél, ahol 64-en álltak rajthoz, az abszolút versenyt és a legeredményesebb serdülőnek járó trófeát is Vadnai Jonatán nyerte, aki egyetlen ponttal, utolsó futamban megszerzett futamgyőzelmének

Öt hajóosztályban 17 klub 127 hajója mérkőzhetett meg egymással, csodálatos időben

köszönhetően előzte meg Péch Lórántot. Lóri így is felállhatott a képzeletbeli dobogó legfelső fokára, mivel az ifi optisok (12 év felett) versenyében ő bizonyult a legjobbnak a Gyapjas testvérek, Zsombor és Balázs előtt. A serdülőknél Jonatánt Szilasi Fábán és Tóth Levente követte a díjazottak rangsorában. A legkisebb kétszemélyes hajóosztályban, a Cadeteknél Bagyó Áron és Polgár Lukács minden futamot megnyerve, toronymagasan végeztek az élen klubtársaik, Munka Márton és Kanyicska Márk, valamint az ifik versenyében Rácz Béla - Asperján Dénes páros előtt, míg a serdülők között az abszolút lista bronzérmesei, Borsos Gergő és Szilassy Emese szerezték meg a győzelmet Simó Márton és Molnár Zsófia, valamint a Bors Máté – Horváth Balázs kettős előtt.

Laser 4.7-ben az első futamon elszenvedett hibás pályatejeljesítésük miatt minden versenyző kénytelen volt a fent említett futamot ejteni, így lényegében a további futamok mindegyike beleszámított az értékelésbe. Vadnai Benji magabiztosan utasította maga mögé a mezőnyt, mindössze egyetlen futamon sikerült letaszítani őt trónjáról, amikor is az összesítésben Takács Levente mögött harmadikként végző Huszka Mátyás szelhetette át elsőként a célvonalat. A laser radiálósoknál is hasonló volt a felállás, ott Bathó Péter nem hagyta érvényesülni ellenfeleit, csupán egyetlen futamon előzte őt meg az ezüstérmet szerző Mátyás Viktor. A bronzérmet Hunfalvy Péter szerezte meg, míg a lányok között Haidekker Barbara vehette át a legeredményesebbnek járó díjat hűgával, Zitával karöltve, aki a 4.7-eseknél zsebelte be ugyanezt az elismerést. A 420-

asok versenyében a bajnok kettős, Grams Dominik – Doubravszky Bálintt végeztek az élen a Laser 4.7-et idén kétszemélyes hajóosztályra váltó női páros, Péch Fanni – Héjj Eszter, valamint Gráfel Vince és Weidinger György előtt. Fanni és Eszter természetesen megszerzte a legeredményesebb női 420-as párosnak járó díjat, melyet a cadetosoknál Bagyó Nóra – Kendeh Lili, az optimisteknél pedig Cséby Flóra vihetett haza. Külön díjjal, egy kiülőpaddal térhetek haza a legeredményesebben szereplő klub, azaz a BYC versenyzői, akik biztosan hasznát veszik nyereségüknek a fizikai felkészülés során. A következő, sorban második ranglista-versenyre már az iskola befejezése után, a nyári szünet első hétvégéjén kerül sor Balatonfüreden, melyet valószínűleg több szempontból is alig várnak a fiatalok.

E.B.

Az első skiff-siker Skiffmania, Ammersee április 30-május 2.

Megszületett az első igazi skiff-siker a Liberty Sailing Team, azaz Újhelyi Gáspár Miklós, Szépfy Zsombor és Majthényi Mátyás jóvoltából, akik a németországi Ammerseen rendezett Skiffmania elnevezésű regattán megnyerték a 18-as skiffes versenyt. Újhelyi Gáspár Miklós, alias Tyutyu, Zsombi és Matyi pár éve váltott hajóosztályt, s 49es versenyzést követően kipróbálták a megszerették a háromszemélyes, 18 lábás skiffet, melyből jelenleg négy egység található a Balatonon, ám hazai versenyen csak két évente, a trapézos hajók számára is engedélyezett Kékszalagokon vehetnek részt. Azon már többször is bizonyították tehetségüket, két éve az ötödik, négy éve a hatodik, azt megelőzően pedig a harmadik helyen értek célba, valamint győzedelmeskedtek már az évadnyitón és a Tihany-kerülőn is. Mégis, ha osztályban szeretnének versenyezni, hazai verseny híján külföldre kell utazniuk, ahol részt tudnak venni az osztály öt fordulóból álló grand prix versenysorozatán, melynek néhány állomására már korábbi években is elutaztak. A siker azonban eddig váratott magára. Most viszont a három fiatal megmutatta, hogy a magyar versenyzőkkel is kell számolni a skiffes világban. Noha a németországi verseny nem volt része a GP-nek – melynek első állomása Bibionében lesz Pünkösdkor –, a fiúk győzelme így is óriási lépés a hazai skiffvitorlázás számára. A május első hétvégéjén zajló háromnapos versenyen gyenge szélben, esőben és hidegben versengett egymással a regattára érkező 10 egység, majd a hétvégén csatlakozott hozzájuk a 29er, 29er XX és a 49er mezőny is, akiknek a szombati nap széltelenségének köszönhetően meg kellett elégedniük egyetlen nap versenyzéssel. Itthon a fent említett hajóosztályok közül csupán az olimpiai osztályt, a 49est ismerjük, pedig „kistestvére” a 29er, – ami szintén kétszemélyes, ám csupán a manschaft trapézol – egyre népszerűbb világszerte. Erre a versenyre is 29 hajó érkezett, míg „nagytestvére”, a 29er XX is bemutatkozott öt egység jóvoltából. A számunkra eddig talán ismeretlen 29er XX már mindkét versenyző számára trapézos, squaretop nagyvitorlával és majdnem topra húzható gennakerrel rendelkezik, s erősen lobbiznak női olimpiai



osztályként való elismeréséért a 2016-os riói olimpiára. De térjünk vissza fiainkhoz. Az első napon még szép időben, nyugatias, part felől fújó, ennek megfelelően igen pörgölődő, s meglehetősen csíkos 2 Beaufort erősségű szélben 4 futamot sikerült lebonyolítani, ahol két első, egy második és egy harmadik helyezésüket követően az összesített lista második helyen álltak egyetlen ponttal lemaradva a Nocke-Wihlfahrt-Adomeit hármastól. A szombati nap főként várakozással telt, noha volt egy próbálkozás a szakadó esőben, ám a breeze ereje nem tartott ki egyetlen futamig sem. A mindent eldöntő utolsó versenynapon a cél természetesen az első helyet elfoglaló németek legyőzése volt, ami a sok balszerencse következtében már-már meghiúsulni



látszott. Tyutyu kétszer is leszakadt a trapézról, melynek következtében a fiúk begyűjtöttek egy harmadik és egy ötödik helyezést, míg ellenfelük egy második és egy első helyet produkált,

így hat pontra növelte előnyüket. Szerencsére azonban a német rendezőség nem sietett haza, s annak ellenére, hogy vasárnap volt, 13 fok, szakadó eső és igen gyenge, 1-2 -es szél, mégis további két futamot bonyolított le, melyben Tyutyuék visszavághattak. Mindkét futamot megnyerték, sőt ellenfelük és közélük még egy egység becsúszott mindkét futamon, így azonos ponttal, ám több első helyezéssel, s ennek megfelelően a győzelmet megszerezve fejezték be a regattát. Öröm az örömben, hogy a németek elfelejtettek kieső futamot számítani a 8 futamos versenyen, így először csak a második helyen szóltották fiainkat, mely hibát

hamarosan orvosoltak, s természetesen korrigálták az eredményt. Ezt a kis malórt azonban csak mi tudjuk, na és persze a résztvevők, ám a hivatalos lista élén három magyar fiú neve szerepel, akik németországi győzelmükkel megszerezték az első magyar skiffes sikert.

E.B.

Eredmények:

1. Újhelyi Gáspár Miklós/Majthényi Mátyás/ Szépfy Zsombor
2. Philipp Nocke/Urs Wihlfahrt/Julius Adomeit
3. Stefan Ritsche/Dominik Enzmingier/Max Friedrich

Melges 24 Olasz Bajnokság – Volvo kupa

Május 6-10. között rendezték meg Algheróban az Olaszországban rendkívül nagy népszerűségnek örvendő Melges 24 hajóosztály Volvo Cup versenysorozatának harmadik regattáját, mely egyben a hajóosztály Olasz Bajnokságát is jelentette. Az öt regattából álló versenysorozaton hazánkat két egység is képviselte: Vírus névre keresztelt hajójával Litkey Árpai csapata, valamint a két éve Team Proximo színeken versenyző dél-afrikai származású Ian Ainslie nemzetközi formációja. A négy napos viadal változatos időjárási viszonyokat, szoros futamokat, s nehéz óvási döntések tárházát tárta elénk. Maga a helyszín fantasztikus adottságokkal rendelkezett. A rendezők egy egész kis városrészt alakítottak ki a verseny résztvevői és a kíváncsiskodó nézőközönség számára a kikötő közelében, közvetlenül Alghero ódon történelmi városfalának tövében, ahol számos esti szórakoztató programmal szolgáltunk mind a versenyzők, mind pedig a

látogatók számára. Egy elvonuló front következtében az időjárás nem a megszokott, várható oldalát mutatta, így az első két napot gyenge, forgolódó 6-12 csomós szél jellemezte, mely-



nek következtében kettő, illetve egy futamot sikerült lebonyolítani. A harmadik nap azonban igazi felüdülés volt a maga stabil kifűjt szelével, így három futammal gyarapodhatott a mezőny. A kedvező széljárásból azonban sajnálatos módon az utolsó versenynapra nem ma-

radt semmi, így a vasárnap a pihenés jegyében telhetett. Legálábbis ami a versenyzőket illeti – a zsűri kemény napnak nézett elébe. Történt ugyanis, hogy az előző napon az Uka Uka Racing

csapatot korai rajt miatt visszahívták, minek következtében csupán a 25. helyen értek célba, s ezt a csapat jogtalannak ítélte meg, ezért jogorvoslati kérelmet nyújtott be. A zsűri hosszas, majd kétórás tárgyalást követően helyt adott a csapat kérelmének, s az addig teljesi-

tett futamaik alapján számolt átlagpontot ítél meg számukra, mellyel a csapat előreugrott a lista élére vetélytársaik, az addig vezető Saetta elé. A jogorvoslat beadását megelőzően ugyanis a Niccolo Bianchi kormányozta Saetta állt az élén 13 ponttal, megelőzve Flavio Favini Blu Moon csapatát és Lorenzo Bressani Uka Uka Racingjét, akik pontazonossággal (20 pont) foglalták el a dobogó második és harmadik fokát. Természetesen másnap – pláne, hogy a szélcsend miatt futamra sem kerülhetett sor – nem hagyhatta ezt szó nélkül az addig nyerési esélyes Saetta legénysége, s beadtak egy óvást a zsűri előző napi döntése ellen, mivel úgy ítélték meg, hogy túl kedvező jogorvoslatot kapott az Uka Uka Racing csapata. Így aztán a vasárnap a zsűri számára igen kemény feladatot tartogatott. Majd hat órán keresztül tárgyaltak az óvás kimeneteléről, végül a kecske is jól lakjon, a káposzta is megmaradjon elvet vallva az Uka Uka Racing előző napi jogorvoslatára kapott pontszámot

ezúttal túlságosan előnyösnek találták, melyet korrigáltak, minek következtében mindkét csapatot bajnokként hirdették ki. Így esett meg, hogy idén két nemzeti bajnok csapata van Melges 24 osztályban Olaszországnak Bressani és Bianchi csapatának köszönhetően. A hazánkat képviselő két csapat közül ezúttal is a Team Proximo

nemzetközi csapata szerepelt jobban. Ian Ainslie a 14. helyen zárták a versenyt, változó teljesítményt nyújtva. Ainslie az utóbbi években rendre match race, azaz páros versenyeken vett részt, melynek során elszórt a mezőnyben vitorlázástól, a nagy létszámú rajtoktól, ami fontos szerepet játszik a Melges 24 osztály szoros versenyein.

Biztató azonban, hogy a hat futam során sikerült egy negyedik és egy második helyezést is bezsebelniük, ami kifejezetten jó teljesítmény az igen erős mezőnyben. Mindeközben a Litkey Árpai kormányozta magyar egység a 17. helyen fejezte be a bajnokságot a 42 hajót számláló mezőnyben. Árpai ugyan rengeteg tapasztalattal rendelkezik

ebben a hajóosztályban is, ám csapattársai csak idén kezdték el a versenyzést – ehhez képest a csapat kiválóan helytállt a rangos versenyen. **E.B.**

1. **SAETTA** – *Niccolo Bianchi* 13 pont, **UKA UKA RACING** – *Lorenzo Bressani* 13 pont
3. **BLU MOON** – *Flavio Favini* 20 pont

Expert Olympic Garda Berez Zsombi ismét a medal race-ben!!!

Május 12-16. között rendezték a Garda-tavon az olimpiai hajóosztályok Eurolymp versenysorozatának grade 2-es versenyét, melyre az azonos időpontban zajló spliti finn dingi Európa-bajnokság miatt egyvel kevesebb hajóosztály résztvevői neveztek. A mezőny azonban így is számos neves vitorlázóval büszkélkedhetett.

Az öt helyszínen zajló eseményre 40 ország 250 versenyzője adta le nevezését tíz hajóosztályban: 49er, Laser, Laser Radial, férfi és női 470, Star, női match race, férfi és női RSX és a paralimpiai egyszemélyes 2.4-es osztályban. Természetesen rajtához áll az olasz vitorlássport legjobbjai mellett számos Európa- és világbajnoki helyezett is. Hazánkat ezúttal három hajóosztály versenyzői képviselték. Az ötnapos regattán rajtához állt a Team Proximo csapatból Berez Zsombor laserben, a Sallai Gábor – Perjés Bálint kettős 470-ben, Litkey Árpád – Mesterházy-Nagy Ákos Starban, a Spartacus versenyzői, Tenke Tibor és Bezeréti Miklós, valamint az Almádi Yacht Club 49er-es párosa, Haidekker Balázs és Nobilis Demeter. Mindhárom csapat pár nappal a verseny kezdete előtt érkezett a helyszínre, némi edzést tervezve, ám az időjárás ezt nem tette lehetővé. A szemerkélő eső, a felhős, párás idő következtében a szokásos délutáni termik-szél nem érkezett meg egyik napon sem, így csak a part közelben lengedező enyhe breeze-ben lehetett próbálkozni a vitorlázással, ami azonban komoly felkészülést nem tett lehetővé. Az időjárás a verseny kezdetével sem mutatta szebbik oldalát, így az első napon nem is sikerült

Csütörtökön és pénteken is halasztással kezdődött a verseny

egyetlen futamot sem lebonyolítani, csupán hosszas vízi és parti várakozással, zuhogó esővel, sziklák alól foltokban lebukó erős pöffökkel találkozhattak a versenyzők. A következő napon azonban már kezdetét vehette a viadal, hiszen 10 óra körül elkezdett fújni a déli szél, ami egyre jobban erősödött, így a futamokon már kifűjt 4-5-ös, helyenként erősebb szélben vitorlázhattak. A Riva előtti laseres és 470-49er pályán 3-3, illetve a 49er-esek részére négy futamot sikerült lebonyolítani, melyen Zsombi remekül teljesített, s az első nap végén a tizedik helyről várta a folytatást, míg csapattársai, Sallai Gábor és Perjés Bálint a mezőny közepén vitorlázott, s a 13. helyezéig jutott. Az Almádi Yacht Club újonc 49er-es párosa, Haidekker Balázs és Nobilis Demeter – akik először vettek részt ebben a hajóosztályban nemzetközi versenyen, – igencsak a mély vízben találták magukat, több társukhoz hasonlóan jó néhányszor borultak az erős szélben, így az első futamot nem is sikerült befejezniük. A következő három futam során azonban a fiúk összeszedték magukat, s javuló teljesítményt nyújtva (14, 13, 12) előrébb masíroztak a 13. helyre a 21 hajót számláló mezőnyben. A következő nap sem maradt izgalmak nélkül. A rendezőség négy, illetve öt futam lebonyolítását tervezte, azonban az időjárás ezúttal is közbeszólt. Délután óriási fekete felhők kezdtek alászállni a tavat körbeölelő sziklák közül, s az addig 15-20 csomóval fújó szél is egyre jobban kezdett erősödni. A rendezőség látva a szél folyamatos erősödését és a sziklák fölött megjelenő villámokat, úgy döntött, hogy partra engedi a versenyzőket, ami egyáltalán nem ment zökkenőmentesen. A laseresek és a 470 mezőny eleje még viszonylag rendben elérte a kikötőt, ám a nagy hullámmásban, erős szélben komoly nehézség



get okozott a déli irányba teljesen nyitott sólyán a hajók kivétele. Sok hajó felborult, sodródott a kövek felé, így a rendezőség és az edzőmotorosok győzték elhúzni és menteni a hajókat a kövekre sodródás elől. Nekünk, magyaroknak is volt benne részünk, ám az égiek velünk voltak és megsúztuk nagyobb károk nélkül a partra szállást is. A nap összességében azonban sikeresnek volt mondható, a lasereknél három kiváló futam került megrendezésre, s Zsombi egy helyet javítva előrébb lépett a 9. helyre a 77 fős mezőnyben, noha az utolsó futamon a rajtnál történt incidensének (ráborult egy társa, melynek következtében maga is elvesztette az uralmat hajója felett) következtében két remek futam után a 38. helyen futott be. Sallai Gábor és Perjés Bálint – bár maradtak az összesített 13. helyen –, az utolsó két futamon kiváló rajtok után már az élvonalban tudtak vitorlázni. 49eres kettősünk, Haidekker Balázs és Nobilis Demeter két helyezést hátrébb esett ugyan az

összesített listán, ám rengeteg tapasztalattal lettek gazdagabbak a nap végére, nemcsak a versenypályán, de a felkorbácsolt tavon való túlélés során szerzett tapasztalataik révén is. Mindeközben a starosok Malcesinében zajló versenye újabb három futammal gyarapodott, melyben a Tenke Tibor – Bezeréti Miklós kettős hat futam után a 19. helyen állt a 35 hajót számláló mezőnyben, míg Litkey Árpád – Mesterházy Nagy Ákos néhány hellyel mögöttük, a 25. helyről várta a folytatást. Az utolsó napon hasonló szélviszonyok között újabb három, illetve négy futammal lettek gazdagabbak a hajóosztályok, melynek során mind Zsombi, mind pedig Gabóék, valamint starosaink is javítottak összesített helyezésükön, ami Zsombinak a legjobb tíz számára lebonyolítandó medal race futamba való kerülést eredményezte. Sajnos, a többi hajóosztályban nem sikerült a fegyvertény, 470-ben Gabóék két hellyel maradtak le a medal race futamról, s a 12. helyen fejezték be a regattát, míg a 49eres újoncok a 18. helyen végeztek a 21 hajót számláló mezőnyben. Noha starosaink az utolsó futamon remekeltek, – Litkey Árpád a 7., Tenke Tiborék a 11. helyen értek célba – az összesített lista első tíz helyezettje közé kerülés nekik sem sikerült. Zsombi azonban ismét résztvevője lehetett a medal race futamnak, ahol változó erejű, forgolódo északi szélben, kétkörös kreutzhátszeles pályán a harmadik helyet szerezte meg az ausztrál és koreai versenyzők mögött, mellyel ugyan maradt az összesített kilencedik helyen, ám fantasztikus érzést, örömteli pillanatokat szerzett számunkra a legjobb tíz között harmadik helyen célba érkező magyar laser versenyző. **E.B.**

Finn dingi Európa-bajnokság, Split Ivan Kljakovic Gaspic megvédte Európa-bajnoki címét

A 97 versenyzőt felsorakoztató Felnőtt és Junior Európa-bajnokságot május 11-16. között bonyolították le a Finn dingi hajóosztály számára déli szomszédainknál, Splitben. A horvátok előző évben legeredményesebb sportolójának választott Gaspic, alias Bambi a medal race-en megszerzett második helyezéssel hazai pályán megvédte Európa-bajnoki címét, melyet önfelédtt örömmel ünnepelt a helyi közönség. Nem csupán Gaspic teljesített remekül a versenyen, de kiemelkedő eredmény, hogy az első tízben három horvát egy-ség is szerepelt, mellyel kivívták a legeredményesebb országnak járó elismerést.

Nehézkesen vette kezdetét a regatta, melyre 26 ország 97 versenyzője, köztük 23 junior (21 év alatti) érkezett Splitbe. A meteorológia által előre jósolt déli szél helyett csupán eső érkezett, így az első versenynapot pihenéssel, beszélgetéssel, várakozással töltötte a

mezőny. A következő napon ugyan megérkezett a várva várt szél, ám a futam alatt 90 fokot fordult iránya, így azt törölni kellett. A gyenge, instabil szél és az erős áramlás megnehezítette mind a versenyzők, mind pedig a rendezők dolgát, akik az előző nap sikertelensége miatt három futam le-

bonyolítását tervezték a második napra, ami ezúttal is meghiúsult, s be kellett érn egyetlen érvényes futammal, melyet Mate Arapov teljesített a leggyorsabban. A mieink közül Pál Gaszton kezdett a legjobban, ő a 26. helyen ért célba, míg Beliczay Marci a 40., Hirschler Ricsi a 79., Mónus

Gyula a 89., Huszár Géza a 90., Haidekker Elemér pedig egy 95. helyezéssel kezdte a versenyt. Már a harmadik napnál járt az EB, s ezúttal is csupán egyetlen futammal gyarapodott a mezőny, az is gyenge szélben zajlott, így igencsak gondban volt a rendezőség, hogy egyáltalán sikerül-e annyi futamot teljesíteni, hogy a kontinens-

zet 2. és 6. helyezéseinek köszönhetően az összesítésben előrelépett a harmadik helyre a svéd Birgmark és a francia Lobert mögé. A mieink továbbra sem találták a fonalat, s a mezőny második felében, illetve annak végén vitorláztak. A szombaton délután lebonyolított újabb két futamot követően a spanyol Trujillo vette át a ve-

zetést, ám olyan kiélezett volt a küzdelem, hogy a legjobb tíz számára lebonyolított medal race futam előtt matematikailag kilenc versenyző, reálisan nézve az első hat közül bárki megszerezhetette a végső győzelmet. A legfontosabb pillanatban azonban a horvát versenyzők tudtak leginkább koncentrálni, s kihasználni helyismeretüket a forgolódo, pöffös szélben. A medal race futamot a szintén horvát Arapov nyerte Gaspic előtt, aki így megszerezte a végső győzelmet az angol Wright és a svéd Birgmark előtt. A korábban élen álló Trujillo rosszul kezdett a végső futamon, az első pályajelet utolsóként kerülte, így a dobogóról is lecsúszott. A medal race futamot végül 8 hajó fejezte csak be, mivel a francia Lobert begyűjtötte második büntetését, melyet pumpálásért szabtak ki rá, ezért a szabályoknak megfelelően ki kellett állnia, míg honfitársa, Thomas Le Breton az éjszaka során megbetegedett, így nem tudott rajthoz állni. A junioroknál a címvédő görög Ioannis Mitakis – aki az előkelő 12. helyen végzett az összesítésben – ismét bezsebelte a végső győzelmet, míg két amerikai fiatal, Luke Lawrence és Caleb Paine szereztek meg a junior ezüst, illetve bronzérmeket összesített 30. és 40. helyezésselükkel. A mieink ezúttal nem tudták felvenni a versenyt az élmézőnyvel, nem sikerült megfelelően alkalmazkodniuk a rendkívül instabil, forgolódo szélviszonyokhoz és az azokhoz párosuló erős áramláshoz, így a mezőny második felében végeztek. **E.B.**

A magyar PATA árbocok sikere a Finn dingi Európa-bajnokságon

A Splitben május 16-án véget ért felnőtt és junior finn dingi Európa-bajnokság mindkét aranyérmese, a horvát Ivan Kljakovic Gaspic és a junior görög Ioannis Mitakis is az Antal „Lópata” Gábor által Fóton gyártott PATA HD árboccal vitorlázott. Óriási siker ez a magyar hajóépítő szakmának – és természetesen az egykori válogatott finnes Lópatának is, akinek a műhelye a világ négy finnárbc-gyártója közé tartozik. „A piacvezető cég a British Aerospace leányvállalata, el lehet képzelni, milyen tudományos-technikai háttérrel dolgoznak. Büszke vagyok a spliti kettős sikerre, ezzel, remélem, tovább erősítjük a stabil második-harmadik helyünket a piacon” – mondta Antal Gábor a Porthole-nak. „Az új fejlesztésű HD árbocoknál magasabb modulusú karbont használunk, ez jellemző módon megrövidíti az árboc reakcióidejét. Azaz ha egy pöff hatására az árboc felső része kihajlik, nyit a vitorla, akkor ezt követően, a széllökés elmúltával, az új HD árboc hamarabb visszanyeri eredeti alakját, hamarabb zárja a vitorlát, mint a hagyományos modellek.” A spliti nemzetközi mezőny tizenöt százaléka használt egyébként magyar PATA árbocokat, a csillogó sikerek hatására valószínűleg nő ez az arány. **VL**

viadal érvényessé váljon. Szerencsére az égiek megkönyörültek a versenyzőkön és a rendezőkön is, de csak pénteken késő délután. Addig ismételt halasztás és várakozás, és egyre feszültebb hangulat a kevés futamszám miatt. Az előjelzés szerint 17 óra körül volt várható a Jugo (DK-i szél) érkezése, és láss csodát, 16.55-kor tényleg elkezdett lengedezni a szél, mely szépen erősödött – olyannyira, hogy a futam második felében már a pumpálást engedélyező O lobogót is kitűzte a rendezőség. A kevés futamszám miatt újabb futamot bonyolítottak le a késői időpont ellenére, így a mezőny naplemente után futott be, és sötétben ért partra. A horvátok nemzeti hőseként tisztelt Gaspic az első napon még gyengébben kezdett, ám a csütörtöki 3. és pénteken megszer-



VÉGEREDMÉNY

1. CRO 524 Ivan Kljakovic Gaspic
2. GBR 11 Edward Wright
3. SWE 11 Daniel Birgmark
4. ESP 100 Rafael Trujillo 41
5. CRO 25 Marin Misura 49
6. CRO 2 Mate Arapov 52
45. Pál Gaszton
54. Beliczay Márton
82. Hirschler Richárd (junior 19.)
84. Huszár Géza
87. Haidekker Elemér (junior 22.)
96. Mónus Gyula

Optimist-siker Hollandiában

Május 13-16. között a hollandiai Workumban 16 ország 693 fiatal versenyzőjének részvételével rendezték meg a Dutch Youth Regatta elnevezésű rangos nemzetközi versenyt, melyen nyolc hajóosztályban – Optimist, Cadet, Splash, Flash, 420, Laser Radial, 29er és Techno 293 – mérhették össze tudásukat a versenyzők. Hazánkat a legnépesebb hajóosztályban, a 228 indulót számláló Optimistben hat versenyző, Vadnai Jonatán, Gyapjas Zsombor és Balázs, Előházy Dorottya, Tóth Levente és Varga Dániel képviselte Török Péter és Perényi Miklós edzőkkel. A négynapos regattát remek szélviszonyok között, kissé ugyan hűvös időben, de legalább a holland időjárásra gyakran jellemző eső nélkül sikerült lebonyolítani. Háromnapos selejtezőket követően - melyeken 8 futamon mérkőzött meg egymással a népes gyereksereg napi sorsolású csoportbeosztásokkal – az utolsó napon zajlott a kétfutamos döntő, arany, ezüst, bronz és smaragd csoportra osztva a versenyzőket. A júliusban Lengyelországban megrendezésre kerülő Európa-bajnoksághoz hasonlóan a gyerekek ezúttal is a megszokott hazaitól eltérő kis trapéz-pályán

vitorláztak, mely kreutz, félszél, hátszél (kapukerüléssel) és kreutz szakaszokból áll. A selejtezők során nyújtott teljesítményük révén optimisteseink közül hárman a legjobb, azaz az arany csoportba kvalifikáltak magukat, míg a többiek az ezüst csoportban versenyezhetek a döntő futamokon. Vadnai Jonatán egyből egy futamgyőzelemmel nyitott a regattán, s végig egyenletesen, magabiztosan, igen koncentráltan versenyzett, betartva az edzői tanácsokat. Hasonlóan jól teljesítettek a selejtezők során a Gyapjas testvérek is, Zsombi a legeredményesebb magyaroként jutott be az arany csoportba, ám ott többször is hibázott, így hátrébb csúszva a 42. helyen tudta befejezni a versenyt. Testvére, Balázs is szépen vitorlázott, ám három futamban – köztük a döntő második futamán is – rontott, így az összetett 21. helyet tudta megszerezni. Jonatán azonban kitartott a verseny végéig, s a két legfontosabb futamon megszerzett 7. és egy 6. helyével a kiváló ötödik helyezést tudta megszerezni az összesített listán, mellyel a legeredményesebb európai induló lett. Az Optimist-mezőny egyik kiválósága, a spanyol származású Carlos Robles ezúttal is fantasztikusan vitorlá-

zott, hét első, egy második és egy harmadik helyet szerzett meg, ám az utolsó futamon pumpálásért megfűtülték, ezért ki kellett állnia, ami azonban döntő léven nem volt ejthető, így meg kellett elégednie a 11. helyezéssel. Hasonlóan jól szerepelt az amerikai Screve Romain is, aki hat futamgyőzelmének köszönhetően a dobogó második fokát foglalhatta el a szupergyorsaságú szingapúri Yokoyama mögött. Érdekesség egyébként, hogy a holland válogatott munkáját az az argentin származású Bocha segítette, aki az optis versenyzők által jól ismert oktató DVD-t készítette. Jonatán kiváló teljesítménye és a többiek szép futameredményei ígéretesnek mutatkoznak a jövőre nézve. **E.B.**

EREDMÉNYEK	
1.	Yokoyama Elisa Yukie (SIN)
2.	Screve Romain (USA)
3.	Lee Bryan (SIN)
5.	Vadnai Jonatán
21.	Gyapjas Balázs (BYC)
43.	Gyapjas Zsombor (BYC)
79.	Előházy Dorottya (RIVE)
90.	Tóth Levente (RIVE)
99.	Varga Dániel (BYC)

Magyar Szörf Bajnokság 100 km/h-s kezdés

Május 15-16-án a hazánkban végigsöprő orkán előszelében rendezték meg a Magyar Szörf Szövetség 1. futamát, a Birdland Kupát Balatonfüreden. Az időjárás-előrejelzésből már szombat reggel látszott, hogy a versenyek megrendezésével sietni kell, a windguru csillogai már előre kiakadtak, az összes prognózis „világvége” időjárást ígért. A versenyrendezőiség ezért négy gyors futamot tervezett a Raceboard osztályok-

nak, és öt futamot a Formula osztálynak. Az első rajtnál még csak 3-4 Beaufortos szél fúj, majd a futam közben kezdett erősödni, kiváló körülmények között lehetett versenyezni. A második futamban a 25 versenyzőből csak 11-en tudtak célba érni, a szél erőssége elérte 6 Beaufortot, a harmadik futamban már 7-es befújásokat is mértek, mentőmotorosaink folyamatos munkában voltak, hogy a versenyzőket épségben visszajuttassák a partra.

A harmadik futamban igencsak megcsapant a mezőny, hiszen 6 ember ért célba. A versenyrendezőiség a biztonság megőrzése érdekében parton halasztást rendelt el. Minden osztályban egyértelmű volt a sorrend, csak Molnár Ákos (Formula osztály) szenvedett árboctörést, ezért sajnálatos módon nem tudta teljesíteni az első futamot, és kieső híján nem tudta kiejteni DNF-ét. Vasárnap már nem mentünk vízre, hiszen a szél erőssége meghaladta a 100 km/h-t. Reméljük legközelebb kicsit gyengébb szélben – és napsütésben – megrendezett futamokról számolhatunk be!

MSZSZ



YACHT KLUB AGÁRD A klub, amely ismét a versenyzőké!

A Yacht Klub Agárd 2002-ben alakult azzal a nem titkolt szándékkal, hogy a Velencei-tó mellett ismét fellendítse a vitorláséletet, az utánpótlás-nevelést. Ennek megvalósításán Tímár Péter edző dolgozott nagy elszántsággal, rengeteg kreatív ötlettel zsebében, de a klub vezetősége is mindent megtett a gyerekek minőségi versenyeztetése érdekében. Gyönyörű klubház épült, melyet a versenyzők teljes körű kiszolgálásának megfelelően alakítottak ki. Számos vitorlázni vágyó fiatal vett részt a nyári „Timu táborokban”, ahol nem csupán a vitorlázás rejtelmeibe pillanthatott bele az ifjúság, hanem teljes képet kaphatott a vitorlázó életmódról, a Velencei-tó környékének természeti

szépségeit felfedezve. A táboros gyerekek cseperedtek, fejlődtek, megkezdődhetett a versenyzői program, melynek következetes munkája és megfelelően felépített tematikája következtében szépen fejlődtek a versenyzők, s egyre több szép eredménnyel büszkélkedhettek. Karé Réka bajnoki címet szerzett, egyre előrébb végeztek a fiatalok az éves rangsorban, Györfly Bálint, Mátyás Viktor dobogós helyezéssig jutott. Ám az élet – a látszat ellenére – nem volt fenéig tejfel. Gazdasági nehézségek kezdtek el körvonalazódni, melyek az évek során egyre élesedtek, nehezítve ezzel a fejlődést, munkát, így a versenyzők nagy része szülőikkel, edzőikkel kénytelen volt szeretett telepét elhagyni, s a VVSI telepén folytatni a munkát, ahol területet béreltek. Tímár Péter és az időközben a csapathoz csatlakozó Majthényi Zsombor a mostoha körülmények ellenére kitartóan folytatta a megkezdett munkát, s készítette fel a versenyzőket a megméretteté-

sekre. Ekkor érkezett a külső segítség a Tihanyi Hajós Egylet, Rutai István és Rutai Andi, továbbá Fa Nándor közreműködésével, akik felkarolták, s hivatalos keretbe foglalták a fiatalok és edzőik ténykedését. Új telephely, gyönyörű, jól funkcionáló klubház, remek mólórendszer, kitartó munka, s ismét pezsgő vitorlásélet. Ám a fiatalok, szülők, edzőik továbbra is rágaszkodtak gyökereikhez, eredeti klubjukhoz, bázisukhoz, így a háttérben folyamatosan küzdöttek a klub nevéért, múltjukért, jövőjükért. Megannyi közgyűlés, tárgyalás, okoskodás után 2010 februárjában a lelkes csapat visszakapta a Yacht Klub Agárd nevet, melyet büszkén viselnek azóta is a versenyeken, s megtesznek mindent hírnevének növelése érdekében. A versenyzők fejlődése, a szép eredmények számának növekedése igazolta, hogy a kitartó

munkának, a közösség erejének igenis meglehet az eredménye. Egyre több a saját nevelésű válogatott versenyzők száma, akik kiváló eredményeket érnek



Virág Zsófia (YKA) remekül kezdett a luganoi laser EK-en. Az első nap végén az élen állt, de sajnós technikai gondjai akadtak, és így a 13. helyen fejezte be a versenyt.

el. Györfly Bálint, Mátyás Viktor, Gengeliczy Sára, Héjj Viktória, Földesi Gergő, Kovács Dániel, Virág Zsófi és Héjj Eszter oszlopos tagjai a magyar és nemzetközi versenyeknek, ahol újból büszkén viselik klubjuk nevét. A Yacht Klub Agárd ismét – vagy fogalmazhatnánk úgy is, hogy még mindig – él, fejlődik, dolgozik, s reméljük, hogy még sok éven keresztül olvashatjuk versenyzőinek nevét az eredménylisták élvonalában. **E.B.**

Central European Cadet Cup, Lengyelország

Néhány évvel ezelőtt négy ország Cadet Osztályszövetsége (Csehország, Magyarország, Lengyelország, Németország) elhatározta, hogy újtárra indít egy új kezdeményezést, mely által az ifjúsági versenyzők jobban megismerkedhetnek egymás országainak szokásaival, kultúrájával, de a fő cél mindenekelőtt az volt, hogy közelebb hozva egymáshoz a négy ország cadet-vitorlázóit, egy remek versenyen méretethessék meg magukat az ifjoncok. A 2005 óta évente megrendezésre kerülő négyfordulós – országonként egy – regattán a versenyek eredményének összeadását követően hirdetik ki minden évben a legeredményesebb párost, aki elnyeri a CECC kupát. A négy verseny közül egy – értelemszerűen a legrosszabbul sikerült eredmény – kiejthető.

Az idén május 14-16. között megrendezett lengyelországi fordulón hat egység képviselte sikeresen hazánkat. A Poznan melletti kis tavon lebonyolított háromnapos versenyen változó irányú és erejű szélben kilenc futamot teljesített a négy országot képviselő hatvan páros. Bors Máté és párja, Horváth Balázs az összesített 7. helyen végzett, megszerelve a legeredményesebb serdülő kettősnek járó trófeát, míg Kristóf Juli és Varró Gergő a korcsoportos bronzéremmel térhetett haza. A hosszas, majd' 14 órás utat követően

a fiatalok kissé fáradtan kezdték meg a versenyzést az első napon, melyen három futamot bonyolítottak le az 1-3 Beaufort erősségű ÉK-i szélben. Mátéék az első két futam során a mezőny közepén vitorlázta, ám a nap végére sikerült alkalmazkodniuk a helyi pöffös, forgolódló szélhez, s az utolsó futamot az ötödik helyen zárták. A következő napon – melyen újabb négy futamot rendeztek meg a régi típusú olimpiai háromszög-pályán – a hazánkat képviselő hat egység közül ötnek sikerült az első tizen vitorlázni, akár több futam erejéig is. A Kristóf Juli – Varró Gergő kettős kétszer végzett a hetedik és egyszer a kilencedik helyen, míg Bors Máté és Horváth Balázs harmadik, ötödik, nyolcadik és egy 15. helyezéssel jó pár lépést tettek előrébb az összesített listán. A Munka Marci – Kanyicska Márk kettős Mátéékhoz hasonlóan három futamon is a legjobb tíz között vitorlázott, s bezsebelt egy 4. és egy 8. helyezést is. Kerekes Zsombor és Rácz Levente is megcsillogtatták tudásukat egy futam erejéig, amikor is negyedik helyen szeltek át a célvonalat, ám sajnos a nap végén egy korai rajtos kizárás is begyűjtöttek. Az utolsó versenynapon további két futamon versenyeztek a fiatalok a korábbiakhoz hasonló pöffös, instabil szélben, ami ezúttal nyugatról fújt. A tavi körülmények, a szinte hullámmentes víz igazán kedvező volt a balatoni viszonyokhoz szokott cadetosaink számára, akik a várakozásnak megfelelő, sikeres versenyzéssel zárták a hétvégét. Gerencsér Gergő szerint, aki a gyerekek mentora volt a verseny során, mind a THE, mind pedig a BYC versenyzői szépen fejlődnek, s egyre rutinosabban versenyeznek népes létszámú mezőnyökben, rajtjaik pedig egyre magabiztosabbak, ami biztató a jövőre nézve. Nem csupán a remek futamok, de a színes parti elfoglaltságok is emlékeztetést tettek a versenyt a fiatalok számára. Partra érkezést követően a versenyzőket fánkkal, gyümölcscsel, meleg teával várta a rendezőség, este pedig tűzijátékkal, helikopteres bemutatóval, finom vacsorával tarkították a programot a vendéglátók. Természetesen a számos értékes és érdekes ajándék, mint pl. kerékpár, ping-pong szett, békaruha, fúrókészlet... szintén emelték a regatta színvonalát,

EB előtt a dragonosok

A korai Európa-bajnokság igen intenzív programot diktál a dragonosoknak. Június 5-éig hat versenyen vehetnek részt, beleértve az EB-t közvetlenül megelőző Magyar Bajnokságot is. Eddig lefutott három versenyre sajnos nem igazán ideális körülmények között került sor.

A kenesei szezonnyitón kevés hajó indult, és az iszonyatosan gyenge szél csupán egy futamot engedélyezett az osztálynak. Mindez nem sokat vont le a Nedbal fivérek győzelmének értékéből. A következő megmérettetés az ISAF Kongresszus nagyhatalmú küldötteinek aktív közreműködésével folyó kétfutamos vetélkedés volt, ezúttal gyönyörű, ideális körülmények között. Olyan tapasztalt harcosok ültek hajóinkban, mint az ISAF elnöke, Goran Petersson, vagy az alelnök

George Andreadis. Az ismert dragonos, a görög király öfelsege, Konstantin is éberrel figyelte az eseményeket – ezúttal motorosból. A hatfutamosra kiírt HYC Kupára a dragonosokon kívül az ifjúsági osztályokat is meghívták. Sajnos, a gyerekcsapatok végül ígéretük ellenére távol maradtak, pedig nagy élményt jelenthetett volna az utánpótlásnak egy pályán futni a 80 esztendő Dragon osztállyal. A versenyt sajnos megint szerencsétlen szélviszo-

és felejtethetlenné tették a versenyt a résztvevők számára. Pláne, hogy szép eredményük révén a mieink is válogathattak az ajándékokból. A következő CECC kupa fordulóra július 3-4. között kerül sor Csehországban, majd azt követően a hónap végén fiataljaink visszatérnek Lengyelországba, ahol az év egyik legjelentősebb versenyén, a világbajnokságon állnak rajthoz.

E.B.

EREDMÉNYEK

1. Melecki – Miczkiewicz (POL)
2. Komosinski – Zegarowicz (POL)
3. Budzik – Wasilewski (POL)
7. **Bors Máté – Horváth Balázs** (HUN-THE)
10. **Bagyó Áron – Polgár Lukács** (HUN-THE)
15. **Kristóf Julianna – Varró Gergely** (HUN-BYC)
16. **Munka Márton – Kanyicska Márk** (HUN-THE)
21. **Kerekes Zsombor – Rácz Levente** (HUN-THE)
50. **ifj. Andorka Rudolf – Cseri Dániel** (HUN-BYC)

Serdülők:

1. Bors Máté – Horváth Balázs (HUN-THE)
2. Kania Dawid – Zielinski Michal (POL)
3. Kristóf Julianna – Varró Gergely (HUN-BYC)



G. A.

nyok jellemezték. A rendező Gömbös Lóránd igazán nagyszerűen uralta a helyzetet: a lefutott 5 futam a körülményekhez képest bravúros teljesítmény. A győzelmet – nem meglepetésre – a Nedbál testvérek szerezték meg.

Még egyszer a zsűriről...

Az első számban nagy örömmel olvastam a „Zsűri-szoba” cikket – közismert tényeket ismertetett a nagyközönséggel. Végre kifejtették mindazt, amit egy versenyen a közönségesen csak „zsűri”-nek titulált testület végez, illetve végezhet. Azonban a megnevezésben a vitorlásversenyzők körében mindenki benne foglaltatik, aki a verseny lebonyolításában részt vesz.

Ezt a nézetet a cikk nem cáfolja kellően. Ugyanis egy verseny lebonyolításában az alábbi testületek vesznek részt:

1.) **Rendezőbizottság:** feladata a versenyhez szükséges feltételek megteremtése (a szél kivételével), mind pénzügyi mind személyi és tárgyi dolgokat beleértve. Ilyenek többek között a pénz előteremtése, motorosok, bóják, lobogók stb. biztosítása, a versenyt lebonyolító személyek és testületek (Versenyvezetőség, Sajtós, Versenybírószám) felkérése, megbízása, hatóságokkal való eljárások stb. Ennek a testületnek a feladata a „VERSENYKIÍRÁS” összeállítása, jóváhagyatása és kihirdetése.

2.) **Versenyvezetőség:** Vezetője a Versenyvezető, akinek szava mind a parton, mind a vízen döntő a tényleges verseny, versenysorozat során. E testületbe tartozik mindenki, aki a verseny lebonyolításában aktívan részt vesz: A rajt és/vagy célhajón lévők, a pályamotorosokon dolgozók, felmérők, versenyirodára beosztottak, eredményszámolók, és így tovább. Feladata a „VERSENYUTASÍTÁS” kiadása és szétosztása, a

Óvási Bizottság: Tulajdonképpen ez a testület

lenne a köznyelvben használt „Zsűri”

futam(ok) szabályoknak megfelelő levezetése és az eredmények kihirdetése.

3) **Versenybírószám vagy másképpen Óvási Bizottság:** Tulajdonképpen ez a testület lenne a köznyelvben használt „Zsűri”. Tehát a fenti bizottságoktól teljesen független olyan testület, amelyik a cikkben leírt feladatok ellátására alakult a versenyszabályok betartására és betartatására. Joga fellépni a Versenyvezetőséget érintő kérdésekben is, ha azok ellen „orvoslati kérelmet” adtak be.

A képet azonban árnyalni kell, mert a „Vitorlázás Versenyszabályai” (VSZ), e körön belül disztinkciókat alkalmaz:

- A rendező hatóság vagy a versenyvezetőség által megbízott testület az „ÓVÁSI BIZOTTSÁG”.

- A szervező hatóság vagy a Nemzetközi Vitorlás Szövetség által kijelölt „NEMZETKÖZI ZSÚRI”.

A fentiek alapján a „Zsűri” megnevezés azon kívül, hogy mint

gyűjtőfogalom nem állja meg a helyét, még túl általános megnevezés is, mert csak a valóban nemzetközi testületet illeti meg, aminek összetételi követelményeit a VSZ pontosan meghatározza, mégpedig földrajzi ország-csoportok között különbséget téve.

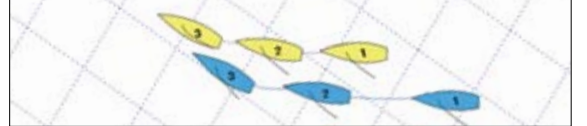
Németh Miklós

Zsűri-szoba: a bíró vizsgája 2.

Az előző számunkban elkezdett rejtvényesorozat folytatódik – ezúttal négy kérdést emeltünk ki a versenybírók vizsgájából. A játékszabályok ismertek: a megoldást a magyarázatokkal együtt honlapunkon ismertetjük (www.porthole.hu) – kérdés, hogy jól ismeritek-e a vitorlázás játékszabályait... Lássuk!

Melyik állítás igaz?

1. **”1”-es** helyzetben **„S”** tisztán elől van
2. **”3”-as** helyzetben **„S”** ki kell térjen
3. **”K”** nem lúvulhat az ésszerű menetiránya fölé
4. **”3”-as** helyzetben **„S”-nek** fel kell lúvulnia az ütközés elkerüléséhez
5. **”S”** nem lúvulhat az ésszerű menetiránya fölé



S helyet kért hangos kiáltással első helyzetben. Ezután fellúvult. K nem változtatta meg az irányát, mert minél előbb át akart jutni S előtt. S végül az ütközést elkerülőlegű leesett és az Óv lobogót kitétte. F csak azt jelzi, hogy ha tartja az irányát S, akkor mi lett volna.

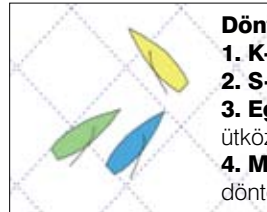
Döntés?

1. **K-t** kizárom
2. **S-t** zárom ki
3. **Egyiket sem**, mert nem volt ütközés
4. **Melyik szabály** alapján döntött?



Melyik állítás igaz?

- K-t** zárja ki szabály
- S-t** zárja ki szabály
- Nem zárok ki senkit**, nem történt ütközés



Döntés?

1. **K-t** kizárom
2. **S-t** zárom ki
3. **Egyiket sem**, mert nem volt ütközés
4. **Melyik szabály** alapján döntött?

»Keleti medence 22 »Balatoni kilátók 22

ÚTMUTATÓ MERLINTŐL „Mesés kelet”

Induljunk az északkeleti medence felé. A helyzet siralmas, mondhatnám szegényletes. Az egyetlen olyan kikötő, ami védett, ahol a BHRT kártyát is elfogadják: Siófok. Úszómólós, a vendéghegyek rövidek, háttal a Balatonnak a hullámtörő móló mögött. Hosszabb hajóval az úszómólók végére érdemes oldallal kikötni.

Látnivaló, evés-ivás, diszko akad bőven. Nagy üdülőváros zajos forgataga. A vasút mellett, az állomásépület oldalán a Kálmán Imre sé-tány múzeumi szépek, a szokásos időben nyitva is vannak. Nekem kimondottan tetszik az ásványkiállítás. Az öreg víztorony erkélyéről szemlélhetjük a háztetőket, ha feljutunk. Este hallhatunk valami kellemeset egy sör mellett a Coca Cola Beachen. Programok a www.siofok.hu alatt.

Tegyük fel, másnapra (és éjszakára) kizárt a keleti-es szél. Tudom, a feltételezés a kudarc szülőanyja, de legyünk bátrak, irány Balatonfüred. Az első csapás a kikötőben ér: a vendéghegyek teljesen nyitottak. A második is: az első két cölöp kivételével olyan alacsony, hogy tisztességes merülésű hajó menthetetlenül sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad.

Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad.

Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad.

Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad.

Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad. Összesen két vízszintes sárba ragad.



kifagyván a föld gyomrában, másszunk a kilátóhoz a hegy tetejére. Egyik legszebb kilátási pontja a Balatonnak. Belátható az egész keleti medence. A város látképe madártávlatból lenyűgöző. Még a közelebről számomra botrányosan ocsmánynak tartott „Görög Falu” látképét is megszépíti a távolság. Nem kéne inkább a Balaton-felvidék házait bemutató telepet építeni? Szép is lenne, érdekes is, magyar is, és nem állna üresen. (Osztom füredi lokálpatrióta érzelmű barátom véleményét).

Visszatérve a kikötőhöz érdemes kicsit sétálni. Mindig történik valami: tétel, táncbemutató, vagy bármi hasonló. Van valami olyan hangulata Fürednek, ami számomra utánozhatatlan és nagyon kedves. Ezért is bírálok ilyen keményen. Számomra a Balaton lelkének egy része. Egyszerűen imádom!

Következő írásomban pár kilométert délnyugatra hajózunk.

Gelencsér György (Merlin)

VITORLÁZÁS ÉS TURIZMUS Balatoni „kilátások” Dani Barbarával

Ha Barbarával – ismeretlenül – mondjuk egy kávézóban találkozom, soha rá nem jövök, hogy ő a Magyar Turizmus Zrt. Balatoni Regionális Marketing Igazgatóságának főnöksasszonya, a tó turisztikai marketingjéért felelős szervezet régiós kommunikációját irányító igazgató. A kedves fiatal hölgy már 2001 óta a szervezetnél dolgozik, és négy éve irányítja az ott folyó munkát. Beszélgetésünk nem titkolt célja, hogy a vitorlázók számára is közelebb

hozzuk azokat az eseményeket, lehetőségeket, melyek jól kiegészíthetik a hajózást a viharos, vagy éppenséggel szélcsendes napokon. Tapasztalatból tudom, hogy a vitorlázók, akik szinte kivétel nélkül szerelmesei a Balatonnak, mennyire tájékozatlanok a tó környéki településeken látogatható eseményekről. „A gazdasági válság hatásai szinte alig érzékelhetők a Balaton idegenforgalmában, pontosabban olyan egészséges átstrukturálódás következett be, mely során jelentősen nőtt a magyarok által lekötött vendégéjszakák száma, és örvendetesen fejlődött a minőségi turizmus, az értéknovelt szolgáltatások iránti igény” – tudom meg Dani Barbarától, aki egyúttal ígéretet tesz, hogy a jövőben a Porthole rendelkezésére bocsátja a régió aktualizált eseménynaptárát, megkönnyítve olvasóink tájékozódását (lásd 37. oldalon). Bár rendszeresen nem vitorlázik, mégis meglepően jól informált a sportág legfontosabb eseményeiről. „Mind több nagy nemzetközi verseny öregbíti a Balaton jó hírét, de az, hogy a világ talán legpatinásabb, legrangosabbnak tartott hajóosztálya, a Dragon Magyarországon tartja Európa-bajnokságát, abban nem csupán a sikeres sportdiplomácia és a tó földrajzi adottságai, hanem minden bizonnyal a Balaton idegenforgalmi vonzereje is szerepet játszott.” Fontosnak tartja, hogy a hobbihajósok, a vízi túrázók számára olyan célpontokat kínáljon, mely tovább erősíti kötődésüket a tóhoz. Szeretné, ha mind többen ismerkednének meg a régió rejtett szépségeivel, mely talán a környező kilátóhelyek megismerésével válhat teljessé. Lássuk tehát, mit ajánl a szakértő, melyek legközelebbi túráink kötelező célpontjai!

Berzsényi kilátó – Vonyarcvashegy

2002-ben újították fel a Keszthelyi-hegységben a Pető-hegyen a Berzsényi kilátót. Kellemes erdei túrával juthatunk fel a környék egyik legjobb kilátóhelyére, ahonnan tiszta időben szinte a fél Dunántúl látszik: a Keszthelyi-öböl, nyugatra a Zalai-dombság, a nagykanizsai és zalaegerszegi adótoronyokkal – az északnyugatra a távolban magasodó hegyek már az Alpok lábai.

Csere-hegyi kilátó – Alsóörs

Padányi Gulyás Jenő tervei alapján, permi vörös kőből épült 1935-ben a 298 méter magasán található kilátó és a gondnokház. Látni innen a Bakonyt, a Balaton-felvidéket, a tópartot és a somogyi dombokat is. Az eredetileg Horthy Miklósról elnevezett kilátó az elmúlt fél évszázadban Szabadság-kilátóként volt ismert, az önkormányzat döntése alapján ezentúl a Csere-hegyi kilátó nevet viseli.

Endrődy Sándor kilátó – Csopak

Endrődy Sándorról, a XIX. század híres költőjéről nevezték el, aki Alsóörsön élt. A Malom csárdával szemben a Veszprémi útról, valamint a Nosztori-tetőn lévő „Nagymezőről” az országos kék jelzést követve lehet eljutni hozzá.

Eötvös-kilátó – Köveskál

A Fekete-hegy a Káli-medence 363 méter magas bazaltkúpja. A nagy balatoni mesemondó, Eötvös Károly nevét őrző kilátóból körpanorámában gyönyörködhetünk. A községtől északra a kék turistajelzés mentén haladva jutunk fel a Fekete-hegyre. Itt található a kilátó, ahonnan csodálatos panoráma nyílik a Káli-medencére.

Festetics-kilátó – Gyenesdiás

Gyenesdiásról a kék jelzésű gyalogösvényen mászhatunk fel a Kerek-hegy legmagasabb pontjára, amelyen a 2000-ben újjáépített háromszintes Festetics-kilátótorony emelkedik. A kilátóból tiszta időben szinte a fél Dunántúl látszik: a Keszthelyi-öböl, nyugatra a Zalai-dombság, északnyugatra a távolban már az Alpok nyúlványai is kivehetőek. Déltre a Mecsekig is el lehet látni.

Fülöp-hegyi kilátó – Révfülpö

Révfülpöpnél, a Fülöp-hegy tetejéről kiválóan látszik a Balaton Tihanytól Badacsonyig – tiszta időben messzebb. A kilátó 2001-ben, a magyar államalapítás ezeréves évfordulójának emlékére épült.

Gömbkilátó – Balatonboglár

A pókháló vagy akár a brüsszeli Atomiumot is felidéző Gömbkilátó karakteres megjelenésével Balatonboglár jelképévé lett. A 165 méter magas Várdombon álló építmény az 1967-es Budapesti Nemzetközi Vásárra készült, s csak később került a Balaton-parti városba. A Kilátó jelenleg felújítás alatt áll, várhatóan nyáron nyitják meg újra. A „Gömbből” tiszta időben feltáru előttünk a Balaton látképe.

Jókai-kilátó – Balatonfüred

A Lóczy-barlangtól jelzett (zöld) turistaút vezet fel a Tamás-hegyen (317 m) álló, fából épített 3 emeletes Jókai kilátóhoz, ahonnan csodálatos kilátás nyílik a Balatonra, Balatonfüredre és a Tihanyi-félsziget irányába.

Kisfaludy-kilátó – Badacsony

A kilátó 1961-ben épült. A panoráma miatt önmagában nem érdemes megmászni a hegyre vezető utat, mivel a fák már magasabbra nyúlnak a kilátónál és így a Balatonból szinte semmi sem látszik. Viszont a szürke hétköznapi utáni kikapcsolódásra ez a táj tökéletesen alkalmas. Tehetünk egy rövidebb sétát a kilátóig, vagy megtehetjük akár a 10 kilométeres ún. badacsonyi körutat is. Megközelítés: Badacsony vasútállomástól a sárga jelzést kövessük észak felé, egészen a Szegedy Róza-házig – az igazi erdei túra innen indul.

Kossuth-kilátó – Mencshely

A kilátó Dörgicse és Mencshely között kb. félúton található, a közigazgatásilag Mencshelyhez tartozó Halom-hegyen, amely a környék legmagasabb pontja (399 m). Az 1962-ben épített Kossuth Lajos-kilátóról a Balaton-felvidékre talán a legteljesebb panoráma nyílik. (Mencshely községben rejtőzködtek Kossuth gyermekei és felesége 1849-ben.) A Halom-hegy teteje bazaltból van, rajta korábban bazaltbányát nyitottak. Vigyázat, a kilátótorony közelében nyitott bányagödör tátong!

Kőhegyi kilátó – Zamárdi

A millennium évében, 2000. szeptember 10-én avatták fel a 219 m magas Kőhegy tetején. Tiszta időben csodálatos panoráma nyílik szinte az egész Balatonra. Ellátni Aligától Tihanyon keresztül egészen Badacsonyig.

Löszfal kilátó – Balatonkenese

A tátorján (a Dunántúlon egyedül itt tenyésző ritka védett növény) tanösvény vezet el a kilátóhoz, amely a Faluháztól indul (Táncsics Mihály u. 24), majd a Keneséről Fűzfőre vezető műúton elindulva hamarosan meglátjuk a meredek partoldal, oldalában több kis barlanggal (tatárlíkok). A löszfal legmagasabb pontján található a kilátó, illetve a Soós Lajos emlékoszlop is.

Margit-kilátó – Cserszegtomaj

Keszthely szomszédságában, Cserszegtomajon ta-

láljuk az egyik legfiatalabb balatoni panorámapontot, a Margit-kilátót. A tulajdonos feleségéről nevezte el tornyát, amelyet 2000-ben építettek. A fából készült, székegy népi építészeti jegyeket is magán viselő 31 méteres toronyban lift is működik. A kilátóból nagyszerű körpanoráma nyílik, rálátni a Keszthely-öbölre, át a déli partra, és tiszta időben a Bakony magaslatai is feltűnnek a horizonton. A tulajdonos a közelben egy örökzöld arborétumot is létrehozott.

Óvári kilátó – Balatonalmádi

Vöröskőből épült (1900 körül) a város fölé

emelkedő Óvári kilátó is, ahonnan csodálatos kilátás nyílik a városra és a Balaton keleti medencéjére.

Panoráma kilátó – Balatonvilágos

A Balaton Balatonvilágosnál a legszeleesebb, innen nyílik a legteljesebb panoráma. Ez a kilátóhely ihlette meg többek között Mészöly Gézát, akinek festményeit más ismert balatoni festők – úgymint Csók István, Egry József – műveinek társaságában a Keszthelyi Fesztetics Kastélymúzeum exkluzív kiállításán tekinthetjük meg.

Sipos-hegyi kilátó – Fonyód

A Sipos-hegy tetejére az erdei úton juthatunk fel a kilátóba, ahonnan lenyűgöző kép tárul elénk Keszthelytől Keneséig (a Balaton-parton egyedül erről a helyről) láthatjuk az egész Balont. A Sipos hegy sétányain, az Erdei tornapályán elhelyezett táblák segítségével kedvünkre megmozgathatjuk végtagjainkat.

Szépki látó – Balatongyörök

Balatongyörök területén, közvetlenül a 71-es főút mellett található az úgynevezett Szépki látó. Belát-



Merényi Tamás on-line kikötői



Nincs könnyű helyzetben az utazó, ha tájékozódásában a helyi erőkre hagyatkozik. Ismerjük az érzést, amikor a „bennszülött” a közgazgatásilag korrekt utcanevéről ugyan még nem hallott, ki sincs írva, de a keresett személyt már be tudja azonosítani, és elküld minket a paplak feletti nagy hárhoz, amit meg mi nem értünk. Kicsit nehezebb a helyzet, ha a vízben, éjszaka közelítünk meg egy alig megvilágított idegen kikötőt. Hiába a telefon, ha a különleges tudakozón kívül senkit sem érünk el, pedig ott üldögél valahol egy ügyes mooringfiú vagy bármilyen lokális tisztviselő, aki képes lenne beteregni bennünket a biztonságosan elérhető szabad vendéghelyre. Ezt az áldatlan információs hiányt elégette meg hősünk, aki kezdetben csak saját magának, később Horváth Csabával közösen már a hajós közösség megsegítésére kezdte gyűjteni az adatokat. Az Adriai Kikötők jogait Karl Heintz

Bestandigtól vásárolta meg. A célt, hogy a túrázók számára javuljon a hajózás biztonsága, elérték. Munkájuk eredményét már több kiadást megért könyvekben is láthatjuk, de az állandóan változó, bővülő és frissülő adatbázis igazán az interneten válik interaktív közkinccsé. Elsőnek a www.balatonkikotok.hu készült el, melynek nem várt sikerén felbuzdulva – de nem utolsósorban az Adrián túrázó honfitársaink nyomására – elkészítette a www.adriaikikotok.hu weboldalt is, mely Szlovéniától Montenegróig segíti a digitális függőséget a vízben sem feladó hajósaink tájékozódását. Ne gondoljuk, hogy a site-on csupán kikötést segítő információkat találunk! Nyilván számtalan kérdésünk lehet a szolgáltatások, a mederadottságok, vagy akár a környék nevezetességeit illetően is. Tessék kipróbálni! Klick. (x)



ható innen a Balaton egy része, a Szent György-hegy, a Csobánc, a Kopasz-hegy, Szigliget, Gulács, a Badacsony és a Tapolcai-medence. A tővében fakadó forrás szolgáltatta a hajdani római villa fürdőépületének vízellátását. A 140 méter ten-

gerszint feletti magasságú Szépki látó mai nevét Eötvös Károlytól kapta. A szelíd lejtőjű dombon álló feketefenyőket még Hamilton Mária, Fesztetics Tasziló felesége ültette. Felett tornyosul a Paphegy, tetején kilátóval és még szebb kilátással.

Valkó kilátó – Fonyód

A József utcán az ország egyik legszebb serpentinútjának emelkedőjén haladva a Valkó kilátónál pihenhetünk és megcsodálhatjuk a lenyűgöző szemközti panorámát.

BEAUFORTON INNEN ÉS TÚL Szélskála-evolúció

A szélskáláról mindenkinek a Brit Haditengerészetnél szolgáló ír, Francis Beaufort neve ugrik be elsőként, pedig a standardizálás útján nem ő tette meg az első lépést. A probléma gyakorlatilag egyidős a hajózással, a középkori arab tengerészek pedig szinte az összes nautikai jelenséget megfigyelték, de írásos emlékek csak az elmúlt 300 évre visszamenőleg találhatóak. Daniel Defoe jó száz évvel Beaufort előtt már egy 12 fokozatú skálát említ az 1703-ban a brit szigetekre lecsapó vihar kapcsán, egy másik angol, John Smeaton pedig a szél-malmáról tett megfigyelései eredményeként írt le egy nyolcas osztályozást. Amivel ezeken Beaufort saját feljegyzéseiben először 1806-ban megjelent

skálája túlmutat: abban a szélsébség verbális leírását az ilyen körülmények között használt vitorlázattal kapcsolta össze, és ezt társította numerikus osztályozáshoz. Például 6-os, azaz „erős szélben” egy átlagos állapotú hadihajó első reffsorral és csúcsvitorlák nélkül haladhat. A Beaufort-féle standardizálást 1838-ban vette át hivatalosan a brit haditengerészet, majd a különböző nemzetközi tengerészeti szervezetek is. A huszadik század elején a pontos szélsébségekkel, valamint a tenger és a hullámok leírásával egészítették ki a skálát, majd 1946-ban kibővítették 17-es fokozatig, hogy a hurrikán erejű szelek is osztályozhatóak legyenek. Ehhez az alábbi képletet használták: $v=0,836B^{3/2}$ m/s. A Versegly Ferenc által készített hiánypótló táblázat a Hajózási Szabályzatban szereplő Beaufort-skálát egészítette ki a Deák István-féle Balaton hajózási kézikönyvben szereplővel, és egy-két átváltással. **T. ZS.**

szél meghatározása	meteorológiai prognózisban használt meghatározás	a szél átlagsebessége			átlagos szélnyomás kp/m ²	hullámok átlagos (vízmélységtől függ)				vízfelszíni jelenségek
		m/sec	km/óra	csomó tmi/óra		hossza m	magassága cm	száma db/perc	sebessége m/sec	
szélcsend	csendes idő	0 - 0,3	0 - 1	0	0,0	n.a.	<10	n.a.	n.a.	tükörsima vízfelület
gyenge szellő	gyenge légmozgás	0,4 - 1,7	2 - 6	1 - 3	0,05	n.a.	20	n.a.	n.a.	lépcsőzetes, pikkelyszerű fodrozódás habos taraj nélkül
enyhe szél		1,8 - 3,1	7 - 11	4 - 6	0,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	még rövid, de már határozottabb alakú kis hullámok, üvegszerű hullámtarajjal, amely még nem törik meg
gyenge szél	mérsékelt szél	3,2 - 5,3	12 - 19	7 - 10	1,5	n.a.	40	n.a.	n.a.	már megtörő tarajú hullámok, üvegszerű habbal, esetenként fehér tarajos hullámokkal
mérsékelt szél		5,4 - 8,1	20 - 29	11 - 16	3,5	n.a.	70	n.a.	n.a.	hosszabbá váló hullámok, gyakoribbak a fehér tarajos hullámok
élénk szél	élénk szél	8,2 - 10,8	30 - 39	17 - 21	6,8	10	100	16	3,6	közepes hullámok határozottabb hosszú alakúak, sok fehér tarajos hullámmal, hullámpertmet is megjelenik
erős szél	erős szél	10,9 - 13,6	40 - 49	22 - 26	11,8	11	110	17	3,8	magas hullámok, fehér habos tarajjal
viharos szél		13,7 - 16,9	50 - 61	27 - 33	18,7	12	120	18	4,0	tornyosuló hullámok, a megtörő hullámok tetejéről a fehér habot a szél csikokát alkotva viszi tovább a víz felszínén
élénk viharos szél	viharos szél	17,0 - 20,0	62 - 72	34 - 39	28,0	13	130	19	4,2	magas és hosszú hullámok, a hullámtaraj pereme tajtékosan török meg, a hab feltűnő csikokat alkotva sodródik a szél irányába
heves vihar		20,1 - 23,6	73 - 85	40 - 46	39,8					magas hullámok, sűrű habcsíkok sodródhatnak a szél irányában; a hullámok taraja kezd előre bukni és átgördülni; a hullámpertmet csökkenti a láthatóságot
heves (dühöngő) vihar	erős vagy heves vihar	23,7 - 27,8	86 - 100	47 - 54	54,6	15	140	20	4,4	magas hullámok átbukó hullámtarajjal; a keletkező hab nagy foltokban, sűrű csikokban sodródik a szél irányában; a vízfelszín fehérré válik, a hullámok átbukása rengésszerűvé erősödik, a láthatóság csökken
szélvész		27,9 - 31,9	101 - 115	55 - 62	72,7	17	150	21	4,7	igen magas hullámok, a vízfelületet elborítják a szél irányában fekvő hosszú, fehér habfoltok; a hullámok teteje mindenütt tajtékzik; korlátozott a láthatóság
orkán	orkán	32,0 felett	115 felett	63 felett	94,4	19	170	23	5,0	a levegő megrepedik habbal és hullámpertmettel; a víz fehér a szél által elragadott hullámpertmettel; a láthatóság erősen csökken

RIASZTÓ FÉNYEK A viharjelzés

Tudja valaki, hogy egy csónaknak, kishajónak, fürdőeszköznek vagy vitorlás vízi sporteszköznek nem tekinthető vízi sporteszköz a parttól milyen távolságra tartózkodhat I. fokú viharjelzés alatt? Lássuk be, sokunk ennél egyszerűbb kérdésre sem tudna helyesen felelni... Itt a szezon, tekintsük hát át gyorsan, mit is kell tudni a viharjelzésről!

A vihar előrejelzését és jelzését jogszabályi kötelezettség írja elő, nem keverendő össze a meteorológiai szolgálat által esetenként elrendelt, tájékoztató jellegű sárga-, narancs-, illetve vörös riasztással! Két jogszabály, egyrészt a **szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól szóló 46/2001. (XII.27.) BM rendelet**, másrészt a **vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI.13.) GKM rendelet mellékleteként közzétett Hajózási szabályzat (HSz.)** rögzíti a viharjelzéssel kapcsolatos kötelező magatartási szabályokat. Viharjelzés jelenleg a Balatonon, a Velencei-tavon, a Tisza-tavon és a Fertő tavon üzemel, minden év április 1. és október 31. között. A jelzés kétfokozatú lehet, melyet római számokkal I. fokú, illetve II. fokú viharjelzésnek neveznek.

Fürdés a viharjelzés hatálya alatt

Viharjelzésen kívül – a Balaton kivételével – a tavak területén bárhol lehet fürödni, ahol nem rendelték el a fürdés tilalmát. A Balatonon vízi jármű kísérete nélkül a Somogy megyéhez tartozó területen a parttól számított 1000 méter, a Veszprém és Zala megyéhez tartozó területen a parttól számított 500 méter széles vízterületen lehet fürdeni. A Balatonon, a Velencei-tavon, a Tisza-tavon és a Fertő tavon I. fokú viharjelzés esetén a parttól számított 500 méter széles vízterületen még lehet fürdeni. A II. fokú viharjelzés esetén mind a négy tó teljes területén tilos fürödni! (Ezt a két szabályt a Balatonon vízi jármű-kíséréttel történő fürdőzésre is alkalmazni kell!)

Mindkét jelzést azonos fényerejű és színű lámpákkal, az I. fokú viharjelzést percnként 45 felvillanással, a II. fokú viharjelzést percnként 90 felvillanással működő sárga villogó fényvel adják. Az I. fokú viharjelzés a vihar közeledt-

nek lehetőségét jelzi, míg a II. fokú viharjelzés a veszélyes jelenségek közvetlen közeledtére – vagy fennállására – figyelmeztet.

A Balaton partján 29, a Velencei-tónál kettő jelzőberendezést üzemeltet az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság megbízásából a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (www.rsoe.hu). A Fertő tavon a magyar oldalon (Fertőrákosnál) egy, míg a Tisza-tavon (Poroszló, illetve Abádszalók térségében) kettő jelzés található. A jelzőberendezéseket a víz felől jól látható módon, a parton telepített oszlopokon (vagy magas épületeken) helyezték el.

Közlekedés a viharjelzés hatálya alatt

A HSz. az I. fokú viharjelzést „Figyelmeztetés az elővigyázatosság betartására” jelzésnek, míg a II. fokú viharjelzést „Figyelmeztetés a fenyegető veszélyre” jelzésnek nevezi. A jelenlegi szabályozás szerint a viharjelzés a kishajók és a vitorlás vízi sporteszközök közlekedését nem érinti. (A vitorlás kishajó belső égésű segédmotorját viharjelzés esetén kizárólag a legközelebbi kikötőbe történő behajózásig használhatja.) Viharjelzésen kívül csónak – így a vitorlás csónak is – a Velencei-tó teljes felületén, a Balatonon a parttól számított legfeljebb 1500 m széles vízterületen közlekedhet. Csónakkal az I. fokú viharjelzésnél mindkét tavon csak a

parttól számított 500 méter távolságon belül lehet közlekedni, a II. fokú viharjelzésnél közlekedni tilos! (A Fertő tó és a Tisza-tó közlekedésére vonatkozó előírások nem változtak, így a csónakközlekedés vonatkozásában a



viharjelzés e két tavon tájékoztató jellegű!) Azok a vízi sporteszközök, amelyek nem tekinthetők csónaknak, kishajónak, fürdőeszköznek vagy vitorlás vízi sporteszköznek, viharjelzésen kívül a tavakon a partéltől szá-

Emlékeztetőül a szörfözőknek

Vitorlás vízi sporteszköz – a kijelölt fürdőhely területét kivéve – a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot el nem érő szélnél a Velencei-tó teljes felületén, a Balatonon a parttól számított legfeljebb 1500 m, – a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot elérő, de a 8 fokozatot el nem érő szél esetén mindkét tavon a parttól számított legfeljebb 200 m széles vízterületen közlekedhet, – a Beaufort-skála szerinti 8. fokozatot elérő vagy azt meghaladó szél esetében – a szükséghelyzet kivételével – nem közlekedhet. Szörfvel viharjelzésen kívül a Fertő tavon és a Tisza-tavon – az egyéb közlekedési szabályok megtartásával – a partéltől számított 1000 m széles vízterületen szabad közlekedni. I. fokú viharjelzésnél a partéltől számított 500 m széles vízterületen kívül, II. fokú viharjelzésnél a vízterület egészén tilos közlekedni.

mitott 1000 méter széles vízterületen, továbbá az I. fokú viharjelzésnél a partéltől számított 500 méter széles vízterületen közlekedhetnek, a II. fokú viharjelzésnél nem közlekedhetnek! **Lengyel Tibor**

A HATÓSÁG SZEMÉVEL

Rendőr a vízen. Szolgál, vagy szolgáltat?

A rendőrök társadalmi megítélése sosem volt épp az egekben – és nincs ez másképp a vízirendőrök esetében sem. De mi az oka mindennek? Hiszen a hangzatos negatív példákat félretéve ki ne ismerne olyan embert, akinek már segített a vízirendészet? Akit vagy akinek a hajóját már kimentették a bajból? Akivel szemben már bizonyították jóindulatukat? Az egymás felé közeledés legjobb módja, ha mindkét fél felváltva tesz egy-egy lépést, és ez csak egy kis jóindulatot, belátást igényel az előírások, jogszabályok amúgy is kötelező betartásán túl. Tény, hogy a Balatonon nincs átmenő forgalom, mint a közutakon. Itt „csak” néhány ezer vitorlás, motoros, csónakos, szörfös, horgász van, és nagyjából ugyanezek az emberek voltak tavaly is, vannak az idén, és lesznek jövőre is. Nem zaklatás az, amikor ugyanazt a vitorlást ellenőrzik tavasszal, majd a nyár közepén, végül ősszel is. Nem mondható ránézésre, hogy igen, ez egy szép, rendben tartott hajó,

ennek biztosan rendben van az összes papírja, s a nem látható kötelező felszerelése is. Vagy, hogy igen, ő egy vérprofi vitorlázó, vele úgyse történik soha semmi baj. Vagy, hogy ez a horgász ide jár évek óta, miért lenne pont most sáros? Bizony, olykor a kötéldegeken túl végtelen türelem is kell ahhoz, hogy nyugodtan viselkedjen a vízirendőr, amikor nem (csak) szakmai felkészületlenséggel, hanem egyszerű emberi butasággal, felelőtlenséggel, esetleg pofátlansággal találkozik. Ilyenkor sokszor teszi fel magában a ki nem mondható kérdéseket: Miért nem hisznek az állampolgárok a meteorológiának és a vízirendőrnek, amikor a láthatóan közeledő vihar előtt elvégzi egy adott partszakasz – szakzsargonul szólva – kitakarítását, majd a dolga végeztével ugyanott visszafelé hajózva azt tapasztalja, hogy ugyanaz a partvidék ugyanúgy tele van emberekkel, közöttük sok gyerekkel, mintha mi se történt volna? Miért hívja fel az állampolgár

felelősségre vonó hangnemben a vízirendészet ügyeletét amiatt, hogy a mentésre igyekvő szolgálati kishajó lassítás és/vagy megállás nélkül ment el a szél által elfújta labda, gumimatrac, gumicsónak stb. mellett? Miért nem költ pár tízezer forintot normális mentőmellényre az a versenyző, aki amúgy súlyos százezreket, netán milliókat költ a vitorlázásra? Miért kell egy vadonatúj, full extrás, negyvenegynéhány lábás, közel két métert merülő vitorlással fennakadni a déli oldalon csak amiatt, mert a fedélzetén taláható sok hasznos elektronika közül egyetlen egyet se kapcsolnak be? Miért nem kommunikálnak egymással a fedélzetén és a kabinban tartózkodók? A kormánynál álló és a fedélzetén a kötélzetet kezelő férfiak meglepetten hallják a melléjük álló vízirendőrtől, hogy ő menteni jött, mert a kabinból – az ablakokat be-beterítő hullámtól megriadt hölgyek sülyedést vizionálva – rémülten hívták a segélykérő vonalat!

Verseygy Ferenc

Hirtelen jött?

„A Balaton nagyon kiszámíthatatlan, mert hirtelen jönnek a viharok – nagyon veszélyes!” – állítják sokan. Én meg azt mondom: ez soha nem volt így. Szívesen vitatkozom! 1988 óta foglalkozom vízi mentéssel, így van némi tapasztalatom az emberi felelőtlenségről is – nem volt ez másképp a mostani nagy viharok alkalmával sem. Kis hazánk nem kevés pénzt költ a meteoroló-

giai szolgálatok fenntartására, akik a nagyobb viharokat igen pontosan előre szokták jelezni. Mi vízimentők is a meteorológiától (Siófok torony) kapott információkkal készülünk fel a nagyobb mentésekre, és természetesen nyitott szemmel járunk a vízen. Aki veszi a minimális fáradságot a tájékozódásra, és úgy hajózik ki, az nem tud bajba keveredni. Ugyanakkor alapvető hajózási normákat sértenek azok, akik könnyelműen vízre szállnak, miközben harsogja a média, hogy jön a rossz idő. Elképesztő, miket látunk a mentések során! So-

rolom az ismétlődő eseteket: nincs megfelelő és elegendő horgony, ha esetleg mégis lenne, eszükbe sem jut azt használni; a telefonos segélykérés alkalmával rutinból meg szoktuk kérdezni: „dobott horgony?”, a válasz az esetek 95 százalékában: „ja, azt még nem”. Nagyon ritkán látunk minőségi mentőmellényt, az esetek 80 százalékában nem is használják. Szinte soha nem találkozunk megfelelő erősségű vontatókötéllel (de igen, a miénkkel), és azt sem tudják, hogy hová kell azt kötni, hogy a bajbajutott hajó vontatható legyen. A déli part-

Kik vagyunk mi valójában? Civil, profi vízimentők. Nem ez a főállásunk, de szeretjük a „hivatásunkat”, és folyamatosan képezzük magunkat. Bármit elvágunk: az újralesztéstől a búvártechnikás holttest-keresésig, körülményektől függetlenül. Eredményeink igazolják: szükség van egy ilyen csapatra a Balatonnál.

Egy-egy ilyen nagy vihar után persze nagyobb az érdeklődés, és sok a gratuláció. Az elismerő szavak ugyan jólesnek, de fontosabb volna, ha törvényileg rendezett, kiszámítható működés garantálná a mentési munkáinkat. Ugyanakkor meggyőződésem, hogy nemcsak az államnak, de a vízi közlekedésben résztvevőknek is részt kellene vállalnia a szakszolgálat működésének fenntartásában, fejlesztésében. Persze ehhez nem feltétlenül kell jogi szabályozás: elegendő volna, ha minden hajótulajdonos éves szinten egy vacsora árával járulna hozzá e célhoz. (Jelenleg egyetlen hajónk képes a sürgősségi betegellátásra, az is csak az idegenforgalmi főszezon ideje alatt.) *Munkánkat a MOL, a T-Mobile, az UNIQA és a Zánka GYIC segíti.*

hoz túl közel hajóznak az erős szélben, így nem marad el a homokpadon landolás sem. Sorolhatnám még egy ideig az eseteket...

A Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatára Közhatalnok Egyesület (VMSZ) lehetőségeinek mértékében mindent megtesz az életek megmentéséért. Így történt ez a legutóbbi (2010.05.15) viharban is, amikor a

Vízirendészet ügyelete leadta a riasztást a Zánkai Mentésirányítási Központunknak. Egy 18 láb hosszúságú vitorlás hajóban 4 fő (abból egy 11 éves gyermek) tartózkodott, és sodródtak a Csopak-Zamárdi tengelyben. A hajó vezetője közreműködésre képtelen állapotban volt, ahogy utasai is. A hajó árboca megtörve, vásznak, kötelek a hajó körül a vízben. Kb.

2 méteres hullámok és helyenként 120 km/h szélhőkésékek. A hajó nagy sebességgel sodródik a déli part irányába – ja, és eddig nem írtam: mindez az esti sötétségben. És a csapat elindul, megtalálja a bajbajutott hajót, de a hajóban lévő személyek csak a telefonjukkal „foglalkoznak”. Közreműködésre képtelenek, semmit nem tudnak tenni, teljes a pánik, halálfélelem, hányás... Innen szép nyerni – de sikerült! Igaz, majd öt óra volt az akció teljes ideje, de végül mindenki biztonságba került.

Vízimentési tevékenységünk során ugyanakkor megtanultuk, hogy a leghatékonyabb a prevenció, épp ezért nagy hangsúlyt fektetünk a gyermekek védelmére. Ez évben is indítottunk vízimentő gyermektáboroztatást (www.vizimentok.hu).

Szóval, ha bajban vagy, hívj minket (0-24) 0630 3 83 83 83

Bagyó Sándor



Vihar a Balatonon (is)

A viharos időjárás nem kímélte a balatoni kikötőket, vitorlásokat, s így a vitorlás-tulajdonosokat sem. A vihar okozta károk kapcsán ismét előtérbe került a biztosítások kérdése. Ki miért felel, van-e lehetőség a hajók teljes körű biztosítására? A témáról Ertl Pált, az UNIQA Biztosító Zrt. Igazgatóságának tagját kérdeztük, aki nem mellesleg a

40. Kékszalog-győztes BROKERNET-UNIQA csapatát is erősítette.

A vízi járművek biztosítására – csakúgy, mint a gépjárművek esetén – kétféle lehetőség kínálkozik. Egyrészt az üzembentartó felelősségéből adódó úgynevezett felelősségi károk biztosítása, másrészt a casco-biztosítás, mely a vagyontárgyat az elemi károktól, lopástól és egyéb veszélyektől óvja.

Itt fontos megjegyezni, hogy a felelősségbiztosítás önmagában nem nyújt elegendő védelmet; a biztosító a szerződő helyett csak olyan károk megfizetését vállalja, melyekért a biztosított a magyar jog szabályai szerint felelősséggel tartozik. Ha például a tulajdonos vastag kötéllel, több helyen kikötötte a hajóját és a kötelek a 160-as északi szélben

ennek ellenére elnyíródnak, a tulajdonost nem terheli felelősség, hiszen a hajó leköltésénél mindent elkövetett, ami az adott helyzetben tőle elvárható volt. Ebben az esetben viharokról beszélünk, amit a károsult hajó casco-biztosítása fedez.

Senkinek sem kívánom, de sajnos előfordulhat, hogy kárunk keletkezik a hajóban. Mit ilyenkor a teendő?

A legfontosabb, hogy a tulajdonos a kárbejelentőt pontosan kitöltve küldje meg a biztosítójának. Felelősségi károk esetében csatolni kell az okozó elismerő nyilatkozatát pontos eseteleírással, és a bejelentőn a szemle helyét is szükséges megadni. BAHART bérlők esetében felelősségi károknál a bejelentést részükre is meg kell küldeni. Felhívnam itt a károsultak figyelmét arra, hogy felelősségi károk esetében csak akkor térülnek a károk, hogy ha az okozó hajó tulajdonosa valóban felelős, azaz például rosszul kötötte le a hajót, vagy az rossz műszaki állapotban volt. A hajók javításával kapcsolatban ügyfeleinknek azt javasoljuk, hogy kérjenek árajánlatot, de a javítással várják meg a szakértői szemlét.

Ha az egymásnak okozott kár a vihar következménye, az nem tartozik a felelősségbiztosítás fedezeti körébe, tehát csak casco-biztosítás alapján lehetséges a kár térítése. Fontos, hogy a kikötőmesterrel minden esetben vetessenek fel jegyzőkönyvet az érintettek. 8x)



Követendő példa

Gelencsér György – Merlin – emblemikus figurája a Balaton rendszeresen túrázó közösségének. Mivel a május közepén tomboló viharban megsérült hajók jelentős része a balatonszemesei és a balatonlelleli kikötőkben került bajba, az egyébként balatonföldvári hajóhellyel rendelkező barátunk úgy ítélte meg, hogy a sérülések nagy száma a kikötők nem megfelelő védettségre vezethető vissza. A Bahart Zrt.-nek írt nyílt levelében javaslatot tesz a technikai megoldásra, de annak érdekében, hogy komolyan is vegyék, a munkálatok támogatására felajánlott 100 000 forintot. Megkérdeztem, mi motiválta ennek a szokványosnak nem nevezhető lépésnek a megtételében?

„Változtatni kell az emberek szemléletén! Tarthatatlan az a módi, hogy csak követelünk, de másától, másoktól várjuk problémáink megoldását. Ha az érintett kikötők bérlői, a magamfajta rendszeres túrázók azt akarjuk, hogy javuljon a helyzet, akkor érveinket némi áldozatvállalással alátámasztva hamarabb megértik, mint ha csak az állandó elégedetlenség látszatát keltenénk. Bízom benne, hogy mások is követik példám, és az érintett kikötők biztonsága, védettsége még több látogatót vonz ebbe a gyönyörű térségbe.”



Hogyan rögzítsük hajónkat, ha közeleg a vihar?

1. Legyenek kellően lazák a kikötőkötelek, hogy követni tudják a vízszint változásait **2.** Döntsük el hova kerüljön a puffer! Lehet a parton de a hajó oldalán is. Alternatív megoldás lazán a bumra kötve, így a víz alatt sem karistol a bumvég a decken. **3.** A gondos gazda ha feltekeríti a génuát mindig fixálja a rollkötetet, így a legnagyobb szélben sem tekeredik ki a vitorla **4.** Víz alatt is tartsuk feszesen a lazy jack kötélzetét, nehogy a kiúszó grószba beakadjanak a halak. (Vigyázat nem mindegy melyik halfejbe seklizünk!)



Balaton 31-es.

Szépen karbantartott túrahajó sok extrával, megkímélt állapotban, beépített VOLVO PENTA dízelmotorral eladó! Magasított árboc, CD rádió, fockroller, lazyjack, beépített konyha, 6 fekvőhely, beépített hűtő és akkutöltő. Tároló kocsival együtt eladó!

Írányára 5 millió Ft
roznarcsilla@t-online.hu Tel.: +36 30 216 7921

BOND
PÉNZ- ÉS ÉRTÉKFORGALMI ZRT.
8000 Székesfehérvár, Malom u. 1.
Telefon: (22) 329 830
e-mail: info@bondrt.hu

Építőköckékből kikötő

Kétségbeejtő milyen silány technikai megoldásokkal próbálnak egyesek maguknak stéget építeni. Az eredmény lehangoló. Az Úszóstég Kft. építőköckéiből percek alatt építhető biztonságos könnyen variálható úszó felület napozáshoz, kikötéshez, de akár a kiemelt hajó tárolásához is. Nincs vízszint, hullám, és jégpara. Nem kell acél-szerkezet, cölöpözés, daruzás, deszkázás, felületkezelés. Az UV álló 50 cm élhosszúságú elemek könnyen tárolhatóak, speciális védelmet, gondozást sem igényelnek. A Jetfloat 30 éves tapasztalatával gyártott rendszer megrendelhető az Úszóstég Kft-nél:



8220 Balatonalmádi Endre u. 16. uszosteg@chello.hu 0036 88 325 759 (x)

„VIHAROS SIKER”

Balaton Boat 2010

A kiállításfüggő hajósoknak nincs jó évük. A Budapest Boat Show egy elmeháborodott bombafenyegetése miatt zárta be idő előtt a kapuit, a lellei kiállítás szinte ki sem nyitott, már zárhatott is az égiek éktelen ellenállásának köszönhetően.

Nem is lenne baj, ha maga a szabadidős hajózási ágazat jobb bőrben lenne, de sajnos gyengélkedik. A lellei találkozó azért is érdemelt (volna) nagyobb figyelmet, mert a gazdasági nehézségek a vitorlázásban meglepő módon növekvő aktivitást generáltak, feltételezhetően a természetközeli élmények felértékelődésének is köszönhetően. Az ismert hajómárkák szinte kivétel nélkül képviseltették magukat. Számomra a legutósebb újdonsággal az Elan jelentkezett. A 310-es olyan bizsergető vonásokat mutatott be, melyeket, remélem, hamarosan menetben is kipróbálhatok. A vitorlázó közösség lelkesedése egy új hajós mutációt is életre hívott: az elektromos meghajtás kedvelőit. A WIA választékában a piknikhajóktól a kabinos túrahajókig át a 35 lábás jachtokig láthattunk igencsak szemrevaló példányokat. A motorosok láthatóan kiszorultak, bár egy hardtopos Fairline kékes led-fényei és a külső hangszóróiból hömpölygő hangüzenet egy

ideig uralta a kikötő esti hangulatát. A parti kínálat talán legizgalmasabb terméke az UV-védőruházat, melyre a globális változások ismeretében hamarosan mindannyiunknak szüksége lehet. A kényszerű zárás, mint bebizonyosodott, ésszerű, bölcs döntése volt a rendező Bahart Zrt.-nek. A megérkező, emberemlékezet óta nem tapasztalt viharfront mind erősségével, mind időtartamával komoly károkat okozhatott volna látogatóknak, kiállítóknak egyaránt.

G.A.



BLYC-ből jelentjük!



Még két hét sem telt el a szezonzárás óta, de már annyi minden történt, hogy azt sem tudom, hol kezdjem... Nálunk Lellén a III. Harmat Kupával indult a Yardstick Trophy, mely versenynek kifejezetten jót tett

a versenysorozatba szerveződés, hiszen elkönnyelhetjük az eddigi legnagyobb nevezőszámot a kupa történetében. A YST szellemének megfelelően hosszú és sportos túravetést rendezett nekünk Béci

a Boglár, Ábrahámhegy, Zánka és Szemes által határolt vízterületen. Egy héttel később az ODT (One Design Trophy) versenysorozat flottáit fogadtuk Lellén a II. Osjecko Pivo LVE OD Kupán. A kiírt hat futamból valamennyit sikerült megrendezni a kétnapos verseny során. Nagyon örültünk, hogy a tavaly is már itt versenyző flották (Melges, J24, Elliott, 8mOD) mellett a Nautic osztály is szép számban képviseltette magát. Reményeink szerint jövőre valamennyi OD osztályt vendégül láthatjuk a BL-ben.

Az eltelt rövid idő alatt egy jelentős sportdiplomáciai sikert is elértünk,

megállapodtunk a BHSE-vel a július 24-i versenyütközések nagy port felvert ügyében. A felek kompromisszumkészségének eredményeképpen az a döntés született, hogy július 24-én reggel 9 órakor rajtol a XV. International Kupa – Karsai Lajos Emlékverseny (a YST 4. fordulójá, B31 Kupa és Lady's Open is egyben), és délután 13 órakor indul a Balaton Regatta lellei futama. Ezzel a döntéssel lehetőséget kívántunk biztosítani azoknak, akik egyik versenyen sem szeretnék kihagyni. A versenyzni szerető vitorlázóknak – a Balatont átúszók zavarása nélkül – július 24-én bőséges alkalmuk lesz hódolni szenvedélyüknek.

Molnár Imre

EXKLUZÍV

A Porthole kérdez, az ISAF válaszol

Diplomáciai siker, hogy a Nemzetközi Vitorlás Szövetség (ISAF) hazánkban, Balatonlellén tartotta Évközi Kongresszusát. Az eseményen tárgyaltak az olimpiai stratégiáról, valamint felvételt nyert két új ország: Botswana és Mozambik is. A sajtóeseményen azonban a Porthole kétfős – és ezzel a megjelent újságírói létszám felét kitevő – legénysége inkább a vitorlázók közösségét talán jobban érdeklő kérdésekről faggatta Goran Peterson elnököt és Jerome Pels főtitkárt.

Az ISAF céljai között szerepel, hogy a vitorlázás mindenki számára elérhető legyen, de sokak szemében ez még mindig csak a gazdagok kiváltsága...

Goran Peterson: Ez talán 100 éve még igaz volt, de ma már nem. Mindenhol vannak programok az utánpótlás segítésére, és ha bemész egy sportklubba, senki nem fogja tudni rólad, hogy mennyire vagy tehető. Persze a vitorlázás spektruma nagyon széles: ide tartozik egy öreg Optimist és az America' Cup óriás multihullja is. Utóbbiakat én sem engedhetem meg magamnak, de valamilyen formában mindenkinek van lehetősége hódolni ennek a szenvedélynek. Különösen fontos, hogy a fiatalok szemében vonzó legyen ez az időtöltés – nem csak a vitorlázás, de általában a sport. Ráadásul ez egy remek családi program is lehet: melyik másik sportban tudsz a gyerekeiddel, vagy épp azok ellen versengeni?

A nemszakmai médiumok beszámolóiban a vitorlázás látszólag a fényűzésről és az önefeledt, nagy partikról szól, nem pedig a valódi sportteljesítményekről, vagy a szabadidő természetközeli eltöltéséről. Mit lehetne tenni, hogy a vitorlázás a valódi értékeivel jelenhessen meg a szélesebb tömegek előtt?

G.P.: Nézzük csak meg, hányféle képességnek kell meglennie valakiben, hogy világbajnok lehessen. Ha meg akarod nyerni a 100 méteres síkfutást, elég, ha csak gyorsan tudsz futni. És nem kell foglalkoznod a szélllel, a felszereléssel, a vízzel, a taktikával... Mindemellett egy vitorlázónak igazi atlétának is kell lennie. Szóval, ha azt gondolja valaki, hogy a vitorlázásnak nincs sportértéke, hogy nincs munka a topversenyzők mögött, az jöjjön és próbálja ki maga!

Jerome Pels: Én úgy érzem, az utóbbi időben sokat változott a vitorlázás imázsa ezen a téren is. Most, hogy onboard kamerákkal és közeli képekkel is nyomon követhető egy-egy ver-



Goran Peterson



Jerome Pels

seny, sokkal jobban kidomborodik a vitorlázás sportértéke, a fizikai erőt is igénylő küzdelem. A technika fejlődése tehát sokat segít a vitorlázásról kialakult kép megváltoztatásában. Ráadásul egyes új ágazatok – mint például a kitesurf – egy frissebb, látványosabb, fiatalosabb arcát mutatják meg ennek a sportnak. Ugyanakkor természetesen vannak olyan szponzorai is a vitorlázásnak, akik ennek a hagyományosabb, és egyben exkluzívabb imázsának a fenntartásában érdekeltek.

Számunkra úgy tűnik, az ISAF nem fordít túl sok energiát a nem sport-, inkább hobbiszerűen vitorlázókra. Mit gondol a nem-versenyzők megszólításáról – mégiscsak ők alkotják a vitorlázás tömegbázisát...

J.P.: Nagyon örülök, hogy erről kérdeznek, mert a média mindig csak az olimpikonokkal van tele. Én magam sem vagyok az a versenyzőtípus... Természetesen kiemelten fontos az Olimpiai Bizottságunk munkája, de az ISAF általános stratégiája szerint nem csak a versenysporttal törődik: foglalkozunk a vitorlázás népszerűsítésével, a biztonságos hajózás kérdésével, „zöld” ügyekkel, vagy épp speciálisan a túrázókat érintő problémákkal. Mostanában például sok szó esik arról, hogy a hosszú távú cruiserek a hajójukon megtapadt mikrobákat „át szállítják” idegen környezetbe, ahol ez gondokat okozhat. Sokan ezért szeretnék korlátozni, esetleg betiltani a kontinensek közötti hajózást. Sok ügy van tehát, melyekben kifejezetten a túrázók érdekeivel foglalkozunk – nemzetközi szinten.

Említette a zöld ügyeket. Hogyan tudja az ISAF a környezettudatosság és a fenntarthatóság eszméit közelebb vinni a vitorlázáshoz?

J.P.: Szerencsénk van, mert a vitorlázás önmagában is egy jó szimbólum, lévén a természet erejét használja. Ennek ellenére sok területen fejlődhetünk még ezzel kapcsolatban – van tehát tennivalónk. Úgy gondolom, a hajósok attitűdje is sokat változott az utóbbi időben, jó példa erre a vízbe szemetelés ügye. De a környezetvédelem szempontjait előtérbe helyező szabályokkal is érhető el javulás: gondoljunk csak az algagátlással, a hajófestékekkel és -ápolókkal, vagy a kajüt WC-kkel kapcsolatos előírásokra.

Az ISAF maga is tesz valamit a „zöldülésért”?

J.P.: Természetesen vannak belső irányelveink arról, hogyan tudnánk kisebb környezetterheléssel működni. Ugyanakkor a különböző események helyszíni szervezőivel is egyeztetünk a környezeti ügyekről, legyen az a szelektív hulladékgyűjtés vagy más hasonló kérdések.

G.A. T.ZS.

UNIQA BALATON REGATTA

Közel száz induló az első versenyen



AZöld Nagydíjért is kiírt viadal idei újjátásának köszönhetően a versenyhétvége első napján egy túraversenyyel melegített a Badacsonyban rajthoz álló 94 egység, vasárnap pedig egy izgalmas pályaviadallal zárult a hétvége, 59 hajó nevezésével.

Változékony időjárás közepette, gyenge szélben kezdődött az idei szezon a népes mezőny számára, és a szél gyenge, kissé „csíkos” maradt az egész hétvégén. A szombati túraversenyen az abszolút első helyen célba érő egységnek mindössze 3 óra 8 percre volt szüksége a táv legyőzéséhez. A versenyzők középső harmadának a szélcsenddel, a harmadiknak pedig a helyenként viharos széllel érkezett változással, no és egy jókora felhőszakadással kellett megküzdenie. Vasárnapra kisütött a nap, de a szél továbbra is gyenge és igen forgolódo volt, így összességében főként kitartásra és elszántságra volt szüksége az indulóknak.



Szögezzük le az elején, ahogy azt a cím is mutatja, csak ugatom a dolgot – mondjuk azt hangosan és heves farokcsóválás közepette te-

szem, de kalóz országos bajnokságon például soha nem voltam, és nagy valószínűséggel nem is leszek. Bár soha ne mondd, hogy

A versenyzők a vízen, a szervezők és a partnerek pedig a parton tettek ki magukért. A GE Hungary felajánlásának, valamint a szervezők, a WWF Magyarország természetvédelmi szervezet és a Balatoni Hajózási Zrt. együttműködésének köszönhetően a badacsonyi kikötőben már leginkább energiatakarékos izzók világítanak, miután a zöld gondolat népszerűsítése érdekében a szervezők lecserélték a hagyományos izzókat a takarékosabb, gazdaságosabb és környezetkímélőbb termékekre. A verseny szakmai fővédnöke, a WWF Magyarország képviselői külön hangsúlyozták, mennyire fontos, hogy a vitorlázók – mint a természethez közel álló csoport tagjai – példát mutassanak környezettudatos életmódjukkal. „Büszke vagyok a teljes mezőnyre, ugyanis elképesztően nehéz körülmények közepette kellett teljesíteniük a versenyzőknek a pályát. Kitartásból, elszántságból jelesre vizsgázott a csapat, de ezen nem is lehet csodálkozni, hiszen itt mindenki nagyon szeret vitorlázni. Bár a szél gyenge volt, összességében elégedettek lehetünk, hiszen mind a két napon sikerült lebonyolítanunk a futamokat. Örülök, hogy elkezdődött a szezon, és már várjuk a következő versenyhétvégét.” – mondta a Zöld Nagydíj után a versenyigazgató, Dániel Gábor.

IV. UNIQA BALATON REGATTA I. FORDULÓ, BADACSONY

Túraverseny: Abszolút: **1. Therapy By Gardazzura** **2. Lábad X X 35** **3. Kék Fény 8 Mod** **4. Black Magic Nautic 311 Extra** **5. Westport X 35** **6. Szélvész X 35**

Hobby-kalózkodás

soha... Szeretem a kalózt! Hogy mennyire is, az először most tavasszal jutott megint eszembe, mikor egy létrán állva a Sudár oldalról vakartam le a tavalyi szezonról sikeresen ráégetett matricadarabkákat. Szóval az első előnyök a tavaszi karbantartáskor kerülnek elő. Nem kell létrára állni, nem kell csiszolni, alagátlni, sőt ha rendes gazda, esetleg spontán hobbihajós vagy, akkor egyszerűen nem kell semmit sem tenned, csupán vízre tolni a hajót s élvezni az első tavaszi napsütést és a szellőt az arcodon, miközben csobogsz a

még kihalt vízen. Be kell vallanom, én abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy beleszülettem a vitorlázásba – na nem pont egy kalózba, de az egyesületben volt az is. Ahogy OP is, de lássuk be, egy gyerek számára eljön az az idő amikor az OP már szűk is meg lassú is meg túl stabil is meg magányos is vagy benne... És akkor végre beülhetsz A KALÓZBA! És nemhogy beülhetsz, de kormányt is kapsz a kezvedbe, és dől is, meg suhan is, meg végre van már melletted valaki, akivel veszekedni is lehet, vagy okolni a rosszul sike-

rült fordulókért, és lássuk be, ez sokszor azért nagyon jól tud jönni. (Szegény jó apám – tán sehol máshol nem vitázunk annyit, mint kalózban...) Tehát anno első kalózkodásommal megkezdtem kalózos életemet.

Aztán jöttek kisebb meg nagyobb háziversenyek, iparági vitorlás-találkozók – nem sok eredménnyel, de annál nagyobb élvezeti értékkel. Mert hát végül is nekem a kalóz nem a versenyekről, az eredményekről, hanem a pusztán élvezetről szól. Arról, hogy érzed magad alatt a vizet csobogni, néha szó szerint is, arról, hogy nincs autopilot, meg hűtő, meg térképasztal, csak Te meg a hajó meg a hajó alján összevissza guruló naptej, sőr, csoki (természetesen szétolvadva) és még ki

tudja mi, amire olykor jó érzékkel rálépünk, ha indulás előtt nem tuszkoltuk be jó mélyen a zsák aljára. Végül is ez nem egy Enter 36! Itt, ha eláll a szél, evezel – ha van mivel, ha szomjas vagy, a napon kellemesen átmelegedett italodat iszod, árnyékot és hideg sört csak a kikötő büféjében találasz. De az élmény, amit ebben a hajóban kaphatsz, mindenért kárpótol! Mert hát hol máshol tudnál elsülyedni egy régi rozszant szivacsra hasonlító hajóval a befutó előtt 10 méterrel? Vagy kiesni mannschaftként a hajóból egy jól sikerült forduló után, mert rossz oldali focok sőtöt rántottál meg a verseny hevében, és még biztos, ami biztos, testtel is ráhúztál egyet, hogy aztán a kormányosod alig tudjon visszajönni érted, mert

annyira röhög, hogy a kormányt is alig tudja fogni. Aztán ott vannak még a vonták, ahol vadul lobbizol, hogy első azért ne nagyon legyél, mert ugyan ki szereti a motorost szagolni Kenesétől Füredig, de azért ha nem muszáj, a végén se nagyon csóválódj, mint a kutya farka, ha ne adj’ isten elszunyóknál a hosszú úton. Aztán végül becsatlakozol valahova középre, kötsz egy atombiztos palsteket (végtére is az ASE-hoz megyünk) és már indul is a menet, aminek persze vannak jobb és rosszabb részei. Néha diszkrétan melléd úszik úgy 20 méter kötélen egy palack (ki tudja, mi van benne), amit meghúzol és küldöd is tovább (Kösz, Tibsi!) aztán máskor meg arra ébredsz, hogy a mögöttes vontató baromira unatkozik, unalmas

idejét pedig azzal próbálja elütni, hogy a vontakötéssel megpróbálja a fejedet elválasztani a nyakadtól, amire csak akkor jössz rá, mikor negyedszerre helyezkedsz át egyik oldalról a másikra. Arról már nem is beszélve, mikor egy nyálkás nyár végi vonta alkalmával a hajód elejébe begyömösölt ponyvából egyszer csak pofátlannul előcsúszik – mit előcsúszik, előront! – egy megtermett sikló, és még fél távon se vagy... egy nőnek ez felér egy laza szívinfark-tussal és kikötésig fardekken való üléssel. Egyébként biztos vagyok benne, hogy minden hajós embernek tele a cockpitja jobbnál jobb sztorikkal, de az enyém mindenképpen hiányosabb lenne, ha nem lenne A KALÓZ.

szamó

portaszolgálat - étterem - klubszoba - külső-belső medence - jacuzzi - szauna - masszázs - vitorlásiskola - exkluzív apartmanok - hajószerviz és egyéb kikötői szolgáltatások



APARTMANOK
A' LA CARTE ÉTTEREM
WELLNESS, KÜLTÉRI MEDENCÉK
JÁTSZÓTÉR, SAJÁT FÖVENYES STRAND
KONFERENCIATEREM
RENDEZVÉNYHELYSZÍN
160 FÉRŐHELYES KIKÖTŐ
VÍZITAXI, CHARTER
VITORLÁSISKOLA GYERMEKEKNEK

Ha egy kikötőnél többre vágysz...

KLUBÉLET

Spartacusos gyerekek

Az idei első ranglista-versenyre a hagyományoknak megfelelően Csopakon került sor. A 9 futamra kiírt versenyen végül 5, 6 és 7 futamot rendeztek a különböző osztályokban. Pénteken szél hiányában egész nap a parton várakoztak a versenyzők, de a hétvége időjárása kárpótolta mindenkit a szélcsendes napért. Szombaton és vasárnap ugyanis kellemes 8-16 csomós szélben sikerült megrendezni a futamokat korrekt viszonyok között.

Vígh András (Acsi) így értékelte a Spartacus fiataljait: a csapat kitarásból és fegyelmeltségből is jelesre vizsgázott, mindenki komolyan vette, és pontos volt a hajnali ébresztőktől kezdve az esti villanyoltásig.

Nézzük sorban a hajóosztályokat!

420-asban a Kiss Viktor – Szigeti Maxim párosunk szerepelt a legjobban, ők ötödikek lettek a 12 hajós mezőnyben. Takácsyknak kevésbé sikerült a verseny, ők vasárnap igen indiszponáltan versenyeztek, így végül visszacsúsztak a listán. A Bihary testvépárnak ez volt az első komoly versenye, ennek ellenére szépen helytálltak és egy-egy szakasz és futam erejéig néha egészen jó dolgokat láthattunk tőlük.

Laser Radialban Rozsnyai Domi feszülten versenyzett, szép rajtokkal rukkolt elő, utána azonban a még rutinosabb ellenfelei most jobbak voltak nála. Ennek ellenére nincs oka aggodalomra, hiszen fél éve ült át 420-asból és azonnal a hazai mezőny elejében vitorlázik, ezúttal 5. lett a 19-ből úgy, hogy az utolsó futamon nem tudott elindulni a kormányhosszabítójának törése miatt.

Laser 4.7-ben Balogh Bence és Bujdosó Matyi versenyzett a színeinkben. Matyin látszott még az éles szituációk megélésének hiánya, ám sok vitorlázással ő is az élbolyba érhet. Bence több futamon nagyon szépen vitorlázott, látszott, hogy ha fúj a szél, akkor versenyben van a legjobbakkal.

Optimistben remekül szerepeltek az „A” keret tagjai és a többiek is megállták a helyüket. A 65 fős mezőnyben Takácsy Lilla 13. (serdülőben 5., nőiben 2!), Neszmélyi Márk 17., Ziegler Kristóf 19., Tenke Áron 20., Oláh Gergő pedig a közepesnek mondható 34. helyen végzett. A gyerekek nagyon szépen alkalmazták a rajtok előtt megbeszélteket, így ennek, meg persze a korai szezonkezdetnek is köszönhető, hogy mindenki kiegyensúlyozottan, a 10-20. hely környékén vitorlázott. Belíanon és a többiekben látszott, hogy idén egyelőre jóval kevesebbet ültek hajóban, ám ennek ellenére szépen teljesítette mindenki a futamokat és kivétel nélkül mindenki a mezőnyben vitorlázott – ez a tavalyi év kezdeti lépései után mindenképpen üdítő látvány volt. Mindenképpen megemlítendő még csapatunk legfiatalabb tagja, Futó Marci, aki ugyan nem teljesített érvényes futamot, de amikor lehetőség nyílt rá, megpróbálkozott vele. Ő is szokta már a nagy versenyek légkörét és biztosak vagyunk benne, hogy szép sikerei lesznek még idén és később is. Rég volt rá példa, hogy az első 20-ban 4 szparis szerepljen egy Optimist ranglista versenyen, ezek után pedig a célunk az, hogy még előrébb lépünk és a közvetlen élmezőnytel tudjuk felvenni a versenyt.

Gerencsér Gergő (THE): remek verseny volt, a körülményeket tekintve, jó felmérő a hazai ifjaknak, hol tartanak az itthoni mezőnyhöz képest. Eredményeink a felkészülés ezen szakaszához mérten jók voltak, nagyobb fegyelemmel néhány egységünk még jobb eredményt is elérhetett volna.

Vegyünk számba mindenkit!

420-ban 3 európai szinten is jegyzett egységünk kisebb kilengésekkel ugyan, de hozta az elvárt teljesítményt és élvezetes csatákat vívtak a Péch Fanni – Héjj Eszti párossal. Grams Dominik régi-új társával, Doubravszky Bálinttal folytatva tavaly megkezdett sorozatát, miszerint minden hazai ranglista-versenyen a legjobbnak bizonyul, így történt ez Csopakon is. Gráfel Vince új párjával, Weidinger Gyurival kicsit le van maradva a vitorlázott órák tekintetében, ez néha érezhető is volt teljesítményükön, de az utolsó megnyert futammal jelezték, a későbbiekben velük is kell számolni. Földesi Peti és Borsos Dani két rontott rajtja sajnos a végelszámolásnál nem fizetett jól, ezekből a hibákból is sokat lehet tanulni. Lányaink közül a Makó Luca – Rácz Dóri páros élete eddigi legjobbját érte el ranglista-versenyen, nagy örömet szerezve ezzel maguknak és nekünk is, míg Rácz Laura és Kratzl Anna életük első ranglista-versenyén több, a jövőre nézve is biztató futameredménnyel álltak helyt.

Komoly a Cadet-os bázisotok, gondolom, nem volt hiba...

A Bagyó Áron – Polgár Lukács csapat teljesítményéhez nem kell sok kommentár, hibátlanul mentek a hét futam során, nagyon imponálóan vitorlázottak, még szigorú edzői szemmel nézve is. Ez nagyon biztató az évad nemzetközi versenyeire. Biztatóan szerepeltek és stabilan az elsők között vitorlázottak Munka Marciék és a két új egységünk Borsos Gergő Szilassy Emesével, illetve Simó Marci Molnár Zsófiával párban. Bors Máté és Horváth Balázs sajnos nem érezte ezeket a szeleket és a szerencse is elpártolt tőlük, akárcsak Kerekes Zsombi – Rácz Levi párosunktól. Bennük sokkal több van, mint amit az eredményeik ezen a versenyen mutattak és reméljük a későbbiekben bizonyítani is tudják ezt. Bagyó Nóri és Kendeh Lili, mint szintén újonc párosunk a középmezőny második felében végeztek, minden dicséretet megérdemelve.

A legkisebbek?

Optimistben ezúttal két versenyzőt indítottunk. Rácz Bence korához és tapasztalatához mérten kimagaslóan jól ment, annak ellenére, hogy a rajtokkal mindig meggyűlt a baja, de remekül küzdötte fel magát a középmezőny elejére. Sajnos Kardos Szabi csak a rajtok terén tudta utánozni Bencét, neki is állandó gondjai voltak és nehezen találta a mezőny elejére vezető utat. Hiába, 60 hajó az mégiscsak 60 hajó...

Felkészülésünk ezen szakaszában visszakaptuk a gyerekektől azokat a dolgokat, amik gyakorlásával teltek az elmúlt hetek. Láttuk a hibákat is, de szerencsére olyan területeken, melyek a felkészülésünkben még csak most következnek, így van lehetőség a javításukra.

Akciós Suzuki csónakmotorok akár 10-15%-os kedvezménnyel azonnal, készletről, ajándék üzembehelyezéssel!*

- ✓ SUZUKI CSÓNAKMOTOR ÉRTÉKESÍTÉS
- ✓ SUZUKI SUZUMAR CSÓNAKTEST ÉRTÉKESÍTÉS
- ✓ SUZUKI MARINE ALKATRÉSZ ÉS KIEGÉSZÍTŐK
- ✓ MOHOSZ TAGSÁGGAL RENDELKEZŐKNEK TOVÁBBI 5% KEDVEZMÉNY MINDEN CSÓNAKMOTORBÓL 2.5LE-300LE-IG

Suzuki Plusz Marine Budapest
Budapest 1116, Kondorosí út 5/a T.: 06-1-464-7000, www.suzukiplusz.hu

Hajó adás-vétel

Amikor is kiválasztjuk végre a kis gyönyörűt, megalkusunk és megvesszük, utolsó akadályként a nevünkre íratás következik. Erről szeretnék írni most pár szót. A vitorlás köznyelvben elég sokféleképpen értelmezik a hajó szót. Ez így első hallásra furcsa lehet, de csak egy példa: nagyhajós verseny. Ha a jogszabály szerint értelmezzük, akkor ezen a versenyen bizony csak a 20 méter hajóhossz feletti indulhatnak, és mint tudjuk, ez nem így van. Akkor először egy kis fogalom-meghatározás, csak hogy tudjuk, miről beszélünk:

Vízi sporteszköz: vizen való közlekedésre alkalmas, rendeltetésszerű használata esetén úszóképessé és kormányozható, kedvtelési rendeltetésű, hajónak, kompnak, csónaknak nem minősülő vízi jármű; Amennyiben legalább 3 nm névleges vitorlafelülettel rendelkezik, vitorlás vízi sporteszköznek hívjuk.

Csónak: az emberi erővel hajtott – hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő – felépítménnyel nem rendelkező vízi jármű, amelynek testhossza nem haladja meg a kishajóra megállapított mértéket. Csónak tovább-

bá az a szélerővel vagy gépi berendezéssel hajtott – hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő – vízi jármű is, amelynek hossza a 6,2 métert, névleges vitorlafelülete a 10 m²-t, illetőleg motorteljesítménye a 4 kW-ot nem éri el. Nem minősül csónaknak az építése, berendezése és felszerelése alapján elsődlegesen nem hajózási tevékenység folytatására alkalmas – külön jogszabályban meghatározott – úszó eszköz;

Kishajó: az a belvízi hajó, amelynek hajótesten mért hossza nem éri el a 20 métert (vanak kivételek, de ez minket most nem érint). Szóval ha csónakot vagy vízi sporteszközt vásárolunk, elég az adásvételt két tanú előtt aláírni és egy biztos vízhatlan helyre tenni. Utána megfelelő adatokkal rendelkező névtáblát helyezünk el csónakunkon (sporteszköz sem árt megjelölni, hogy ha viharban elvesztjük, vissza tudják adni). Ám ha kishajót vásárolunk, akkor a következőkre ügyeljünk. A kishajó sok tekintetben ingatlanként viselkedik. A lajstromot, amiben a kishajókat nyilván tartják, a földhivatali nyilvántartáshoz tudnám hasonlítani. Az adásvételi szerződésben az eladó és a vevő MINDEN adatát fel kell tüntetni, még az állampolgárságukat is (név,

születési név, születési hely és idő, anyja neve, lakcím, állampolgárság). Ha az egyik fél cég, akkor természetesen név, székhely, adószám, cégjegyzékszám, képviselő adatai. Jó, ha tartalmazza az eladó hozzájárulását ahhoz, hogy a lajstromozó hatóságnál a tulajdonos változását a vevő bejegyeztesse. Erre 15 napja van. A szerződést ügyvéddel ellen kell jegyeztetni. Tipikus hiba szokott lenni, hogy nincs minden oldal mindenki által aláírva. Tovább bonyolítja a helyzetet, ha külföldről vásárolunk. Ebben az esetben fontos, hogy hol írjuk alá a szerződést. Ha külföldön, úgy a konzulátuson hitelesítik az adásvételi szerződést. Igazolnunk kell, hogy a kishajót az ottani lajstromból kivonták, vagy éppen azt, hogy nem lajstromköteles. Ezt az eladónak az ottani lajstromozó hatóságtól kell kérnie. Ha Európai Unió kívülről vásárolunk, (ilyen pl. Horvátország) akkor az eladótól vagy a gyártótól úgynevezett CE minősítést kell kérnünk a hajóra és a motorra is. A hajót vámkezeltetnünk is kell. A vámkezeléshez a számlára elég csak nekünk ráírni a fordítást, de a Közlekedési Hatósághoz beadott idegen nyelvű dokumentumokat az OFFI-val le kell fordíttatni.

Kenyeres Márta

Június 19-20-án Paks Kupa Idén is kiváló szezonkezdés az ASE VSC-nél

Mire e sorok az olvasók kezébe kerülnek, már egy remek Atom Kupán lesznek túl a balatoni Kalóz-versenyzők és a szervező paksi Atomerőmű Sportegyesület (ASE) Vitorlás Szakcsoportjának (VSC) tagjai Balatonfüreden. Az Atom Kupára Pünkösdkor került sor, és mivel nyílt, minősítő versenyről volt szó, a „magyar tenger” kalózosainak krémje vett részt rajta. A következő a Burgmann Kupa egy már szintén bejáratott, de meghívásos, mégis mindig jó hangulatú verseny, amelyet idén június 5-6-án rendeznek meg. A felkészítő, szezonnyitó versenyek után a lassan érkező nyár első igazi nagy Kalóz-versenye az ASE VSC számára a 2010. június 19-20-án megrendezésre kerülő Paks Kupa. Az ASE VSC a versenyt Balatonfüreden, a számára hazai Koloska Marina kikötő előtti vízterületen rendezi meg.

A Paks Kupa nyílt, 1,2 faktorszámú, országos minősítő verseny, azaz várhatóan a teljes hazai Kalóz osztály és annak kiválóságai vesznek részt rajta. A verseny vezetője Hagemann László, rendezvényfelelős Nagy Jenő (ASE VSC). A szervezők szívesen látnak minden kalózos sporttársat és vendéget ezen rendezvényükön!

Hogy a feltörekvő ifjúság is lehetőséghez és tudáshoz jusson, az ASE VSC az utánpótlásról is igyekszik gondoskodni. A nyári szezon tulajdonképpen nyitó Paks Kupát követően azonnal beindulnak a nyári ifjúsági táborkok. Június 20-25. között az ifi táborkba várják a vizet, hajózást kedvelő (14 év feletti) fiatalokat a Nagy Jenő vezette szervezők. A gyerektáborra július 2-9. között kerül sor Boromisza Tamás vezetésével (a 14 év alatti korosztálynak). (x)



Felületkezelés

Rétegelt lemezre felragasztott teakfa-burkolat van a hajóm külső ülőfelületein. Rendszeresen olajjal kezeltem. Mára egészen befeketedett. Próbáltam tisztítani, de nem jártam sikerrel, mígnem egy barátom tanácsára magasnyomású mosóval végigvertem. Csodálatos lett a végeredmény, de a fa kiszáradott. Nagy hibát követtem el ezzel?

Olyan nagyot nem, bár ez egyáltalán nem használnál a fának, különösen olyan helyen, ahol gyenge volt a fugák tapadása, és most a nagy nyomás szét is szedte. A teendő ezután egyszerű. Meg kell várni, amíg jól kiszárad, ezután az egészet 120-140-es papírral át kell csiszolni, majd teakolajjal beereszteni.

Használhatok hígítót az olajhoz?

Nem, teljesen felesleges, az olaj kellő hígítású.

De legközelebb nem kellene ilyen drasztikusan nekilátni. Van egy oldószer (Teak Restorer), ami-

nek az a dolga, hogy a teakburkolat olajába be ragadt koszokat leoldja a fáról. A munkamenet egyszerű. Első lépés, hogy a felfelületet kefével és mosószerrel átmoszuk, ekkor már távozik jelentős koszmennyiség. Ezután hagyjuk megszáradni, majd ecsettel átvonjuk a Teak Restorerrel. Egy fél óráig hagyjuk békén, majd ezután puha kefével és bő vízzel mossuk át. Fekete lé fog lefolyni és a felfelület kivilágosodik. Ezután várjuk meg, amíg leszárad és utána olajozzuk. Ilyenkor a fa edényekéi újra feltöltődnek olajjal és ezáltal rugalmas és a felület víztaszító lesz. Minden olajozás előtt célszerű ezt a műveletet elvégezni, és akkor nem sötétedik be.

Lehet-e teakfát lakkozni?

Ha szükséges, természetesen lehet. Vannak olyan kétkomponensű lakkok (Perfection Plus), amelyekkel 4-6 rtg. felhordásával lehet ilyen felületeket kialakítani. Lehet, de nem célszerű. Csak olyan helyen érdemes ilyen felületkezelést csinálni, amit vízmentessé akarunk tenni. A lakk jól beivódik a fába, de meghagyja annak külső megjelenését.

Csináltattam „műbőr” párnákat a cockpitba. A kárpitos figyelmeztetett, hogy csak megfelelő tisztítószerrel tisztítsam. Miért nem jó az, amit otthon is használok?

Azok a „műbőrök”, amelyeket a hajóknál használunk, vinyl alapúak. Erre valók a vinyl-tisztítók. A tisztítás során elég nagy mennyiségű tisztítószer marad az anyagon, mivel ezek nemcsak oldanak, hanem ápolnak is. A maradványnak mindeképpen olyanok kell lennie, ami elviseli az UV-sugárzást, és a felületet nem színezi el. Ilyen feladatnak a háztartásban használatos anyagoknak nem kell megfelelni.

Szép lakkozott felületeim vannak a hajómon. Kapaszkodók, takarólécek. Hogyan védjem meg?

Sajnos csak takarással lehet megvédeni a lakkozott felületeket. A gondot mindig az okozza, hogy a lakkozás az alsó vízszintes felületen megpattan és onnan felázik. Ez nagyon csúnya, és ahogy a felázás előrehalad, egyre csúnyább lesz. A legrosszabb a hajnali párasodás. Mindez a takarásokkal elkerülhető.

Rick Csaba

A RESCUE TAPE

Rescue Tape egy önmagához kötő szilikon szalag, mely légmentes és vízzáró szigetelést képez. Nincs ragasztó, így a felületen nem hagy nyomot. Hosszának két-háromszorosára nyújtható, segítségével a helyszínen javíthatók például szivárgó hűtés és üzemenyag csövek, szigetelhetők elektromos csatlakozók és kábelek. 260°C hőhatásnak ellenáll, így akár a motortérben lévő magas hőmérsékletben is megvédi a betekert felületet. Ellenáll üzemenyagnak, olajnak, savaknak, oldószereknek, utcai sónak, UV sugárzásnak és víz alatt is használható, így számos vészhelyzet kerülhető el alkalmazása során.



További info & rendelés:
Tel.: 06-1-5779231

www.pilotshop.hu/rescuetape

Ne hagyja el a partot egy tekercs Rescue Tape nélkül! (x)

Teak 2.0

A Flexiteek a jó minőségű teakfa egyik legmeggyőzőbb alternatívája – egy színében és tapintásában is a klasszikus nemesfával teljesen megegyező műanyag deck-burkolat.

A Flexiteak felületek a megrendelő által kiválasztott minta szerint készülnek, és csak minimális előzetes felületkezelést igényelnek. Kialakíthatók peremmel vagy anélkül, illetve fekete vagy fehér színű fugával is. A modern technológiának köszönhetően felrakása nem több, mint egy nap, így nem kell a vitorlás-szezonban hosszú hetekre nélkülözni a hajót.

Tisztítása igen egyszerű: ellentétben a teakkal, egy alapos mosás eltávolít minden szennyeződést és foltot – legyen az olaj, vagy épp vörösbőr. Enyhe, szálirányú csiszolással pedig az egyéb nyomok és karcolások is eltüntethetőek.

A Flexiteek kitűnő tapadást biztosít még szélsőséges körülmények között, és UV-ellenállása is kimagasló – mindez pedig a tekfánál jóval kedvezőbb áron elérhető. Ráadásul a nemesfa nélkülsége jó hatással van a klímavédelmi erőfeszítésekre is.



J.Plast Kft., 2120 Dunakeszi, Alagi Major. Tel.: 20 9754809 Fax: 06 27341644
E-mail: info@flexiteek.hu (x)

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Balaton Szezonnyitó	Siófok	Hajóállomás	2010.05.30. - 2010.06.01.	Kálmán Imre Kulturális Központ, 8600, Siófok, Fő tér 2. 84/311-855, 84/311-856, rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu, www.kulturkozpont-siofok.hu
Keszthely Város Napja	Keszthely	Több helyszínen	2010.06.04-2010.06.06	Polgármesteri Hivatal Kabinet Iroda, 8360 Keszthely, Fő tér 1. 83/505-581, kabinet@keszthely.hu, www.keszthely.hu
Római-kori Vigasságok	Balatonyörök	Szépkiadó, Római-forrás	2010.06.05	Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár, Balatonyörök 8313, Kossuth Lajos u. 29., 83/546-919, 83/546-912, konyvtar@balatonyorok.hu, www.balatonyorok.hu
Kéknyelű Virágzás Ünnepe	Badacsony	Badacsony, Díszter	2010.06.05-2010.06.06	Badacsonyi Céh Turisztikai Egyesület- Tourinform Iroda, 8261 Badacsony, Park u. 14. +3687/531-013, E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu, www.badacsony.com
Balaton Bike Fest	Balatonfüred	Balatonfüred - Tihany	2010.06.09.-2010.06.13	Nyúl Eszter, 1065 Budapest, Podmaniczky u. 14., 20/579-3017, nyul.eszter@dakar.hu, www.balatonbikefest.com
KESZTHELY OPEN	Keszthely	Keszthely, Balaton-part	2010.06.11.-2010.07.11	Tourinform Keszthely, 8360 Kossuth L. u. 28., 83/511-660, keszthely@tourinform.hu, www.keszthely.hu
II. Hévízi Jazz Fesztivál	Hévíz	Deák Ferenc tér	2010.06.12	Tourinform Hévíz, 8380 Hévíz, Rákóczi u. 2., 83/540 131, heviz@tourinform.hu, www.hevizmarketing.hu
11. Nemzetközi Harley-Davidson Fesztivál	Alsóörs	Alsóörs, Európa Kemping	2010.06.13.-2010.06.20.	Harley-Davidson Budapest Kft., 1113 Budapest, Neszmélyi köz 3., 248 0922, fesztival@hog.hu, www.hog.hu
Magyar Nemzeti Parkok Hete	BFNP	több helyszínen a Balaton-felvidéki Nemzeti Park területén	2010.06.14. - 2010.06.20.	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság, 8229 Csopak, Kossuth u. 16., 87/555-291, bfnp@bfnp.kvvm.hu, www.bfnp.hu
Balaton Vakáció Kezdő Kerékpáros Fesztivál	Balaton	Balaton, Balatoni Bringa Körút	2010.06.18-2010.06.20.	Balaton Masters Team, 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8., +36 70 315 0505; +36 70 383 6770, info@balatonbringa.hu, www.balatonbringa.hu
Gitárfesztivál	Balatonfüred	Anna Grand Hotel, Kisfaludy Színpad, Balaton Szabadidő és Konferencia Központ	2010.06.19.-2010.06.26.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu.; www.balatonfured.hu
Levendula Fesztivál	BFNP	Tihanyi-félsziget, Belső-tó partja	2010.06.19	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság, 8229 Csopak, Kossuth u. 16., 87/555-291, bfnp@bfnp.kvvm.hu, www.bfnp.hu,
Zánkavics Nap	Zánka	Zánkai GYIC	2010.06.19	Zánkai Gyermek és Ifjúsági Centrum, 87/568-500, 87/568-581, marketing@zanka.hu, www.zanka.hu
Várjátékok a Szigligeti várban	Szigliget	szigligeti vár	2010.06.19-2010.08.21.	Szigliget Község önkormányzata, 8264 Szigliget Kossuth utca 54., 06-87/461-355, 06-87/561-019, onkszigliget@t-online.hu, www.szigliget.hu
Coke Club	Siófok	Siófok Nagystrand	2010.07.03 - 2010.08.22.	Fülöp Attila, 1022 Budapest, Törökvezs út 6/A., 269-1676, attila.fulop@bbrandaktiv.com, www.bbrandaktiv.com
Balaton Hal- és Borünnep	Csopak, Paloznak	több helyszínen	2010.06.24.-2010.06.27.	Balatonfüred, Tourinform Balatonfüred, 8230 Kisfaludy u. 87/580-480, 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
Balatonföldvári Vágta	Balatonföldvár	Balatonföldvár, Magaspart	2010.06.26	Tourinform Balatonföldvár, 8623 Balatonföldvár, Petőfi u. 1., +36/84 540-220, balatonfoldvar@tourinform.hu, www.balatonfoldvar.info.hu
Olaszrizling Éjszakája	Csopak	Csopak, a rendezvényben résztvevő pincék	2010.06.26	Csopak Község Önkormányzata, 8229 Csopak, Petőfi u. 2. 87/446-250/13, csopakph@csopak.hu, www.csopak.hu
Péter Pál Napok	Balatonalmádi	Balatonalmádi Szent Erzsébet liget-Óregpark	2010.06.26.-2010.06.27.	Tourinform Balatonalmádi, 8220 Városháza tér 4. 88/594-081, 88/594-080 balatonalmadi@tourinform.hu, www.balatonalmadi.hu,
Tapolcai Nyár	Tapolca	Kisfaludy u., Köztársaság tér (vasárnaponként)	2010.06.27.-2010.08.08.	Tourinform Iroda, 8300-Tapolca, Fő tér 17., 87/510 777, tapolca@tourinform.hu, www.tapolca.hu
V. Balatonföldvári Tézene Fesztivál	Balatonföldvár	Jubileumi tér, Fesztivál tér	2010.06.30.-2010.07.03.	Tourinform Balatonföldvár, 8623 Balatonföldvár, Széchenyi I. u.2., 06 84/540 – 220, balatonfoldvar@tourinform.hu, www.balatonfoldvar.hu



Szendvicsemler a Balatonfői Yacht Clubban

Kissé zúg a fejem.
Tegnap megint összejött a csapat a „béfycben”.
Nagyon jók a borok, a rozéjuk pedig egyenesen itatja magát.
Megbeszéltük a srácokkal, hogy grillezünk egyet és együtt élvezzük, hogy megjött a tavasz.
A húsok jól sikerültek, mellé a saláták és a köretek is fantasztikusak voltak.
Igazi balatonfői ízek.
Nagyon jól sikerült az este, bár a vége nem teljesen tiszta...
A másnaposság csak múló állapot. Ezzel szoktam nyugtatni magamat.
Déli fél egy van.
Kimászok a kokpítba, kell a friss levegő.
Ahogy ringatózik a hajó, ahogy a szellő körülölel és hallom a víz nyugtató hangjait, úgy áramlik belém az erő.
Beszív-kifúj. Ez az, már kezdem érezni a testemet is.
Most viszont ennem kellene, de gyorsan, mert farkaséhes vagyok.
Hoppá, itt a grillezésből valami maradék...
A Yacht Club séfje tudta, hogy oda kell csomagolnia ezt nekem, amikor este a buli után utamra engedtek. És egy levél is!
Ezt Bálint írta.
Jó „reggelt”, barátom!
Csomagoltam ide neked egy kis grillezett csirkemellet, mert szerintem hasznát veszed, ha kialudtad magad.
Találsz egy túlélőcsomagot is, mert néhány dologra szükséged lehet.
Ha követed a papírra vetett instrukcióimat, gyorsan és jóízűen fog indulni a napod.

1. A felvágott bagettszeletet fokhagymás olívaolajon lassan pirítsd le.
2. A héjától megfosztott, érett paradicsomot kockázd fel, tégy hozzá egy kis apróra vágott hagymát, friss rozmaringot és bazsalikomot.
3. A majonézbe keverj kevés apróra vágott uborkát, snidlinget, petrezselymet, kis fehérbort (rozé kizárva).
4. A felszeletelt csirkemellet és a salátaleveleket a mártásokkal rakd a pirított bagettre, ülj ki a fedélzetre, és a friss levegőn élvezd ki a friss fűszernövények és a pikáns mártás ízét.

Ha úgy érzed, hogy az első falat után másképpen süt rád a Nap, akkor jól követted a receptúrát.

További szép napot!
Jóízű üdvözléssel:
Kocsis Bálint
Konyhafőnök
Balatonfői Yacht Club

Alattam víz, fölöttem az ég, és a természet íze a számban olvad szét.
Ajánlom mindenkinek, hogy kóstolja meg a BFYC konyháján készített salátákat és különlegességeket, mert ott átélheti az általam is megtapasztalt kulináris örömeiket.

A konyhafőnök által „navigált” szendvicsemler készült képet közzéteszem.
Pedig „csak” egy egyszerű szendvicsemler. Az én szendvicsemler!!

Írta: **Szendvicsemler** (x)



Tudsz egy jó helyet?

Tegyük közkinccsé vízközeleli ivó- és evőhelyeinket!!!
Kocsmák, kávézók, éttermek és borozók.
Teszteljük, minősítsük kedvenc helyeinket! Találjuk meg, hová érdemes beülnünk a tó körül. Mondd, Te mit választanál?

Mi a teendő:

1. Eszünk, iszunk, szükség esetén dínomdánom
2. Vissza a bázisra, kapcsolódás a webre
3. **www.porthole.hu**
4. Kitéltjük a tesztlapot
5. A rendszer kiszámítja az adott intézmény PH (Porthole) értékét.

Keresel egy jó helyet?

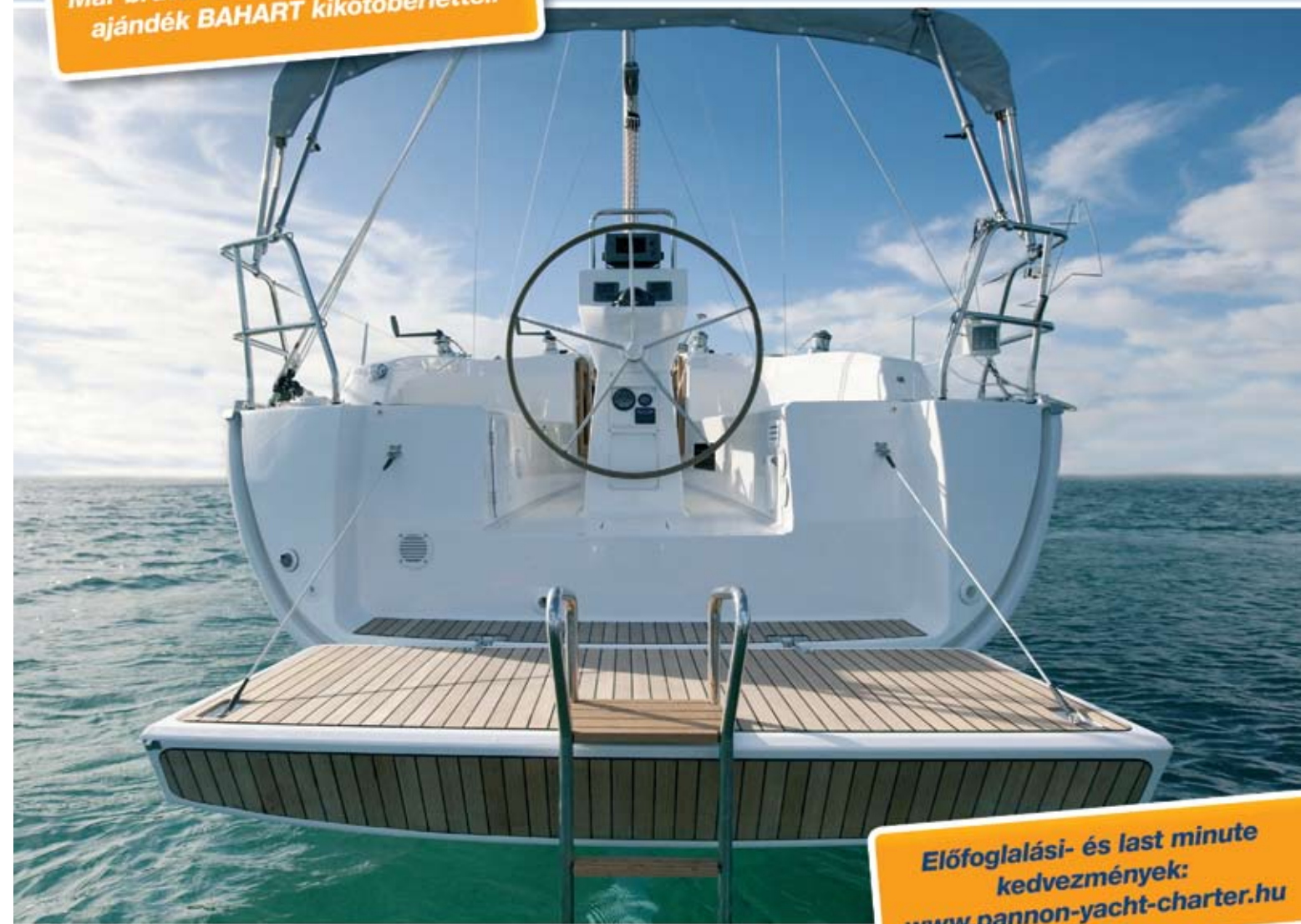
1. **www.porthole.hu**
2. Kikeressük a legjobb helyeket a teszt eredmények alapján
3. Odavitorlázunk
4. Eszünk, iszunk, szükség esetén dínomdánom
5. Vissza a bázisra, kapcsolódás a webre
6. **www.porthole.hu**
7. Mi is kitéltjük a tesztlapot

Csak regisztrált olvasónk tesztelhet. Egy időben egy helyről csak egy értékelést fogadunk. A legjobb helyek listája folyamatosan bővül. A győztes a legmagasabb PH értéket megszerezve oklevélre és rengeteg látogatóra számíthat.

Béreljen hajót a Balatonon!

Új Bavaria 32 Cruiser vitorlás hajók

Már bruttó **48 000 Ft/hajó/naptól**,
ajándék BAHART kikötőbérlettel!



Előfoglalási- és last minute
kedvezmények:
www.pannon-yacht-charter.hu

További információ és foglalás:
www.pannon-yacht-charter.hu
+ 36 30 222 88 11

Silver Yacht Kikötő
Hotel Silver Resort****
8230 Balatonfüred, Zákonyi F. u. 4.



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.

...mert a vitorlázásban csak csapatban nyerhetünk!

BAVARIA YACHTS HUNGARY - ROYAL SILVER KFT - VEZÉRKÉPVEISELET
Web: www.bavaria.hu; E-mail: info@bavaria.hu
Központi ügyfélszolgálat: 1138 Budapest, Váci út 113.
Telefon: +36 30 677 50 87; Fax: +36 1 352 8123

