

100% vitorlázás

2010. június

POR**THOLE**

5.

HA MÁR ÍGY ÖSSZEJÖTTÜNK

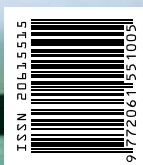
Klub kedvezményekkel

KÉKSZALAG

A nagy vonulás

HATÁRON INNEN ÉS TÚL

Az 1500 m biztonsága?



Mindent szabad?

A BALATON KÉKSZALAGJA 2010

A Kékszalag a hazai vitorlázás legnagyobb ünnepe – mindenkit érint, akinek valami köze van ehhez a gyönyörű sportághoz. A hivatalos nevén 42. T-Mobile Kékszalag Nagydíj és Fesztivál története hol közeledett, hol távolodott életre hívóinak eredeti szándékaitól. A cél, hogy minél gyorsabban körbehajózzuk szeretett tavunkat, nem változott, de a

biztonságunkért aggódó szervezők és az eredményorientált lobbisták érdekérvényesítő erejétől függően mindenféle megkötések korlátozták a szabad indulás jogát. Ne menjünk bele a részletekbe, inkább örüljünk, hogy ezúttal egy igen engedékeny, a technika fejlődését befogadó, már-már kötetlen esemény előtt állunk!

(folytatás a 6. oldalon)

UNIQA Viharjelző Rendszer

Az új generáció biztosítója.

Exkluzív szolgáltatás

- Előrejelzés SMS és e-mail üzenetben szélsőséges időjárási jelenség esetén
- Ingyenes szolgáltatás Regatta kishajó vagy gépjármű casco biztosítással, lakásbiztosítással, MultiPartner vagy BusinessPartner szerződéssel rendelkező ügyfeleinknek

Segítünk kivédeni
az elkerülhető károkat
Regisztráljon most!
www.uniqa.hu

The UNIQA logo consists of a stylized white 'Q' symbol above the word 'UNIQA' in a bold, white, sans-serif font, all set against a blue rectangular background.The UBIMET logo features three circular icons (a star, a sun, and a lightning bolt) to the left of the word 'UBIMET' in a bold, black, sans-serif font, all on a white background.

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



Az UNIQA Biztosító Zrt.
a Magyar Olimpiai Csapat
Hivatalos Támogatója

tartalom



- 4 **Porthole Klub és PortholePortál**
- 6 **Kékszalag: családi örökség**
- 10 **Kékszalag-kihívók:** Soponyai Géza ékszerdoboz, Vándor Róbert M1-es katamaránja, Wossala György Extreme 40-ese
- 13 **Szörffel a Kékszalagon:** Akármelyik hajó nyerje is a versenyt, egyáltalán nem biztos, hogy az a jármű lesz a leggyorsabb a Balatonon. A verseny nem hivatalos rekordere ugyanis a szörffős Gádorfalvi Áron, aki 2003-ban versenyen kívül végigszörffözte a távot, és kellemes előnnyel elsőként is ért célba.
- 16 **Finn Masters VB, Split:** Öreg ember nem vénember
- 17 **18 lábas skiff EB: Újhelyi Gáspár Miklós és csapata a legjobb európai trió**
- 19 **Dragon EB a Balatonon**
- 22 **Egy verseny – két világbajnoki arany:** Pekingi paralimpikon vitorlázóknak évről-évre, menetrendszerűen szállítja a világbajnoki érmeiket. Az idei sikere azonban minden előzőn túltesz: az angliai Rutlandben rendezett Access VB-ről két arannyal tért haza. Egyet egyéniben, egyet pedig feleségével, Mircsev Évával párosban szereztek meg
- 26 **Útravaló: Tippek és jótanácsok hajóbérléshez**
- 29 **Balaton 31 klubtalálkozó:** Az idén 40 éves típusa a júliusi márkakupa előtt egy történelemórával egybekötött születésnapi találkozóval ünnepelte a Klub
- 31 **Fehér Szalag és Classic Round:** Közel 200 hajó vágott neki a Balaton keleti medencéjében megrendezett nagyhajós túraversenynek. Ahogy az várható volt, a katamaránok uralták a mezőnyt, de talán arra senki nem számított, hogy ennyire gyorsak lesznek
- 32 **Páros versenyek: Badacsony match-race a Mannschaft szemével**
- 36 **Júliusi programajánló**
- 38 **Kocsma-teszt:** a helyfüggő fanok áldozatos aktivitása
- 40 **Korlátozás helyett:** A szabadabalaton.info oldalon aláírásgyűjtést kezdtek, hogy eltöröljék az egyes vízi járművekre, mint pl. a kajakra, szörffre, vitorlás vízi sporteszközre vonatkozó 1500 méteres korlátozást. Miért fontos ez ennyire?
- 42 **Balatonai segítség az árvíznél**

2010. június



A termék környezetbarátból és környezetbarát gyártástechnológiát tartalmazó anyagokból készült, környezetbarát anyagokból készült, környezetbarát anyagokból készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ:** MELHA MÁRTON **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** BAGYÓ SÁNDOR, BALOGH ANIKÓ, CSÖREGH ZOLTÁN, DÁVID JULI, GELENCSÉR GYÖRGY, KATANICS MILÁN, KENYERES MÁRTA, NAGY ROZSDA ATTILA, REST BULCSÚ, SIPOS PÉTER, SZÚCS ÁKOS, TAKÁCS MÁTÉ, TORONYI ANSRÁS, TUSNAI GABI, TUSS MIKLÓS, VERSEGHY FERENC **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. június 21. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** TUMBÁSZ HÉDI

Szolgálati közlemény

Ahhoz, hogy egy közösség valóban valamiféle összetartó erővel rendelkezzen, nem elég a közös érdeklődés, az érdekeket sem szabad kifelejteni. A nagy közösségi portálokon belül alakuló csoportok aktivitása jól tükrözi azt az igényt, amit az egyén információéhsége és kielégítetlen kommunikációs vágyai hoznak létre. A Porthole elsősorban a hazai vitorlázó társadalomnak eddig a hajós médiumok által meg nem szólított – vagy talán nem megfelelően kezelt – többségének elérését tűzte ki célul. Minket is meglepett azonban az olvasók részéről megnyilvánuló felfokozott érdeklődés. Már a 3. lapszámtól 6000 feletti – a Magyar Posta által hitelesített – címlistával rendelkezünk, annak ellenére, hogy igyekeztünk a párhuzamosságokat, tehát az egy címre jutó többletpéldányokat kiszűrni. Azt reméltük, hogy eredményeinket a közösséget elérni kívánó hirdető is elismerik, de sajnos a piac nem igényli a hiteles adatszolgáltatást, így

előnyünk – az ország legnagyobb vitorlás adatbázisát – nem tudtuk érvényesíteni. A Porthole által elért nagyszámú vitorlázó kiszolgáltatását azonban továbbra is feladatunknak tekintjük, ezért létrehoztunk egy komplexebb szolgáltatáscsomagot, építve olvasóink, üzleti partnereink aktív támogatására.

- Továbbra is biztosítjuk a lap teljes tartalmának és archívumának ingyenes elérését, elsősorban a július 1-jén induló teljesen új online felületünkön, a Porthole Portálon.

- Folyamatosan bővítjük az olyan információk szolgáltatásaink körét, mint a vendéglátóhelyeket minősítő kocsmateszt, vagy a hamarosan induló kikötői eligazító.

- Felületet biztosítunk minden közérdekű információnak, így a nem szorosan a hajózáshoz köthető parti programlehetőségeknek is.

- A közösség számára lehetővé tesszük olyan emelt szintű szolgáltatások elérését, melyeket

a jövőben csak a névre szóló közösségi kártya tulajdonosai vehetnek igénybe. A Porthole Klubkártya lehetővé teszi, hogy tulajdonosai tagsági díjat jelentősen meghaladó kedvezményekben részesüljenek biztosításuk megkötésénél, bizonyos versenyek nevezésénél, éttermi és kikötői szolgáltatásoknál. Szándékaink szerint ezt a listát folyamatosan bővítjük.

- A jövőben a Porthole nyomtatott verzióját csak a tagsági kártyával rendelkezőknek fogjuk – továbbra is ingyenesen – kipostázni.

A Porthole Klub Tagsági Kártya díja fél évre 3000 Ft +Áfa

Fizetési módok:

- A mellékelt postai csekken
- Átutalással (3750 Ft) számlaszám: 11649001-07877500-49000003
- Online fizetés: www.porthole.hu

A kártyákat a befizetést követően postázzuk.

Miért érdemes belépni a Porthole Klubba?

Csak egyetlen komplex példa: ha már megkötöttük **15 százalékkal** alacsonyabb áron a Casco- és felelősségbiztosításunkat, jöhet a tavaszi karbantartás. Itt a felületkezelés és az alagatlás során felhasznált International anyagok árából **8%**, a beépített motor karbantartási díjából **10%**, az új Marinepool ruházat árából **10%** kedvezményt kapunk, így máris megtakarítottunk több mint 30000 Ft-ot, míg a **tagsági díj csupán 3000 Ft+Áfa egy fél évre...** De nevezhetünk, bérelhetünk, megszállhatunk, ehetünk-ihatunk, sőt akár hajót is vehetünk a listaár alatt, ha csatlakozunk a vitorlázók független önszerveződő szervezetébe, a Porthole Klubba.

Kedvezmények, melyek más helyi kedvezményekkel nem vonhatóak össze

Porthole, nyomtatott kiadás: ingyenes

Biztosítás: Uniqa Casco és felelősségbiztosítás **15%**

Nevezési kedvezmény: Orvos Gyógyszerész Kupa, V. Közmű Kupa **10%** a hajó nevezési díjából a tulajdonos tagsága esetén

Kikötői kedvezmények: BFYC: *ingyenes* kikötőhely napkeltétől napnyugtáig. Éjszakai tartózkodás: **8%**

Charter szolgáltatás: Pannon Yacht Charter: **5%**

Szálloda: BFYC **8%**

Hajósüzlet: Jóhajó, ruházati termékekre **10%**

Festékek: International **8%**

Üzemeltetési tanácsadás: Monti Bt **5%**

Hajósiskola: VGYE **10%**, BFYC **8%**

Hajóértékesítés: Hanse **3%**

Éves motorkarbantartási csomag: Monti Bt **10%**

Éttermek 8%: *Ponyvaregény, Budapest, BFYC 10%: Hotel Venus*** superior, Zalakaros; Andreas Wellness és Borház Panzió, Badacsonytördemic; Páhok Vendéglő- Panzió, Alsópáhok; Sándor Étterem, Siófok; Sekli Étterem, Balatonlelle; Balaton Glashotel étterem, Balatonalmádi; Ciprián Étterem Tihany; Erzsébet Vendéglő, Balatonboglár; Gulyás Udvar étterem, Tihany; Huszár Vendéglő, Örvényes; Janika Panzió étterem, Vonyarcvashegy; Kuckó étterem, Balatonalmádi; Palace pizzeria, Siófok; Camelot középkori étterem, Siófok; Palace beach bar, Siófok; „Határ” étterem, Balatonalmádi; Susogó étterem, Balatonfűzfő; Hordócsárda, Balatonfüred; Viktória Panzió és Étterem, Zamárdi; Piero's Étterem, Balatonboglár; Zsindelyes Csárda, Balatonudvari; Royal Villa, Balatonfüred; Margaréta Étterem, Keszthely; Kistücsök étterem, Balatonszemes; Magyar Csárda, Hévíz*

A tájékoztatás nem teljeskörű, a kedvezmények köre folyamatosan bővül, a részletes feltételek a július 1-én induló új portálunkon: **www.porthole.hu**

PortholePortál kérdézz-felelek

Miért van szükség az új honlapra?

Hogy a Porthole közössége a lehető legegyszerűbben jusson hozzá a lap tartalmához, emellett pedig minél több olyan szolgáltatást és változatosabb kommunikációs felületet érjen el, amit a nyomtatott lap nem tud megadni. Ez lehetőséget teremt a vitorlás társadalom, a kikötői élet és a friss információk bemutatására – mindig naprakészen.

Rendben, azt hiszem, ezt már ismerjük. Mégis mi lenne az újdonság?

A cikkeken kívül lesz rajta versenynaptár, túra-tippek, eseményajánló és hajófelújítás rovat is. Kicsivel később kikötőkereső a közeli éttermek, kocsmák címeivel, amikről végre bárki elmondhatja a véleményét.

Kikötőkereső? Na de van már ilyen. Itt van a [balatonkikötök.hu](http://balatonkikotok.hu)!

Igen, vele tervezünk együttműködni. Míg ott minden kikötőről megnézhetőek a fényképek és a részletes leírások, addig a PortholePortálon regisztrálni lehet majd az egyes kikötőkbe, és azt is meg lehet majd nevezni, hogy ki milyen típusú és nevű hajóval szerepel az adott helyen. Így könnyen egymásra találhatnak egy-egy kikötő társaságai.

Persze, közösségépítés... Mostanában másról sem szól az internet. Ott van az [iwiw](http://iwiw.hu) és a Facebook. Miért kell ez nekünk?

Nem szeretnénk, és nem is tudnánk konkurenciát teremteni a jól ismert közösségi oldalaknak. Éppen az a cél, hogy a már

létező csoportokat, baráti társaságokat, klubokat, egyszerűen a már most is pezsgő közösségi életet fogjuk össze egyetlen oldalon, ahol mindezek egyszerre jelenhetnek meg.

Na jó, de mégis hogyan kell ezt elképzelni?

Várjuk minden olyan Facebook vagy [iwiw](http://iwiw.hu) csoport, levelezőlista, kikötő vagy blog tulajdonosát, aki szívesen megosztaná a háza táján történő eseményeket, újdonságokat a vitorlásélet többi résztvevőjével. Ugyanakkor saját tematikus bloggyűjteménnyel is készülünk. Ajánlunk majd hajózáshoz zenét, hajókonyhában könnyen elkészíthető ételrecepteket,

A tagsági kártya tulajdonosa jogosult a porthole.hu portálon felsorolt elfogadóhelyeken a feltüntetett kedvezmények igénybevételére.



balatoni borokat, és persze az egyes hajóosztályok életébe bepillantó naplókat is.

Mind ez elég jól illeszkedik a Porthole ideológiájához és a Porthole Kártyához...

Ez nem a véletlen műve. Szeretnénk, ha továbbra is azok lennének előtérben, akik közöttünk járnak a kikötőkben, a versenyeken. Akiknek adunk a szavára, és szívesen hallgatjuk beszámolóikat. Szeretnénk, ha még több ilyen ember lenne, és azok az írások is nyilvánosságra kerülhetnének, amik nem férnek bele a nyomtatott újság terjedelmi kereteibe. Sőt, így lehetőség van arra, hogy a Portálon sikeres, olvasott cikkek, blogbejegyzések is merítsen a lap, elérve ezzel, hogy a vitorlázók még inkább a maguk képére formálják az újságot. Várjuk tehát mindazok jelentkezését, akik bármilyen eseményről, érdekességről szívesen beszámolnának, vagy más módon járulnának hozzá az (online) közösség épüléséhez.

www.porthole.hu



(folytatás az 1. oldalról)

Miért is indul ezen a megmérettetésen több ezer megszállott vitorlázó a győzelem legcsekélyebb esélye nélkül? Ha az előzetes várakozások beteljesülnek, idén több mint 700 hajó vág neki a földkerekség egyik legszebb vízi zárandoklatának. Ahogy a híres Szent Jakab út, az El Camino is elveszítette tisztán vallási céljait, úgy lett a Kékszalag is gyorsasági rekordkísérletből össznépi felvonulássá. A galíciai cél elérése ma már nem az idősebb Szent Jakab apostol maradványait őrző székesegyház látványáért fontos, sokkal inkább a belső bizonyítási kényszer hajszolja a résztvevők többségét a 800 km-es út legyaloglására. A Kékszalag 200 kilométere ehhez képest egyszerű hajózási feladatnak tűnhet, de nem az. Saját felkészültségünk, az időjárás körülmények, a csapat összetétele, és nem utolsósorban a hajó határozza meg célba érkezésünk idejét. Az esélyesek teljesen más filozófiával indulnak, mint a mezőny döntő többsége. Ők nyerni akarnak, és mindent ennek a célnak igyekeznek alárendelni. Összeszokott, felkészült csapatok tesznek többnyire hatalmas – idén akár többtestű – hajók fedélzetén látványos kísérletet egy misztikus cél: az ősi időrekord megdöntésére. A kilencszeres győztes Litkey Farkas az egyetemes vitorlássport egyik emblemikus hajóját hozta a Balatonra. Ha győzne, kitörölhetetlen nyomot hagyna a magyar vitorlás történetében. Aki itt nincs tisztában a feladatával, az esélytelen. A meteorológiai előrejelzésektől függően alakítják a hajókat, sőt a csapat összetétele is a várható szélerő függvénye.

Nem úgy a többség. Egy részük továbbra is versenynek tekinti a Szalagot, de ellenfeleit saját osztályának hajói között keresi. Nem egy osztályban többen indulnak itt, mint az Országos Bajnokságon. Ez a küzdelem messze több izgalmat tartogat, mint az abszolút elsőségért nyomuló rohanógépeké, de erről a külső szemlélő nem sokat tud, a



FOTÓ: Tumbász Hédi

médiумok érdeklődését is elkerüli. Talán az irgalmatlanul hosszú eredményhirdetésen türelmesen várakozó csapatok jelenléte mutatja az osztályharc valódi erejét.

Ha jól kalkulálok, az eredményorientált hajók száma még így sem lehet több, mint 200. De a vízen találunk további 500 hajót, olyanokat, akiket nagyon nem izgat a rekord, a verseny, hiszen se felszerelésük, se felkészültségük alapján nem számíthatnak eredményes szereplésre. Akkor meg mégis mi hajítja őket, mi az a titok, ami miatt a győztesek idejének

négy-ötszörösét is vízen töltik, többet sülve, ázva vagy fázva, mint az ünnepeket? Meg merem kockáztatni, hogy a Kékszalag sokak számára az az éves fizikai próbatétel, melyre minden normális ember vágyik, ha végtelenen kényelmessé tett világunkban nem talál elegendő természetes izgalmat. Erre készül egész évben, és az itt szerzett élményekből táplálkozik a következő Szalagig. Amikor a médiумok lelkesedve számolnak be a részvételi rekordokról, a gyanútlan hírfogyasztó elsősorban a nemegyszer celebbalasszttal futó versenyzőket látja. Jó lenne, ha a dicsfény láthatóvá tenné a Kékszalag igazi hőseit: a zárandoklaton részt vevő tömeget, a Balaton hívóit, legönzetlenebb szerelmeit.

Gerő András

Családi örökség

A Kékszalag mindig is kitüntetett helyet foglalt el az életemben. Időskorból visszatekintve három szakaszra oszthatom a versenyhez való hozzáállásomat. A nagy kihívás-megmérettetés, a bizonyítás kora, és a részvételi élmény megélése esélylatolgatás nélkül.

A verseny különleges képességeket igényel, például

- a hosszantartó koncentrációs képességét (kb. 24 óra),
- a Balaton ismeretét,
- az éjszakai vitorlászásban való jártasságot (nem látni a szelet).

A versenyt még édesapámék alapították (HYC-ban), majd átvette az MVSZ.

Apám a „Talizmánnal” annak idején második lett.

Én magam elég korán, 17 évesen már átélhettem a győzelem élményét a Nagy Nemerével, ahol megengedték, hogy fél éjszakát kormányozhassak.

A második tókerülő győzelem Izsák Szabolcs barátommal és a „Hárpiával” sikerült, ott széltaktikus voltam. Aztán háromszor egymás után nyertem a „Manuálal”, amiből a középső tókerülő Fehérszalag volt – mint tudjuk, korábban kétevente volt Kékszalag. Javaslatomra a közbeeső évek-

ben ellenkező kerülési iránnyal Fehérszalagot tartottak. Ezzel a 11m OD hajóval megelőzni az akkori nagyokat felemelő élmény volt.

Mára nagyon kellemesen érzem magam a saját építésű, Hepp nevezetű, B 31-es hajómon.

Itt a YS II-ben indulok 107 előnyszámmal, és ha jól megyünk, körülbelül a YS II mezőny felénél végzünk. Abszolútban a teljes mezőny talán 20 százalékát tudjuk magunk mögé utasítani, mégis nagy élmény ott lenni és a többi hajó között végigküzdeni a távot.

Igazából most értettem meg a mondás lényegét: „Nem a győzelem, hanem a részvétel a fontos”, hiszen ugyanúgy küzd a századik helyezett is, mint az, aki ötszázadikként ér célba.

Ami a győzelmet illeti, ez ma-napság már pénzkérdés, illetve időjárás és szélerő kérdése, sajnos a verseny sportértéke csökken.

Futurisztikus, de igazságos lenne, ha pl. 500 db Sholtz 32-essel vagy Nautic 33-mal mehetne 500 csapat. Erre persze nincs esély, így marad a tarka-barka mezőny, de a változatosság gyönyörködtet.

Tuss Miklós

MOTIVÁCIÓ

A Kékszalag igazi főszereplői

Talán sokak számára nem is tudatosult még a Kékszalag igazi értelme. Engedjétek meg, hogy bemutassam nektek pár gondolatban, miért is érdemes megtekinteni, nyomon követni, kipróbálni ezt a mára már tömegsporttá szélesedő egyedülálló regattát.

Segítségemre azok az emlékek, beszélgetések, riportok lesznek, amit a mezőnyben részt vevő hajósokkal készítettünk az elmúlt években.

- Több éve veszünk részt a versenyen, mindig ugyanazzal a baráti körrel. Nem vagyunk profi vitorlázók, csak lelkes természetrajongók. Örülünk, ha lemegy a nap és mi a vízről gyönyörködhetünk benne. Örülünk, ha fel is kel, és mi még mindig csodálhatjuk. Azért egyszer majd szeretnénk limitidőn belül is befutni.
- Munkatársaimmal veszünk részt a versenyen. Hajóséletünk kezdeti évében az Építők Vitorlás Kupáján ismerkedtünk meg a sportág szépségeivel. Majd elhatároztuk, hogy mind megszerezük a szükséges kapitányi vizsgákat, és egyszer együtt megyünk körbe a Kékszalagon. 2009-ben már sikerült, fantasztikus élmény volt, elkísér minket a hétköznapi munkánk során. Nem hasonlítható össze egyetlen csapatépítő tréninggel sem. Naná, hogy idén újra ott leszünk a rajtvonalon.
- Ajándékba kaptam az indulás jogát életem párjától. Évek óta lesem a regattát a nyaralónk ablakából, és minden vágyam volt, hogy egyszer ott lehessen én is egy fehér vitorla alatt a fedélzeten. Teljesült az álmom, egy igazi csoda.
- Családi körben veszünk részt a versenyen. Feleségem, gyermekeim, és a csemeték aktuális szerelmei. Mivel abban a korban vannak, amikor még próbálgatják a kamaszkori párkapcsolatok varázsát, így mindig friss legénységgel vágunk neki a távnak. Megeshet, hogy idén először egyik sem hoz új pasit a fedélzetre, hanem a jól behajózott fickóval veszünk részt.
- Az Aranysekli-sorozatban kezdünk el versenyezgetni, korábban csak kedvtelési célból hajóztunk a kikötőnk környékén. Nem gondoltuk, hogy van bennünk annyi kurázsizs, hogy magunk is körbemehetnénk a versenyen. Szép fokozatosan készültünk fel az egyes forduló alkalmával, és idén már felügyelet nélkül, magunk indulunk a tókerülőn.
- Mi nem a Balatonon hajóznak, egy kis tóról szerveződött a társaságunk. Hatalmas tisztelet jár ez egyesületünkben annak, aki már teljesítette a távot. Ezt a tiszteletet szeretnénk mi is magunknak, így idén bizti mi is ott leszünk a rajtvonalon. Elgondolkodtató érvek. A mai napig a fülemben csengenek a mondatok. Előttek vannak azok a lelkes arcok, azok a csillogó

szemek, amik kísérték a szenvedélyes gondolatokat, ahogy a Kékszalagról, mint jelenségről beszéltek. Magával ragadó, tiszteletet érdemlő emberek. Úgy sejtem, nem lesznek belőlük híres emberek. Talán azt is megkockáztathatom, nem ők fogják átszakítani elsőnek a képzeletbeli célszalagot sem. Ám azt kell mondjam, mégiscsak ők a Kékszalag főszereplői. És jó, ha tudják, hogy ezzel a szervezők is tisztában vannak.



FOTÓ: Tumbász Hédi

De mondhatom ezt a „másik sapkám” alól is. Éveken keresztül harcoltam az elemekkel 22 majd 24 lábás hajókkal, volt, hogy a Diego-csapat színeiben 4., majd 3. helyen is sikerült végeznünk az összetett rangsorban. Így akár belülről, akár kintről nézve, akár versenyzői, akár szervezői oldalról megközelítve tudom igazán nagyra értékelni, megbecsülni a fentebb említett teljesítményeket.

Nélkülük a kaland mit sem érne.

Nélkülük az érvek is homályosabban csillognának.

Nélkülük a gyermekeik egy élménnyel lennének szegényebbek.

Rozsda

A felkészülés titkai

A legtöbb verseny alkalmával leutazom a Balatonra, ahol találkozik a többi csapattal, felszereljük a hajót, elvitorlázunk a rajthoz, aztán nosza, indul a verseny. A Kékszalagra már jó előre készülődöm. Kik és hányan legyenek a csapat tagjai? Kik egészítik jól ki egymást, vagy kit

kivel lehet helyettesíteni szükség esetén? (Itt tisztességes megemlíteni, hogy az elmúlt 15 évben 70-es cirkálóval indultam a szalagon, ebből az utolsó 12 évben az Anna volt a hajón, tehát ha legénységről beszélünk, a szalag esetében 8-10 emberre gondoljunk). Milyen időjárásra számíthatunk? Ezzel szoros összefüggésben, vajon milyen hosszúra nyúlik a verseny,

mennyi táplálékot vigyünk? A hajó hétköznapi felszereléséből mit hagyunk a parton, illetve mivel egészítsük ki a felszerelést? Sok kérdés, amelyekre évről-évre szinte azonos választ adok magamnak, mégis, minden évben újra átrágom, újra latolgatom. Már hónapokkal a verseny előtt készülődöm, és ahogy közeledik a nagy nap, úgy fokozódik a kellemes izgalom.

Másik különlegessége a Szalag-nak, hogy hosszú verseny lévén, ad új esélyeket. A verseny során szinte minden évben több alkalommal is újraosztja az időjárás a lapokat. Talán nincs is veszített helyzet. Ez a másik oldalról nézve persze teher is, hiszen hiába állunk a verseny első harmada után jó helyen, hiába vezetünk akár több kilométerrel is a vetélytársaink előtt, nem dőlhetünk hátra, észnél kell lenni. És olyan is van persze, amikor hiába vagyunk észnél, hátulról jön egy frissülés, mi egy lavórban ülve csak néz-

hetjük, amint dagadó vitorlakkal ér minket utol az egyszer már „leírt” üldözőboly. Az ilyen esetekben a legtöbb, amit tehetek, hogy megőrzöm a hideg fejemet, nem adom át magam a dühöngés-



megnyugtató kúrójának, hiszen újra fordulhat a kocka, és hátha mi tudjuk majd az újabb változást legjobban kihasználni. Hosszú a verseny! Az éjszaka aztán végképp át tudja rendezni a sorokat. Érdemes rá készülni, és pihent emberekkel (is) nekivágni a sötét versenyszakasznak.

Harmadik különlegessége en-

nek a versenynek a rajt, mert aránytalanul sok múlik rajta, illetve mert kis hibáért nagy árat fizettet velünk. Borzalmasan hosszú a rajtvonal, ezért előre le kell tenünk a voksunkat valamelyik old-

al mellett. Ha kevéssel a rajt előtt kiderül, hogy mégis a másik oldalon jobbak a szélviszonyok, már nincs mit tenni. Másrészt nagyon sok a hajó mindenhol, és nem lehet tudni, a környezetünkben melyik hajó a „Fekete Péter”, aki, ha a közelünkbe kerül, az elképzelhető legképtelenebb módon húzhatja keresztül a rajttal kapcsolatos

terveinket. Mondjuk, nem ejt le a rajt pillanatában, nem húz rá a vitorlára, stb. Más körülmények között egy ilyen mamlasz nem okozna komoly fejfájást, kikerülnénk, és elkönyvelnénk 10 másodperc veszteséget. A Szalag rajtjánál ugyanez teljesen más tészta! Lehet, hogy a tömeg miatt sokáig nem tudjuk kikerülni, lehet, hogy az a kis veszteségpont elég arra, hogy mások is letakarjanak, tovább lassítva minket, míg végül egy egész kis armada vitorlázik el felettünk. Ilyenkor lehet olyan hátrányt összeszedni, amit a szerencsésen rajtoló versenytársunkkal szemben már nehéz behozni. Persze, ott van az, amit az előbb írtam a hosszú versenyről és az újraosztásról, de sajnos az is benne van a pakliban, hogy az illető versenytárs ezekből a szituációkból jól jön ki, és csak tovább növeli az előnyét. Akárhogy is nézzük, fontos a rajt, és kell hozzá egy adag szerencse is!

Csőregh Zoltán

Klasszikus dilemmák

Régen egy 22-es cirkálóval az első 100-ban lehetett hajnalban befutni. Néhány lámpátlan nemsportoló okozta bosszúságon kívül egymást kerülgetve jó, hosszított túraverseny volt. A vitorlázás összes szépségét átélhette a résztvevő. Nap nyugszik, majd kel, és még vannak mögöttünk küzdők, bár az látszik, hogy előttünk sem kevesen fognak befutni. De ez így jó. Egy klasszikus, kisebb hajón a csapat már igaziból magával és a sport szeretetével küzdött meg a táv alatt, de átélve az élmények sorát.

Volt lehetőség a „korszerű” oldalon is futni néhány kört, az is érdekes tapasztalat volt – például a 2000-es Fehérszalag. A mostani időkből sokan fessegetik a határokat, és ekkor még nem is szóltunk a katamaránokról.

Szerencsére a döntés a miénk, de ez nem könnyíti meg azt. Mit is várhatunk tehát a Kékszalagtól?

1. Ha csúcstechnikával lehet menni: végig feszes figyelemmel az új technikai eszközök nem minden ponton ismert és esetleg kontrollált ismeretével valamelyik csilinges hely megszerzésére.

2. Ha a klasszikus az osztály és kellemes és kegyes az időjárás, vitorlázunk egy szépet a verseny lényegét és gerincét adó mezőnyben. Magunkból sokat kiadva, de tudomásul véve az idő múlása és a technika adta keretek változását.

Bárhogy is alakul, a résztvevők mindenképpen nyernek... Nekem még nem sikerült döntenem.

Sipi

ELFOJTOTT INDULATTAL

Vitorlázó rendőrök a Kékszalagon

Indulásunk története úgy kezdődött, hogy először komolyan megharagudtunk. Meg aztán nem is mindig értettük az interneten szörföző, nick-nevek mögött rejtőző vasárnapi odamondogatók minden szakmai, erkölcsi alapot nélkülöző beszélőseit. Főleg olyankor, ha az illető többször cirkált az interneten, mint ahányszor kihajózott a kikötőből. Tisztelet itt is a kivételnek.

Az egész aztán a vízrendészetnek otthont adó úszóházzal szemben veszteglő hajóval egyező nicket választó – KONOK 314 fedőnevű – úriember gondolatébresztő megjegyzésével kezdődött a sailing.hu-n.

A fórumon a nickek éppen egy új állatfaj, a vízi görény tudományos meghatározásán fáradoztak, amikor Konok Úr számtalan megvilágosodott pillanata közül az egyikben kinyilatkoztatta, a faj egyik tipikus képviselője csak én lehetek. Mindjárt kifejtette meglátását, hogy ez a fajta víziállat, amelynek különös ismertetőjele, hogy egyenruhát hord, nem tud vitorlázni, gondolkodni, sajnos a hajózás szempontjából is haszontalan bármire. Mivel a nevük nélkül párbajozó hősök az egyetemes hajóshistóriák soha nem említett szereplői, ezért első felindulásom után rájöttem, ha amúgy hajósmódon megfenyíttem, attól sem az emberi fajhoz nem kerülök a

„görény” felől közelebb, sem a tett sportértéke nem lesz értékelhető. Ezért makacsul elkezdett foglalkoztatni egy nagyobb lélegzetvételű, nyilvános és független bírák által hitelesített hajózás gondolata. Hamar, kb. öt perc alatt összejejt a „megszólitásban” érintett, homogén, vízirendőrökből álló csapat. A válaszádsra pedig Európa legnagyobb tókerülő vitorlás vízi rendezvénye, a Kékszalag tűnt a legalkalmasabbnak.

Aztán, és ez a lényeg, a vitorlázó hajóstársadalom az indulási „háttérünk” teljes ismeretében olyan szintű segítséget adott, hogy szinte ennek lendülete végigvitte volna bennünket akármilyen rendezvényen. Nem akarom itt részletezni, mert akár könyvnyi terjedelem kéne, elég annyi, hogy a hajót is, egyebet is a „civiliek” biztosították, de indulásunkban az MVSZ is segédkezett.

Elmondható tehát, hogy mi, a rend őrei, az ál-

talunk ellenőrzött vitorlázók „herótozása”, majd ugyanezen szféra rábeszélése és maximális támogatása mellett kerültünk 2007-ben a Balaton legnagyobb vitorlás túraversenyére. A rangos verseny történetében így indult először kizárólag vízirendőrökből álló munda csapata.

A vitorlázás közös élménye persze sokkal felemelőbb, mint hogy az ember közben bárki-re is haragudjon. Ezért az élményt, az emléket inkább ezúton is csak megköszönöm a magam és a velem hajózók nevében. A köszönet tehát a balatoni vitorlázóknak dukál, hiszen ki névvel, ki név nélkül (nick névvel), de „benevezett” minket, vízirendőrt, hogy vitorlázva vállaljuk a megmérettetést. Erre mondom hát ezennel, hogy Uraim, ez az Önök segítségével nélkül soha nem jött volna létre!

Ja és azóta Nick is Konokul hallgat.

Rest Bulcsú

SZOLGÁLAT

A Kékszalag „kék” szemmel

A Kékszalag évről évre visszatérő feladatot jelent a Balatoni Vízirendészet számára is. Azt hiszem, nem mondom nagy újdonságot, ha az induló vitorlázókat három nagy csoportra osztom: a ténylegesen a „Balaton kék szalagjáért” küzdő élbolyra, az azonos hajóosztályban vagy Yardstick csoportban versenyzőkre, valamint a „többiekre”, akik az életben egyszer vagy évről évre visszatérve szeretnék megélni a tókerülőt. Valószínűleg a legtöbben úgy gondolják, a legkevesebb gond az élbollyal, illetve az amúgy is rendszeresen versenyző osztályhajókkal és Yardstick csoportokhoz tartozókkal van, a legkomolyabb

feladatot pedig a túra- vagy hobbyvitorlázók adják. Nos, ez egyáltalán nem biztos. Hallottunk már olyat komoly és eredményes versenyzői múlttal rendelkező férfú szájából, hogy egy főként versenyzésre használt vitorlásra minek a kötelező felszerelések egy része, például a tűzoltó készülék, vagy akár a navigációs fények, hiszen – az ő logikája szerint – azt a kishajót szinte csak és kizárólag nappal használják, a futamokat világosban és nem extrém időjárási körülmények között tartják. Még ha így is lenne, a Kékszalag akkor is kivétel, ráadásul a Versenyszabályok sem engedik ezt. Ezt a versenyt a versenyrendezőség vihar esetén sem sza-



FOTÓ: Tumbász Héti

kítja félbe, ráadásul a leggyorsabb vitorlások éjjel érnek célba, a mezőny nagy része pedig legalább egy teljes éjszakát a vizen tölt, ahol legfőképpen a

navigációs fényekre s a mentőmellények viselésére igenis szükség van.

Úgy vélem, mindenki, aki legalább egyszer indult a Kékszalagon, tudna példát mondani szabálytalanságra. Itt egyaránt gondolok az alapvető hajózási szabályok be nem tartására (lásd ismételt és kiemelten a navigációs fényeket), illetve a versenyhez nem illő szabálytalanságra, gondatlanságra, felelőtlenségre. A rövidebb-hosszabb ideig tartó motorhasználatról kezdve a rajt napján már „a Csónél” félrészeg legénységén át az erős szeles időben mentőmellényt nem használóig széles a tárház. Igen, és noha az indulók között erről (is) folyik a beszéd, a hivatalos hatóság és/vagy a versenyvezetőség felé legtöbbször meg se nyílnak vagy elnémulnak a szájak.

Mindenkinek ugyanolyan nagy a felelőssége, a versenyrendezőségnek, a versenyvezetőségnek, a kísérő és biztosító hajóknak, az indulóknak és a nézőhajóknak egyaránt. Egy ekkora mezőnyrel és ekkora távon induló, s ilyen hosszán tartó versenyen nem lehet kívülről senki sem, aki közben a vízen tartózkodik.

A legfontosabbnak egyértelműen a biztonságot kell tekinteni. A hajó adottságainak megfelelő vitorlázás, a választott vitorlázat, a személyzet időjárásnak



megfelelő öltözeke stb. mind-mind egyenrangú kérdés. Javasolt a túlzott öntudat parton hagyása, mert nincs annál rosszabb, mint amikor a saját, a legénység és/vagy a vitorlás adottságának, állapotának, képességének rosszul felmérése miatt következik be a gond. Akár vízbe esett holmíróval vagy emberrel, akár kötélzet vagy vitorla szakadásáról, akár árboctörésről van szó, mindenki szívesebben hallja mástól az ilyen jellegű beszámolót, mint ha azt saját élményéből merítve osztja meg másokkal.

Különösen nehezíti a helyzetet az a már számtalanszor, számtalan helyen megjelent tény, miszerint ez a verseny ahhoz túl hosszú, hogy egy személyzet kényelmesen végigcsinálja, de ahhoz viszont túl rövid, hogy két teljes váltás legyen a vitorlásokon.

Azoknak, akik a Kékszalagon kívül más versenyen nem indulnak, feltétlenül javasolt legalább a Versenykiírás végén olvasható „Tízparancsolatot” áttanulmányozni, esetleg azon felül szakkönyvekben vagy az interneten, esetleg a kikötőjükben lévő aktív(abb)an versenyző sporttársukat megkérdezve utánanézni a legfontosabb versenyszabályoknak: a Versenyutasítás figyelembevétele, elsőbbség, útjog, belső hely a bójánál, stb. Illendő, hogy akik „csak” végig szeretnék vitorlázni a távot, azok ne akadályozzák az egymással valóban versenyzőket. Az élmény mindkettőnek jár így is, úgy is.

Tegye minden résztvevő a leírtakat azért, hogy a rendezvénybiztosításon túl egyéb intézkedésre, se mentésre, se szankcionált ellenőrzésre ne legyen szükség, és hogy a vízrendőri jelenlét csak a biztonságérzetet, és ne az adrenalinérzetet fokozza. Igyekezzünk hát, hogy a felhőkön kívül más ne vethessen árnyékot erre a szép, tradicionális, mára nemzetközivé érett versenyre. Jó szelet!

Verseyhy Ferenc

FEGYVERKEZÉSI VERSENY

Kékszalag-kihívók 4.rész

SOPI ÉKSZERDOBOZA

Soponyai Géza az idén nem az abszolút elsőségért versenyez

Az utóbbi évek tókerülő versenyein szinte biztos dobogós volt Soponyai Géza és csapata. Az egykori szörfös ma sikeres hajóépítő – természetesen saját konstrukcióival szerette volna évről évre elhódítani a Kékszalagot. Tavaly az abszolút harmadik helyen végzett a Mediacontact Avatarral, de idén, úgy hírlik, más céljai vannak. Telefonunk természetesen a műhelyben érte utol.

Szia, Sopi! Jókor hívlak?

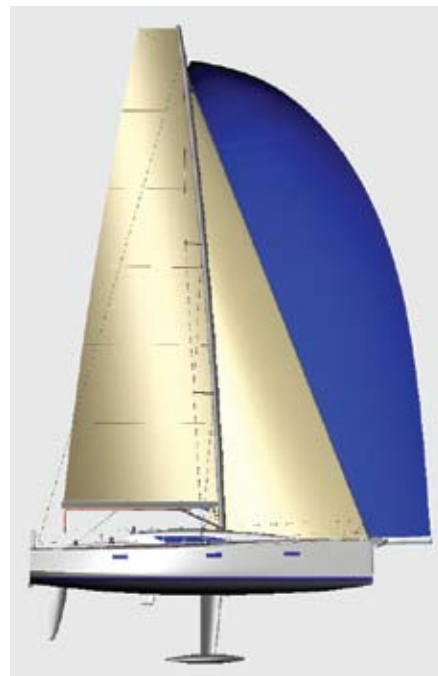
Bocs, nem. Épp egy árboccal küzdünk, csörögi negyedóra múlva.
(Negyedóra múlva.)

Szia akkor megint. Igaz, hogy az idén nem szállsz ringbe a Kékszalagért? Azaz hosszú évek óta először nem nyerőesélyes hajóval indulsz?

A hír igaz. Az idén a Nautic legújabb változatával, a Nautic 370-essel indulunk, ez a hajó pedig nem esélyes az abszolút győzelemre.

Kihuny benned a versenyszellem?

Egyáltalán nem. Csak éppen nem akartam beszélni az ideai katamarán-örületbe. Az én hajóim ugyanis csak a páratlan években megrendezett classic Kékszalagokon voltak igazán esélyesek. Az idén pedig bizony még a Liberák is reszkethetnek a többtestűektől. Átgondoltam a dolgot: elkölthetnék egy kalap pénzt valamilyen többtestű hajóra, ami aztán kihasználatlanul állna két évig. Ehelyett úgy döntöttem, hogy a legújabb fejlesztésünket, a full



karbon Nautic 370-est futtatjuk meg a Kékszalagon. A saját osztályunkban még akár dobogóra is kerülhetünk.

Jól értem, hogy az új hajó marketingjénél okosan ki szeretnéd használni a Kékszalag publicitását?

Nincsen ebben semmi szégyen, mások is ezt teszik. A verseny rajtja egy jó határidő, igazi kényszer, hogy végre készen legyünk. Most (két héttel a Szalag előtt készült az interjú – a szerk.) itt állunk egy üres alsó héj mellett. Körülbelül egy hét múlva leszünk komplettek. Full karbon az árboc is, minden veret Harken – ez egy igazi ékszerdoboz. A rajtra persze még nem kerülnek be a könnyű és funkcionális belsőépítészeti megoldások, a konyha, a bútorok.

Az egész 37 lábás hajó egyébként minden felszereléssel, a húsz lóerős motorral sem éri majd el a négy tonnát. Hihetetlenül gyors lesz, stílusos – egy luxus versenyvitorlás igazi ínycsemegeknek. Ezt is Andrej Justin tervezte, akivel már évek óta dolgozunk együtt. Azt mondtad az előbb, hogy kiveszett volna belőlem a versenyszellem? Látva a piacot, az ebben a szegmensben is dúló ádáz üzleti csatározásokat – nem hiszem...

FŐNÖKÖK FŐNÖKE

Vándor Róbert M1-es katamaránja

A Porthole előző számában már szó esett egy titokzatos katamaránról, amely Paulovits Dénes üzemében épül. Akkor a diszkrét hajóépítőtől csak annyit tudtunk meg, hogy Balatonfűzfőre kerül a 35 lábás, svájci tervezésű, full karbon hajó. Nos, azóta fellebbent a fátyol, megjelent ugyanis egy sajtóközlemény. Íme egy részlete:

Bár a Kékszalag győzelmi dobogóját 9 éve folyamatosan Litkey Farkas foglalja el, idén a nagy esélyes ONE D'OR névre hallgató Gordiusz Alfa-Watt Energy Sailing Team tör győzelmi babérokra a kifejezetten e versenyre készített hajójával. Az RSM DTM hajója a nemzetközileg elismert és számos győztes hajót jegyző Paulovits Dénes műhelyében készül és a hírek szerint számos egyedi fejlesztést építenek bele a júliusi versenyre. A hajó kormányosa – és egyben tulajdonosa – Vándor Róbert 11 éves kora óta versenyszerűen vitorlázik, első hajóját még főiskolai éve alatt építette. A csapat tagjai

Kalocsai Zsolt, Szegő Róbert, Weinhardt Csaba és Erdős Gergely.

A sajtóközlemények – még a legjobbak is – általában adócsak a részletekkel. Ezért kerestük meg Vándor Róbertet kérdéseinkkel.

Honnan jött a hajó neve?

Mondd ki, és rájössz. Az igazság az, hogy nem nekem jutott eszembe, ennél azért egy kicsit szerényebb vagyok. Végül nem tiltakoztam, mert ha



az ember valamihez a nevét adja – még ha ilyen áttételesen is – azért maximálisan felelősséget vállal és azonosul vele.

Olvasgattam a sajtóanyagban a mannschaftjaid életrajzát. Elnök-vezérigazgató, ügyvezető igazgató, vezérigazgató-helyettes, ügyvezető. Belőlük áll a legénység. Elfogadnak a vízen főnöknek?

Természetesen elfogadják, hogy a vízen én irányítok. A vitorlázáshoz én értek jobban. Az viszont mindenképpen előny, hogy a csapat minden tagja tapasztalt, tudja kezelni az éles helyzeteket. Eddig csak jó tapasztalataim vannak.

Mennyit tudtatok már vitorlázni?

Eddig főleg F18-as katamaránokkal próbáltuk meg váltott csoportokban tanulgatni a többtestű vitorlázás műhelyitkait. Megtapasztaltuk a rettegett orra esés elkerülésének módjait. Rengeteget próbáltunk az optimális bőszelezést, a leejtés technikáját. Minden más, mint a Liberáknál. Még akár a hátszél végén, egy rövid szakaszon is érdemes

a csábító, rövidnek tűnő hátszelezés helyett is két raummal megközelíteni a bóját. Cirkálószakaszon bátran fel kell tenni egy talpra a hajót, ezt is sokat gyakoroltuk. A többtestűekkel várhatóan változik az eddig megszokott Kékszalag-taktika is. Míg a hagyományos hajókkal elsősorban a szélfordulókra kellett reagálni, egy katamaránnal akár teljesen negatívan is el kell menni egy frissülésig, hiszen aki megcsíp egy csíkot, alaposan megugorhat.

Milyen szél lenne számotokra az ideális?

Álmaimban tíz csomó körüli szél fúj, abban ideális ez a hajó. De jól fut ennél gyengébb szélben is, ha viszont erősebb fúj, előtérbe kerülnek a technikai, hajóvezetési ügyek. Ezért próbálunk meg az utolsó pillanatig is rengeteget edzeni.

Esélyek?

Nem titkolom, nyerni szeretnénk. Sok erőfeszítésünk van ebben a hajóban, mindenből megpróbáltuk kiválasztani a lehető legjobbat. Sok lesz az ellenfél – többekről még talán nem is tudunk. Litkey Farkast óriási tapasztalata, összeszokott csapata és persze a hajója, valamint a kitűnő vitorlázata egyaránt esélyesé teszik az idén is. Állítólag jön a komplett Hagara-csapat. Lesznek M2-esek, ez a mi hajónk kisebb változata. A nagy Extreme 40-es katamaránok sikerében viszont nem hiszek. Ezek tengerre tervezett típusok, nem optimális terep számukra a Balaton.

WOSSALA FÉLTVE ŐRZÖTT TITKA

Ezúttal nem sikerült szóra bírunk a Magyar Vitorlás Szövetség társelnökét. Az egyébként minden – akár kellemetlen – ügyben is számunkra mindig szívesen nyilatkozó Wossala György most szófükarnak bizonyult. Hiszen nem a Szövetség vagy az utánpótlás jövőjéről, nem a nemzetközi sportdiplomácia műhelytitkairól kérdeztük, hanem a saját idei Kékszalagjáról, ami mégiscsak a legkomolyabb dolog egy vitorlázó számára. Wossala Györgyöt valószínűleg pipázás közben értük utol telefonon.

Szia Gyuri!

Szia Osz! Mi újság?

Inkább én szeretnék kérdezni az idei Kékszalag-terveidről!

(pipaszörccsögés, szünet) Mire gondolsz?

Hát hogy mivel indulsz az idén?

Megpróbálunk idehozni egy gyors hajót. De erről a



verseny előtti sajtótájékoztatóig nem szeretnék beszélni.

Igaz, hogy ez egy Extreme 40-es katamarán lesz?

(pipaszörccsögés, majd valószínűleg megszakad a vonal.

Titkok tehát maradtak még az utolsó pillanatokig is – és ez így van jól. A nagy versenyek légköréhez ugyanis hozzátartoznak a találgatások, az esélylatogatások, a rajt pillanataig titkolt technikai fejlesztések. Izgalmas lehet a rajtlövés előtt felrántott vadiúj, a megszokottnál másfélszer nagyobb vitorla, és libabőrös érzés, amikor állandó ellenfelünk – a titokban leszedett tőkesúly miatt – egy pöffben még reffelve is megdől, mi meg teljes taklival repesztünk tovább. Beáll-e a Kékszalag flaute, azaz neki lesz-e igaza – vagy mi, az óvatos, megfontolt duhajok nyerünk a végig fújó erős szélben?

Amikor ezt a lapszámunkat olvassák, már lassan elfogytak a titkok. Meg lehet lepődni néhány váratlan indulón, lesz a rajtvonalon minden bizonnyal egy-két titkos esélyes, afféle „fekete ló”. A Kékszalagon technikailag most már majdnem mindent lehet. Még tágabb teret kapott a tervezői, hajóépítői kreativitás. Az idei Kékszalag lett talán a leghűségesebb az 1934-es alapító atyák szándékához: győzzön a leggyorsabb!

Visy László

Lapzártánkkor érkezett a hír, hogy Wossala György – navigátorként – valóban egy Extreme 40-es fedélzetén vág neki a Kékszalagnak az Audi-Ramada Sailing Team nevű csapattal. A skipper a sokszoros magyar és kínai bajnok Szentiványi Árpád lesz, kormányosként illetve taktikusként a többszörös Európa- világ-, valamint kétszeres olimpiai bajnok Tornados páros, Roman Hagara és Hans-Peter Steinaucher szerepel, a bowman az America's Cup résztvevő David Vera, a trimmer pedig a Volvo Ocean Race-t is megjárta Gabriele Olivo lesz.

A Winddance Sailing Team a Kékpántlikáról



A 420-as hajóosztályban versenyző Péch Fanni és Héjj Eszter – a Winddance Sailing Team – idén számos rangos hazai és külföldi verseny után ezúttal a hamarosan rajtoló Kékpántlikáról osztják meg tapasztalataikat – a versenyt július 1-jén rendezik a Balatonfüred-Tihanyi kikötő-Hajógyári öböl-Balatonfüred útvonalon.

„A Kékpántlika eltér az általam megszokott pályaversenyektől, így változatossá teszi a versenyzést. Kicsit más gondolkodást követel, de itt is nagyon fontos a sebesség.” – kezdte Héjj Eszter, majd átvette a szót Péch Fanni. „A taktika terén kicsit más szemléletet igényel, mert nagyobb vízfelület tekintetében kell gondolkodnunk és összegeznünk, illetve kihasználnunk a tó szélviszonyait és sajátosságait. Ráadásul a szervezés mindig kiváló, többet nyújt, mint egy átlagos verseny.”

A lányok az edzőmunka mellett az iskolát sem hanyagolják el. Fanni szerint „a kettő kiegészíti egymást. A sűrű verseny- és edzésprogram nem ad más lehetőséget, amikor itthon vagyok, a lehető leghatékonyabban használom ki az időmet, hogy a tanulásban is a maximumot hoz-

zam ki magamból.”

„Azért is szeretem

nagyon a versenyvitorlázást, mert nemcsak fizikai tekintetben kell a maximumot nyújtani, hanem szellemileg is nagyfokú tudást és koncentrációt igényel. Úgy gondolom, a jó és hatékony tanulás és a kiemelkedő versenyteljesítmény egymásnak feltételei ebben a sportban.” – folytatta Eszter.

A Winddance Sailing Team nemsokára megkezdí rövid pihenőidőszakát, aztán nemzetközi kihívások várnak a versenyzőnőkre. A csapat részt vesz az isztambuli ISAF Ifjúsági világbajnokságon; majd La Rochelle-ben az Európa-bajnokságon.

Szöveg: Balogh Anikó

Fotó: Péch Balázs

(x)



AZ IGAZI REKORDER

Szörffel a Kékszalagon

Akármelyik hajó nyerje is a Kékszalagot, egyáltalán nem biztos, hogy az a jármű lesz a leggyorsabb a Balatonon. A verseny nem hivatalos rekordere ugyanis a szörffős Gádorfalvi Áron, aki 2003-ban versenyen kívül végigszörffözte a távot, és kellemes előnnyel elsőként is ért célba. A tavalyi Kékszalagon Dettre Dia olimpikon szörffösünk is megpróbálkozott a távval, ám neki kevesebb szerencséje volt az időjárással. Kettőjüket az idei Kékszalagról kérdeztük!

Áron: szerinted van rá esély, hogy egyszer teljesen nyíltak lesznek a szabályok? Ha így lesz, újra rajthoz állsz?

Szerintem egyáltalán nem elképzelhetetlen, hogy valamikor teljesen nyílt lesz a Kékszalag, és bármilyen széllel hajtott járművel el lehet majd indulni. Sokáig nem lehetett trapézos hajóval versenyezni, idén pedig már katamaránok is indulhatnak, tehát a tendencia megvan. Azt is el tudnám képzelni, hogy a Kékszalaggal párhuzamosan, ugyanazokkal a szabályokkal egy nyílt versenyt is el lehetne indítani, ahol bárki elindulhat bármivel. A Szörff Szövetségnek kellene ez ügyben lépnie, valahogy közeledni a Vitorlás Szövetség felé.

Azt azért hozzá kell tenni, hogy szörffel sokkal nagyobb kihívás teljesíteni ezt a távot, mint vitorlás hajóval. Valószínű, hogy nagyon kevesen vállalkoznának rá, és még kevesebben tudnák teljesíteni a versenyt. Szörffel csak ideális időben van értelme elindulni, azaz 3-as 4-es szél alatt értelmetlen.

Az tény, hogy erős szélben meg is lehet nyerni szörffel a Kékszalagot, bár a katamaránokkal nagy csata alakulna ki.

Hogy rajtoz állnék-e még egyszer, azt most nehéz eldönteni. Ha megtalálom a saját motivációm a Kékszalagban, akkor minden további nélkül.

Dido: tavaly Te is nekivágtál a Kékszalagnak. Mik a tapasztalataid, miért kellett feladnod?

Sajnos velem nem voltak annyira kegyesek az égiek a tavalyi Kékszalagon. Bár már jóval a verseny előtt egyértelmű volt, hogy nem igazán lesz szél, ennek ellenére rajthoz álltam. Európa leghosszabb tókerülő regattáján való indulásomat több cél is vezérelte. Egyrészt már régóta játszottam a gondolattal, hogy Áron után szabadon, első elvetemült szörffős nőként én is végig teljesítem az ijesztően hosszú távot. Továbbá volt az indulásomnak egy komolyabb üzenete is. Az elmúlt évben az Egészség Hídja Összefogás az egészségért és a mellrák ellen egyesület hivatalos arca lettem, és úgy gondoltam, hogy egy ilyen vállalkozás nagyban segítené az emberek figyelmének felkeltését korunk nagy problémájára.

Mint említettem, az időjárás – bár nagyon kellemes nyári forróságban telt az a nap - nem igazán kedvezett a szörffel való gyors haladáshoz. Egész nap 10 csomó körüli szél fújdogált, néhol persze óráig semmi. Így kb. 12 órát töltöttem aktív pumpálással, ami, be kell valljam, a 9.5 nm-es vitorlával nem volt egyszerű feladat, majd a keszthelyi bójától már visszafelé menet, éjjel után hirtelen megjött az északnyugati erős szél, aminek abban a pillanatban nagyon megörültem, hisz végre szörfföshöz méltó sebességgel haladhattam. Az előző hosszú órák azonban nagyon kivettek belőlem és a szél egyre csak erősödött, majd éjjel 2 körül egyszer csak a testem felmondta a szolgálatot. Nem sokkal Badacsony után szálltam ki valahol.

Sokáig nagyon csalódott voltam, hogy nem sikerült befejeznem, de azóta azért átértékeltem már a dolgot, és úgy hiszem, így sem volt ez kis teljesítmény, 17 óra megállás nélkül, elég mostoha körülmények között.

Persze azért kicsit befejezetlennek érzem a művet, így elképzelhető, hogy a jövőben még megpróbálom, de mindenképp az előjelezésekhez fogom igazítani az indulásomat. Akár érdekes lehetne, ha egy kihívóra is találnék.

FELKÉSZÜLÉS

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-tól 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



FOTÓ: Horányi-Négy András

Áron: mennyi idő alatt értél végig?

Pontosan nem tudom már, de kb. 9 és fél óra körül, 15 perccel korábban, mint a győztes hajó.

Dido: Áron, egy hajóba könnyű pakolni, neked csak néhány zsebed volt...

Hogy oldottátok meg az energia-utánpótlást, evést, ivást? Nem gondoltál arra egyszer sem, hogy inkább feladod?

Dido: Mivel esetemben előre meg volt tervezve, hogy elindulok, így én is jóelőre gondolkodtam az ilyen problémák megoldásán. Engem végig kísért egy motoros, ahonnan folyamatosan adtak nekem energia-utánpótlást, a hátamon viselt camel baget újratöltötték itallal. Bár a háromfogásos étkezés aznap kicsit átalakult, de szerencsémre ezzel nem volt gond, megállás nélkül sikerült mindezt megoldani. Ennek ellenére sajnos elfáradtam.

Áron: Én az egésznek nem úgy indultam neki, hogy körbemegyek. Kenesén edzettem, és gondoltam, megnézem a versenyt. 1 perccel lekéstem a rajtot, de azért elrajtoltam én is, és visszakísértem a mezőnyt Kenesére. Amikor elsőnek értem vissza, akkor kezdtem el gondolkodni, hogy megpróbáljak-e végigmenni. A tihanyi szorosig nagyon élveztem, szép kifújít északi szél volt. Tihanyánál volt az első megingás, leállt a szél, és nem láttam a Balaton végét. De végül úgy döntöttem, nincsen veszténivalóm. Nem tűnt veszélyesnek. Gondoltam, ha nem bírom, kiszállok, és telefonálok, hogy jöjjenek értem. Szerencsére reggel elraktam két csokiszeletet, azt osztottam be az út alatt. Visszafelé Badacsony magasságában az akkori edzőm, Hagemann László motorosból adott vizet. Nem tagadom, miután Füred után visszaértem Kenesére, remegett mindenem a kimerültségtől.

Égi motorosok

Rangos eseménynek ad otthont Balatonfüreden július első két napján, a Kékszalag Fesztivál keretein belül. Ekkor rendezik meg a második Grand Aero Challenge műrepülő versenyt, ahol nemcsak a gépek teljesítménye, hanem a pilóták képzettsége is jelentős hangsúlyt kap.

Három számból áll a verseny, amelyet július 1-jén és 2-án rendeznek meg Balatonfüreden. A légi triatlont első megmérettetése a szinkronműrepülés, amely igazi izgalmakat kínál az érdeklődőknek. A feladat során a két pilóta a balatonfüredi kikötő vize felett ugyanazon programot repüli fej-fej mellett, szinte szinkronban. A futamot a kijelölt pályát rövidebb idő alatt teljesítő versenyző nyeri meg. A pilóták második feladata, amelyet hívhatnánk akár műrepülő agyaggalamb-lövészetnek is, a sportág igazi ínycsemegetés. A ballonvadászat során a versenyző kérésére felbocsátják a héliummal telt ballont. Amikor a ballon közel kétszáz méter magasságra ér, a pilóta megpróbálja „levadászni”. Egy-egy gép három ballont kap és két alka-



lommaal kísérletezhet ballonként. A harmadik feladat a freestyle-műrepülés. A versenyző saját maga által összeállított három-öt perces szabad stílusú koerográfiát mutat be zenei kísérettel. Ennek a számnak a győzteséről 50%-ban a bírók döntenek, 50%-ban pedig a nézők SMS-ben vagy szavazólapon gyűjtött szavazatai.

A nemes légi viadal a nézők számára a Tagore sétányról lesz a legjobban élvezhető.

„Az egész versenyt igyekeztünk úgy kitalálni, hogy ne a technika döntse el az első hely sorsát” – mondta Veres Zoltán műrepülő Európa-bajnok, a szakmai oldal részbeni kidolgozója. „A szinkronműrepülésnél a gépek gyorsaságát számít, míg a ballonvadászatnál segítsé-

get jelent a légszárny minél nagyobb mérete” – folytatta Veres Zoltán, aki esélyesként várhatja a viadalt, főleg a szinkronműrepülést új gépének köszönhetően. „Ez az MXS típusú gép a szívem csücske. Szénszálas technológiával készült, amely száznegyven kilóval könnyebb, mint a korábbi gépem. Ez olyan generációs különbséget jelent a régi és az új repülőm között, mint a Forma-1-ben az elmúlt 10 év fejlesztése, vagy talán még ennél is nagyobb. Ezt a gépet nem engedhettem volna meg magamnak, ha a MOL nem vállalt jelentős szerepet a megvásárlásában, így a cég segítségének is köszönhető, hogy mióta ezzel a géppel repülök, minden versenyről éremmel tértem haza” – áradozott új repülőjéről Veres, aki erős ellenfelekre számít a balatonfüredi versenyen. A tervek szerint Veres Zoltán mellett két dél-afrikai (Larry Beamish, Nigel Hopkins), két olasz (Francesco Fornabaio, Andrea Fossi), egy brit (Mark Jeffries), egy szlovén (Peter Podlunsek) és egy romániai magyar (Göger Attila) versenyző áll a az égi rajtvonalhoz. (x)

A rovatot támogatja:

Delta Lloyd Regatta, Medemblik

május 26-30.

Ötödik fordulójához érkezett az olimpiai hajóosztályok világtorna-sorozata. Melbourne, Miami, Palma és Hyeres után ezúttal a hollandiai Medemblik adott otthont a rangos viadalnak, melyre 53 ország 707 hajója adta le előzetes nevezését.

A május 26-30. között megrendezett világtornán ezúttal is rajthoz álltak az olimpiai osztályok legjobbjai, köztük harminc EB-, VB- és olimpiai érmes vitorlázó. A legnépesebb mezőny ezúttal is a lasereseknél, a férfi RS-X és a férfi 470-es osztályokban gyűlt össze. Laserben 97 versenyző, köztük két magyar fiatal, Berecz Zsombor és Tomai Balázs állt rajthoz, míg 81 egység nevezett a férfi 470-eseknél, ahol hazánkat a két Team Proximo-s hajó, Sallai Gábor-Perjés Bálint és Szigethi Botond-Jóó Kristóf mellett a Váradai Imre-Serke Áron és Vigh Tamás-Kovács Máté kettős képviselte. Finn dingiben ezúttal is Beliczay Marci és Pál Gaszton állt rajthoz, női Laser radiálban Karé Rékáért, női RS-X-ben pedig Detre Diáért és Cholnoky Sasiért drukkolhattunk. A verseny rangját mi sem jelzi jobban, mint hogy az egyik legerősebb mezőnyt ígérő férfi 470-eseknél a világranglista első húsz helyezettje közül 19 egység ezúttal is megmérettette magát, hasonlóan a legnépesebb osztályt képviselő Laser standardhez. Egyedül a laser radiálósok női mezőnye nem volt teljes, sőt kifejezetten hiányosnak volt mondható, hiszen összesen 37 lány jelent meg regattán. A kis létszám okozója valószínűleg a pár nappal később, ám jó pár ezer kilométerrel arrébb kezdődő tallini EB volt, ahova a versenyzők már szeretnek korábban megérkezni, hogy edzeni és akklimatizálódni tudjanak a megmérettetés előtt.

A versenyen változó irányú és erősségű szélviszonyok között, különböző darabszámú futamokat bonyolítottak le a hajóosztályok versenyzői részére. Legkevesebb futamot (8) a finnek teljesítették, míg a 49eresek 14 futamot tudtak teljesíteni a rendelkezésükre álló öt nap leforgása alatt, melyet természetesen most is a legeredményesebb tíz hajó számára megrendezett

A legnépesebb mezőny ezúttal is a lasereseknél, a férfi RS-X és a férfi 470-es osztályokban gyűlt össze.

A végső győzelem az ausztrál Tom Slingsbyé lett, aki a medal race futamon másodikként ért célba.



szesített 5. helyen végzett, míg a végső győzelem az ausztrál Tom Slingsbyé lett, aki a medal race futamon másodikként ért célba. A dobogó második fokára Matias del Solar állhatott fel, a bronzérem pedig Javier Hernandez nyakába került.

Laser radiálban a holland Marit Bouwmeester nem hagyott kétséget afelől, hogy ezen a héten ő a legjobb, végig magabiztosan vezette a mezőnyt a regatta öt napja során, s a medal race futamot is

győzelemmel zárta. A második helyért azonban ádáz küzdelem folyt a medal race futamon, melynek során több ízben változott a felállítás. Végül azonban minden maradt az eredetiben, s a belga Evi van Acker zsebelte be az ezüstöt, míg a bronz maradt a cseh Veronica Fenclovánál, noha a negyedik helyen álló Tina Mihelic mindent elkövetett, hogy a cseh lány elé kerüljön, hiszen a medal race futamot a második helyen fejezte be, míg Acker és Fenclova egymással harcolt az 5-6. helyen. A hazánkat képviselő Karé Réka a 23. helyen zárta a versenyt a 37 fős női mezőnyben.

A férfi 470-eseknél a legjobb tíz egység már szombat este megküzdött egymással a medal race futamon, így az utolsó napon ők már csak a partról vagy motorosból figyelték a többiek számára arany és ezüst csoportban lebonyolított utolsó futamot. A medal race

futamon az Európa-bajnok horvát kettős, Sime Fantella és Igor Marenic bizonyult legeredményesebbnek, így előrébb léptek az összesített lista harmadik helyére az angol Asher-Willis és az ausztrál Belcher-Page mögé, letaszítva a dobogó harmadik fokáról az argentin Calabrese-De La Fuente párost. A mieink közül ismétetlen Sallai Gabóék szerepeltek a legjobban, egyedüli magyarként jutottak be az arany csoportba, ahol a 31. helyen zárták a regattát. A többiek az ezüst csoportban versenyeztek, ahol Szigethi Bontond és Joó Kristóf a 62., a Váradi Imre-Serke Áron kettős a 64., míg Vigh Tamás és Kovács Máté a 79. helyet szerezte meg.

A finneseknél is óriási harc zajlott a legjobb tíz versenyző számára lebonyolított medal race futamon, ahol az élen álló Ivan K. Gaspic a 9. helyen kerülte az első pályajelet, mellyel győzelmi esélyei szertefoszlni látszottak, ám

szépen lassan – kihasználva a szélfordulókat – felküzdötte magát a harmadik helyezésig, mely elég volt összetett győzelmének megtartásához. A futamot honfitársa, a szintén horvát Marin Misura nyerte, aki ezzel megszerezte az összetett harmadik helyezést a spanyol Rafael Trulijo mögött. A mieink közül ezúttal is Pál Gaszton versenyzett sikeresebben, s a mezőny első felében, a 26. helyen zárta a versenyt, míg Beliczay Marci a 48. helyet szerezte meg a 62 hajót számláló mezőnyben.

A hatodik, azaz utolsó előtti világkupa-forduló lapzártánk alatt zajlott Kielben, majd a mezőny augusztus elején áthelyezi székhelyét a dél-angliai Weymouthba, a 2012-es olimpia helyszínére, ahol a Sail for gold regattán dönthetik el a világkupa-sorozat végső helyezéseit.

E.B.

Finn masters világbajnokság, Split Öreg ember nem vénember...

Már számos vitorlásportál beszámolt a magyar sikerekről, melyet veterán korú, ám igen lelkes, és a mai napig aktív finneseink értek el a horvátországi világbajnokságon, melyen 4 kontinensről 26 ország 168 idősebb korú versenyzője állt rajthoz. Az ötnapos viadalon 7 futam került lebonyolításra, noha az első napok széljárása nem igazán kedvezett sportágunknak, inkább a napozgatás és kapcsolatépítés töltötte ki a napokat. Három nap, három futam. Aztán megérkezett a várva várt szél, a DK-i irányú, 20 csomós jugó, melyben két futamot bonyolítottak, majd az utolsó napon is remek 10-12 csomóban vitorlázhattak a finnes veteránok. Ha valaki azt gondolná, hogy a verseny nem tartogatott komoly küzdelmeket, az téved. A nagy létszámú mezőnyben számos korábbi olimpiai, világ- és Európa-bajnok vitorlázó nevével találkozhattunk, akikből a mai napig nem távozott a komoly versenyzés és küzdelem szelleme, s akik a rajhoz állva ugyanolyan keményen csatáznak, mint ifjúkorukban. Az adrenalin, az adrenalin... A verseny abszolút győztese a cseh Michael Maier lett, aki második masters világbajnoki címét zsebelte be 2006-os korábbi győzelmét követően a címvédő angol André Budzien és a svájci Christen Christoph előtt. Korábbi finn dingi olimpiaként és többszörös bajnokunk, Szilvássy Attila, alias Szilva – aki azóta hajóosztályt váltva ér el finnes pályafutását befejezve további sikereket – végig az élmezőnyben vitorlázva, sőt futamgyőzelmet is megszerezve végzett az összesített lista 5. helyén, megszerezve a masters 4. helyezést. Szilva egykori ellenfele, a 88-as szülői finnes olimpiaként, Székely Antal, azaz Tony az eggyel idősebb kategóriában, Grand Masters-ben érte el az 5. helyezést, amit az összesített lista 15. helyezéssel szerzett meg. A legidősebbeknél sem maradtunk siker nélkül, a legendás kategóriában ugyanis Schömer András három ponttal maradt le a dobogóról, s végzett a negyedik helyen. Gratulálunk, szép volt, fiúk!



E.B.

Hegedűs Fanni és Bathó Peti a bajnok

Laser Radial nyílt és noi Bajnokság, Fertő tó

Nehézkesen vette kezdetét a május utolsó hetében a Fertő tavon megrendezett nyílt Laser Radial és Laser Radial női országos bajnokság, ahol az első napokon kevés szél, ám annál több eső fogadta a versenyzőket.

A Fertő tavi megszokott időjárásra való tekintettel mindenki úgy vélte, hogy a nyolc kiírt futamot néhány nap leforgása alatt sikerül teljesíteni, ám az égiek mást terveztek. Az első versenynapon egyáltalán nem sikerült a vízre szállás, míg csütörtökön is csupán egyetlen futamot sikerült lebonyolítani, azt is rövidítve, melyet pénteken is csak kettővel sikerült bővíteni.

A csütörtöki nyitó futamot a délutánonként rendre megérkező zivatar sötét felhői zavarták meg, így a rendezőség a második kreutzbója vétele előtt úgy határozott, hogy biztonsági okokból rövidíti azt, s befuttatja a mezőnyt a pályajelnél. Ám a nagy kapkodás következtében a rövidítést jelentő S lobogó helyett (fehér alapon kék négyzet) az ugyanazon színekkel rendelkező P lobogót (kék alapon fehér négyzet) tűzték ki, melyet néhány versenyző szóvá is tett, s helytelen eljárás végett jogorvoslati kérelmet nyújtott be, melyet a zsűri elutasított.

A hosszas várakozással teli esős napokat követően a negyedik napon végre 10-15 csomós

északias szél várta az indulókat, melyben négy futamot sikerült lebonyolítani. A szeles futamok némiképp átrendezték az élmezőny addigi állását, illetve az első futamon elszenvedett korai rajtos büntetéssel sújtott versenyzők is végre megszabadulhattak ponthátrányuktól a kieső futam révén,



így Kocsis Ákos és Hegedűs Fanni neve is felkerült a lista elejére. Az utolsó napra csupán egyetlen futam maradt a terve-

zett 8 közül, hogy véglegesen eldöntse a bajnoki helyezéseket. Bathó Peti négy pontos előnnyel szállhatott vízre, a második és harmadik helyezett Hegedűs Fanni és Kocsis Ákos között csak egyetlen pont különbség volt, míg a negyedik helyezés megszerzéséért is komoly csata ígérkezett Matis Klaudia és Balogh András között, akiket 2 pont választott el egymástól az utolsó futam előtt. A női mezőny küzdelmei ennél jóval kiegyensúlyozottabban zajlottak. Fanni bő nyolc pont előnnyel kezdte meg a napot Klaudia előtt, akinek 14 pont előnye volt a harmadik helyen álló Héjj Vikivel szemben. A gyenge, forgolódó déli szélben Hegedűs Fanni már az első kreutzban az

élre állt, s magabiztosan tartotta is előnyét a futam végéig. Mögötte azonban több jelölt is komoly csatát vívott a másodikötödik helyezésekért, melyek megszerzése a végeredményt is erősen befolyásolta. Az utolsó métereken végül Balogh András megelőzte Matis Klaudiát, a negyedik helyen pedig Bathó Peti ért célba, aki ezzel megszerezte az összetett győzelmet Fanni és Kocsis Ákos előtt. A negyedik helyet András szerezte meg Klaudia előtt, míg a hatodik helyen Héjj Viki végzett a nyílt bajnokságban. A női bajnoki címet az abszolút második helyen végző Hegedűs Fanni magabiztosan szerezte meg Matis Klaudia és Héjj Viki előtt, míg a negyedik helyen Zalai Lilla végzett, akit Haidekker Barbara és Maróti Zsófi követett a rangsorban.

A laser rádiósok versenye hétvégére kiegészült az optimistekkel, akik számára szombaton három, vasárnap pedig két futamot rendeztek. A versenyt szoros küzdelemben pontazonossággal, de több jobb helyezése miatt Pintér Nikolett nyerte Hirschler Rebeka és két ponttal Kaltenecker Soma előtt. **E.B.**

18 lábás skiff Európa-bajnokság

Újhelyi Gáspár Miklós és csapata a legjobb európai trió

Az ausztrál Gotta Love It 7 csapat győzelmével ért véget a május között Malcesinében zajló 18 lábás skiff Európa-bajnokság, melyen Újhelyi Gáspár Miklós (Tyutyu), Majthényi Mátyás és Szépfy Zsombor, azaz a Liberty Sailing Team csapat az összetett ötödik

helyezésével legjobb európaiként megszerezte az Európa-bajnoki címet! Seve Jarvin, Sam Newton és Scott Babbage, a Gotta Love It 7 csapata magabiztosan szerezte meg a végső győzelmet másik két honfitársuk, az ausztrál Grant Rollerson és John Winning csapata előtt. Jarvinék nyolc

futamgyőzelemmel és két második helyezéssel, húsz pontos előnnyel zárták a 12 hajóból álló nemzetközi regattát. A három ausztrál egységet az amerikai Howie Hamlin csapata követte a negyedik helyen, őket pedig, mint legeredményesebb európai egység Tyutyuék, míg a hatodik

helyet az angol Jarrod Simpson és csapata szerezte meg. Annak ellenére, hogy hazánk még igencsak gyerekcipőben jár a skiff-vitorlázás terén, hazai versenyeken a fiúk csak ritkán tudják megméretetni magukat, osztályban pedig csak külföldön tudnak versenyezni, mátol Európa-bajnokokat köszönhetünk a sparis Újhelyi Gáspár Miklós, Majthényi Mátyás és Szépfy Zsombor személyében. Gratulálunk! **E.B.**



Nemzetközi Optimist edzőtábor Zánka



Június 11-13. között a Magyar Optimist Osztálysövetség és az Olympic Sails Magyarországi Képviselőtének szervezésében rendezték meg Zánkán az osztály nemzetközi edzőtáborát, melynek célja a hazai mezőny, valamint edzőik központi képzése volt.

Jó néhány évvel ezelőtt már hasonló kezdeményezéssel találkozhattunk Balatonfűzfőn majd Agárdon, amikor is külföldi meghívott edző segítette legjobbaink és a velük foglalkozó edzőik munkáját, ám azt követően évekig nem volt példa hasonló kezdeményezésre. Az elmúlt évek során azonban több optimistes versenyzőnknek lehetősége nyílt külföldi edzőtáborokban részt venni, melyen rengeteg hasznos információ birtokába juthattak, s fejleszthették olyan magas szintre tudásukat, mely Európa-bajnoki helyezések eléréséhez segítette őket. Az op-válogatott edzőjének, Török Péternek és a Magyar Optimist Osztálysövetség elnökének, Péch Baláznak köszönhetően ezúttal minden érdeklődő Optimist-versenyző és edző számára lehetőség nyílt, hogy bepillantást nyerjen egy nemzetközi szintű edzés munkamenetébe, feladatrendszerének felépítésébe.

A háromnapos edzőtábor Dragan Grasic vezetésével folyt, aki 2005 óta többször dolgozott már együtt válogatottunkkal, s akinek keze alól számos sikeres Optimist-versenyző került már ki, többek között a kétszeres Optimist-világbajnok Mattia Pressich. Dragan a trieszti SVBG klub vezető edzője, aki 18 éve foglalkozik a hajó-

osztály versenyzőinek oktatásával, s tevékenyen részt vesz az olimpiai vitorlák fejlesztésében is, így számos hasznos vitorlaállítási információ birtokába juthattak az érdeklődők. Az edzőtábor elsősorban a hajóvezetés fejlesztésére, a megfelelő mozgásformák, technikák kialakítására, a megfelelő hajó- és vitorla-beállításra és a maximális sebesség elérésére fektette a hangsúlyt. Különböző gyakorlatokkal ismerkedhettek meg a résztvevők, melyek mindegyike kiváló oktatási, tanulási lehetőség hajóvezetésre, vagy éppen a manőverek helyes elvégzésére. Nem csupán a gyerekek gyakorolhattak, hanem edzőik is egész ötlettárral gyarapodhattak, hogy mely gyakorlatokkal mit és hogyan lehet tanítani, fejleszteni, a feladatsorokat hogyan állítsák össze olyan módon, hogy a gyerekek érdeklődését az edzés teljes időtartama alatt fenn lehessen tartani. A munka paron és vízen egyaránt igen hatékonyan folyt. Előadások, megbeszélések, vízi gyakorlatok, napvégi edzőfutatok során tanulhattak kicsik, nagyok, kezdők, válogatottak, edzők, apukák, szakvezetők.

Az edzőtábor nagy érdeklődés követte, közel negyven optimistes, 8-9 edző és jó néhány szülő szánta rá a hétvégét, hogy Dragan utasításait követve, tudásszint alapján történő kiscsoportos beosztásban dolgozzon, melyet napvégi regatták és a munka kiértékelése követett. Dragan munkáját két olasz optimistes leány, az Európa-bajnoki bronzérmes Russo Cirillo Francesca, valamint az Európa-bajnoki ötödik helyezett Carlotta Omari segítette, promotálva a gyakorlatok helyes végrehajtási módját. További két szlovén versenyző is részt vett az edzőtáborban. Érdekes előadást hallhattak a gyerekek a különféle rajtstratégiákról és technikákról az egykori finn dingis olimpikon, a Team Shosholoza America's Cup csapatának kormányosától, a dél-afrikai származású Ian Ainslie-től, míg Dragan segített a megfelelő árboc- és vitorla-beállítások kialakításában. Az edzőtábor egy két futamból álló záró versennyel fejeződött be, melyen mindkét futamot megnyerve Gyapjas Zsombi bizonyult a legeredményesebbnek, Péch Lóránt József és Tóth Levente előtt, aki tesztelési célból egy új all black olimpiai vitorlával térhetett haza. Biztosan állíthatom, hogy minden gyermek, edző és résztvevő megannyi ötlettel, hasznos információval lett gazdagabb, melyet remélhetően megfelelően tud majd kamatoztatni a következő megmérettetéseken.

E.B.

Több mint egy hétig Dragonok uralták a Balatont

Több mint egy héten keresztül a Dragon hajóosztály uralta a Balaton vizét. A június első heteiben megrendezett Országos Bajnokság, majd azt követően az Európa-bajnokságra érkező 15 ország 168 versenyzőjének viadala, színes hátszélvitórláinak forgataga igazi festői látványossággal szolgálhatott a Balaton keleti medencéjébe látogató turisták számára.

A regisztrációk és felmérések végeztével a kilenc napos program az Országos Bajnokság futamaival vette kezdetét, mely egyben az Európa-bajnokság hivatalos előversenyeként is szolgált. Az Erste Private Banking által támogatott bajnokság három napja során különböző időjárású és szélviszonyok között mérték össze tudásukat dragonosaink a magyar bajnoki cím meghódításáért a 39 egységet számláló nívós mezőnyben, ahol egymás között zajló harcukat nehezítették azon külföldi egységek is, akik már az EB-re készülve rajthoz álltak az országos bajnokságon is. Gyenge keleties, csíkos szélben halasztás és rövidítés után végül két futamot sikerült lebonyolítani az első napon, melyet további kettő követett másnap, amikor az időjárás egészen más arcát mutatta, s 25 csomós északias szélben küzdöttek az egységek az elemekkel, s egymással. A bajnokság záró futamára a Balaton ismét megszelídült, a szél ereje csökkent s délnyugatira fordult, melyben egyetlen futamot sikerült lebonyolítani, amit délután egy VIP futam és rendezvény követett a szponzorok bevonásával. A nemzetközi versenyben – 2008 és 2009 után immáron harmadik alkalommal – a német Vincent Hoesch, Peter Liebner és Thomas Mayer alkotta trió bizonyult a legeredményesebbnek, míg a magyar bajnoki címet Gömbös Lóránt, Detre Szabolcs és Takács Viktor szerezték meg „Jamppec” nevű hajójukkal, akik az összesített lista kilencedik helyén zárták a regattát.

A hangulat mind a versenyen, mind a rendezvényen kiváló volt, köszönhetően a Balatonra megérkező csodás napsütéses strandidőnek is, melynek azonban a következő néhány nap elteltével már kevésbé örült a mezőny. Háromnapos várakozás, halasztás, strandolás, röplabdázás, barátkozás vette ugyanis kezdetét a szélcsendes időjárás miatt. Sem a vasárnapra tervezett próbafutamot nem sikerült megrendezni, sem pedig az első két napra tervezett vízre szállás nem jött össze. Már-már kezdett csüggedni mind a kontinensviadala érkező 56 egység, mind pedig a rendezőség, amikor is szerda délben remek DNY-i szél kezdett el lengedezni, mely késő délutánra 8-10 csomóig élénkült, s három kiváló futam lebonyolítását tette lehetővé. A nyitó napon a német származású Markus Wieser által irányított ukrán egység szerepelt a legeredményesebben. Két első és egy 11. helyezéssel zárta a napot a címvédő trió, akik a verseny végéig meg is tartották vezető pozíciójukat, s védték meg Európa-

bajnoki címüket az orosz Dmitry Berezkin és Anatoly Loginov csapata előtt. A következő két nap időjárása is hasonlóképpen alakult. Délelőtt várakozás és napozás, majd délutánra rendre megérkezett az élénk DNY-i szél, szép, hosszú hullámokkal, így csütörtökön újabb három, pénteken pedig a záró hetedik futamot sikerült kiváló körülmények között megrendezni. Bár az összesített listán nem sikerült a legeredményesebb húsz egység közé kerülnie hazai csapatnak, ám mégis született magyar siker az Erste Private Banking Dragon Európa-bajnokságon. Az ötödik futamban ugyanis a Kelemen Tamás, Nedbál Noel, Nedbál Zsombor (Atlantis) alkotta csapat a harmadik helyen ért célba, ami a hajóosztály eddigi legeredményesebb szereplése, s ami az összesített 25. helyet eredményezte a triónak. Mind az EB, mind pedig az azt megelőző Magyar Bajnokság,



s a rendezvény köré felépített programok maradandó élményt nyújtottak a viadala érkező versenyzők s kísérik számára egyaránt, kis tavunk pedig ismételten megmutatta sokszínű, változatos arcát.

E.B.

Delta Romeo Alfa Golf Oscar November Echo BRAVO A vonalon túl

Amikor három éve elkezdtek a Magyar Dragon Szövetséggel együtt szervezni a Dragon EB-t, még nem is tudtuk, mennyi munka vár ránk. Aztán sok-sok megbeszélés, számtalan email-váltás után egyre jobban összerázódott a kenesei OB-k alkalmával a szervező és rendező gárda. A dragonos vitorlázók boldogan szeltek a hullámokat, hiszen remek szél fogadta őket évről évre. A biztos szélben bízva vágtunk neki idén is. Már a magyar bajnokságot is a külföldi erőfölény jellemezte, sorra gurultak be a Kenese Marina-Port kikötő parkolójába a különböző nemzetek pedánsan leponyvázott dragonjai. A legtöbb hajóval az oroszok érkeztek, sőt a vitorlások mellett impozáns motoros kísérfloottát is hoztak. Talán a legfigyelemreméltóbb darab egy 11 m-es 2x300 lóerős motoros volt, amely nem csupán kísérfloottaként funkcionált, de remekül látta el a vízitaxi-szolgáltatást Almádi és Kenese között is, ugyanis orosz barátaink a Ramadában szálltak meg, mert modernebb és több csillagos szálloda nem volt a környéken. Az oroszok abban is jeleskedtek, hogy a legújabb és legmodernebb felszereléssel, hajónként 8 vitorlával érkeztek, sőt „szórájajándékként” – lévén Oroszország kaviár-nagyhatalom – vörös kaviárt hoztak ajándékba a versenyiroda munkatársainak. Az ukránok Transbunker Team egységén is megakadt a szemünk: a három teljesen egyforma jeepen és utánfutón méretes matrica hirdette a csapatnevet.


Az OB öt futama után – ahol vagy az volt a baj, hogy sok a szél, vagy az, hogy kevés, – Tony, a mindig mosolygós zsűrielnök és Gert, az osztrák PRO, akit csak Szőkeként emlegettünk, megállapodtak, hogy (az IDA szabályait figyelembe véve) 5 csomós szél alatt nem rendezhető futam. A kontinensviadal első három napján így nem is tudunk vízre szállni. Elegáns nyugalommal viselték a vitorlázók a várakozást, a limonádé és a sör jól fogyott, a Hotel Nádas éttermében tán sohasem látott pörgés volt. A zsűri is a hűvösben pihengetett, a legnépesebb csapat vitorlázói, az oroszok pedig komótosan sakkoztak a kertben.

Nem volt azonban mindenki ennyire nyugodt, a mindig aktív Szőke PRO számos új formátumú nyomtatványt készített, a később nagy sikert aratott bójadiagram alapjait és feldolgozási mechanizmusát is ekkor alakítottuk ki. Aztán eljött a szerda és a szokásos kilátástalan szélcsennel indult a délelőtt, sőt a szél-előrejelzések (Windguru, Windfinder, Met.hu, Idokep stb.) sem mondtak biztatót este 7-ig, de ennek ellenére fél 1-kor elkezdett reménykeltően fodrozni a víz, és a csapat útra kelt. A vitorlázók végre vitorlázhattak, a rendezők rendezhettek, a zsűri pedig szintén aktív vízi pályafutásba kezdett. A Szőke átvette a parancsnokságot az Aranycsillagon, és felkerült a 140x200 cm-es Dragon osztálylobogó is – a többi pedig már történelem...

Jó volt része lenni ennek a csapatnak, ahol nem csupán nagyszerű és tapasztalt rendezőkkel és szervezőkkel dolgozhattunk együtt, hanem remek emberekkel is.

Dávid Juli

A versenybírók szemüvegén át

 A Nemzetközi Dragon Osztályszövetség szabálya szerint a versenybírók a vízen szigorúan ellenőrizte a szabályok betartását. Ennek lényege a Versenyutasítás 16.5 pontjában volt leírva.

„Ha a versenybírók tagja futam közben a vízen egy szabálysértést észlel, akkor azt az „U” lobogó felmutatásával

és sípszóval jelzi a versenyzők felé, mely után valamelyiküknek büntetőfordulóval mentesítenie kell magát, vagy óvást kell benyújtania. Ha ez nem történt meg, akkor a bírónak joga van akár mindkét hajót óvni.”

Ilyen eset majdnem minden futamban előfordult. Óvásra azért kerül sor, mert a versenyző a büntetőfordulót nem a sza-

bályoknak megfelelően, azonos szakaszon belül, az első lehetséges alkalommal tette meg, ezért a később végrehajtott fordulóval nem sikerült mentesíteni magukat a kizárás alól.

Nem tudom megítélni, hogy ez versenyzői szemmel nézve jó vagy nem, de a versenybírók munkáját, felelősségét növeli. Várom mindenki szíves véleményét, hogy más hazai versenyeken ezeket bevezessük-e?

Tusnai Gabi

Rekordszámú résztvevő, számos világsztár vitorlázó a Star Európa-bajnokságon

Immáron harmadik alkalommal rendezték meg az olaszországi Viareggio városában a Star hajóosztály Európa-bajnokságát június 5-13. között. Az esemény évek óta rangos viadala a nemzetközi versenynaptáraknak, mivel az osztály számos világhírű vitorlázóval büszkélkedhet, s versenyei rendre izgalmas csatákkal, szoros küzdelmekkel kápráztatják el az érdeklődőket. Az idén sem volt ez másképp. A kontinensviadala érkező 132 egységből 18 olimpiai, világ- és Európa-bajnok között olyan nevekkel találkozhattunk, mint a Volvo Ocean Race-győztes brazil



Torben Grael, vagy testvére, Lars, aki nem csupán olimpiai bajnok, de országának ex-sportminisztere is. Rajthoz állt honfitársuk, Robert Scheidt, a lengyel Kuznierewicz és Grabowski, vagy az angol Ian Percy, az

új-zélandi Hamis Pepper, de említhetnénk Marazzi, Loef, Negri, Domingos, Clarke, vagy akár Campbell nevét is, akik számos győzelemmel zsebükben a világ legjobb vitorlázói közé tartoznak. Hazánkat három egység képviselte. A csillaghajó hazai nagy öregje, többszörös bajnoka és olimpikonja, a Spartacus színeiben versenyző Tenke Tibor és Bezeréti Miklós, az osztályhoz tavaly csatlakozó, s egyből a bajnokság élén végző Team Proximo-s Litkey Árpai és Mesterházy-Nagy Ákos kettőse, valamint Martin Viktor csapata.

Viareggio nem a kemény szeleiről elhíresült helyszín, s erről idén is megbizonyosodhattak a versenyzők. Halasztások, lötykölődések, számos visszalőtt rajt, melyre a mieink is ráfáztak, s Tenkéék egyből kieső futamukat produkálva OCS-sel nyitottak, így igencsak várták a megváltó ötödik futamot, hogy kieső révén végre szabadulhassanak korai rajt vétség miatt kizárt futamuktól. A verseny első napjától kezdve a német Johannes Polgar és Markus Koy kettőse uralta a versenyt, akik az előző olimpián még Tornádóban versenyeztek, s végeztek a hetedik helyen. Ezúttal nem találtak legyőzőre, s magabiztosan végeztek az élén az amerikai Andrew Campbell – Nichol Brad és a kanadai Richard Clarke – Bjorn Tyler kettős előtt,

akik azonos ponttal végeztek a második és a harmadik helyen, ám több jobb futam-eredménye révén az amerikai csapat nyakába akasztották az ezüstérmeket. Tenkéék az összesített lista 38. helyén zárták az Európa-bajnokságot, mely a masters kategória bronzérmét jelentette számukra. Kezdeti nehézségeiket követően a verseny végére ki tudták hozni hajójukból a megfelelő sebességet, s a szélpörgések okozta oldalváltások ritmusát is sikerült eltalálni, ami egyre előrébb vitte őket a futamok során. Litkeyék az 57., míg Martinék a 126. helyezéig jutottak. A rekordszámú résztvevőt felvonultató regatta után nem sokáig pihenhettek sztárosaink, hiszen 19-én már újabb megmértetés várt rájuk a kiel vitorlászó keretein belül zajló világkupa-versenyen. **E.B.**

EREDMÉNYEK

1. Polgar – Koy (GER)
2. Campbell – Nichol (USA)
3. Clarke – Bjorn (CAN)
4. Szabo – Strube (USA)
5. Mendelblatt – Von Schwarz (USA)
6. Kusznerewicz – Zycli (POL)
38. **Tenke Tibor – Bezeréti Miklós**
57. **Litkey Árpád – Mesterházy-Nagy Ákos**
126. **Martin Viktor – Shapovalov Mykola**



Laser Standard és Laser Radial női Európa-bajnokság, Tallin Horvát fölény

Nem sokáig pihenhett a Laser Standard és női Radial mezőny a medembliki világkupa-fordulót követően. Alig néhány nap elteltével ugyanis kezdetét vette a két osztály nyílt Európa-bajnoksága Tallinban, melyen Bercz Zsombi és Tomai

Balázs Laser Standardben, míg Karé Réka a női Radialban állt rajthoz.

Meglepő módon mindkét osztályban horvát győzelem született. Női Radiálban Tina Mihelic az első naptól uralta a mezőnyt, s 19 pontos előnnyel zárta a regattát,

míg honfitársa, Tonci Stipanovic a férfi mezőnyben bizonyult a legeredményesebbnek. A 148 fős Standard-mezőnyt három, míg a 88 fős női Radial-mezőnyt két csoportra osztotta a rendezőség, s az első négy nap során selejtezőkön vettek részt az indulók, ennek során arany, ezüst és bronz csoportba kvalifikálták magukat.

A mieink közül ezúttal is a Team Proximo színeiben versenyző Berecz Zsombi bizonyult a legsikeresebbnek. Egyedül neki sikerült beférkőznie a selejtező futamok során az arany csoportba, s két remek futameredménnyel is büszkélkedhetett. Egyszer harmadikként, majd a nyolcadik helyen szelte át a célvonalat, a többiben pedig végig egyenletesen vitorlázott.

A versenyen végig gyenge, csíkos szél uralkodott, melynek következtében a női Radial- mezőnynek az egyik napon szélihiány miatt nem is sikerült érvényes futamot teljesítenie, így egy mínuszban maradtak a férfi mezőnyvel szemben, akik sikeresen teljesítették az előírt 12-t. A verseny első napjától élen álló Tina Mihelic bő 15 pontos előnnyel állt rajhoz az utolsó futam előtt, így számára csupán egyetlen cél volt, nem túl nagyot hibázni. A mögötte mindvégig második helyen álló Charlotte Dobsonnak azonban majdnem sikerült

előnyétől megválnia. Az utolsó napon két gyengébb futamot produkált, miközben a litván Gintare Scheidt teljes sebességre kapcsolva remek véghajrába kezdett, s egy futamgyőzelemmel és egy második helyezéssel majdnem utolérte Dobsont, aki egyetlen pontnak köszönhetően, ám megúszta a támadást. Az ezüstérmet így az angol Charlotte Dobson, a bronzot pedig Gintare Scheidt nyakába akasztották. Karé Réka az ezüst csoportban versenyzett, ahol ugyan sikerült egy hetedik helyet begyűjtenie, ám a többi futameredménye miatt nem tudott a 65. helynél előrébb kerülni a 88 főt számláló női mezőnyben.

A férfiak versenyében Tonci Stipanovic az utolsó előtti napon vette át az ausztrál Tom Slingsbytól a vezetést, melynek megtartására csak vigyáznia kellett az utolsó napra tervezett két futam során, hogy megszerezze élete első Európa-bajnoki címét. Slingsby ugyan az utolsó futamot megnyerte, ám az összesítésben visszacsúszott a dobogó legalsó fokára. Az ezüstérmet a világranglista élén álló angol Paul Goodison szerezte meg, míg az Európa-bajnoki bronz az osztrák Andreas Geritzerhez vándorolt. Berecz Zsombi az arany csoportba kvalifikálta magát, s a 26. helyen fejezte be a nyílt versenyt, mely a 21. helyezést jelentet-

te számára az Európa-bajnokságon. Tomai Balázs csupán a bronz csoportig jutott, s a 120. helyet szerezte meg a 148 főt számláló Laser Standard mezőnyben.

Nem sok pihenőre számíthattak lasereseink, ugyanis az EB befejezése után bő egy héttel újabb nívós megmérettetés várt rájuk a hatodik világkupa fordulón, a németországi Kielben, melynek futamai lapzártánk alatt zajlottak.

E.B.

LASER STANDARD 148 FŐ

- 1. Tonci Stipanovic (CRO)
- 2. Paul Goodison (GBR)
- 3. Slingsby Tom (AUS)
- 4. Geritzer Andreas (AUT)
- 5. Michael Bullot (NZL)
- 6. Philipp Buhl (GER)
- 26. **Berecz Zsombor** (HUN)
- 120. **Tomai Balázs** (HUN)

LASER RADIAL NŐI 88 FŐ

- 1. Mihelic Tina (CRO)
- 2. Dobson Charlotte (GBR)
- 3. Gintare Scheidt (LTU)
- 4. Evi Van Acker (BEL)
- 5. Lucia Reyes (ESP)
- 6. Maïke Schutt (DEN)
- 65. **Karé Réka** (HUN)

Egy verseny – két világbajnoki arany!

Pegan Zoltán kettős sikere Access hajóosztályban



FOTÓ: Vissy László

Pekingi paralimpikon vitorlázóink, Pegan Zoltán évről-évre menetrendszerűen szállítja a világbajnoki aranyakat. Ez 2007-ben a Magyar Vitorlás Szövetségnek is feltűnt, ugyanis Az év vitorlázójának választották.

Az ideai sikere talán minden előzőn túltesz: az angliai Rutlandben megrendezett Access VB-ről két arannyal tért haza. Egyet egyé-

niben nyert, egyet pedig feleségével, Mircsev Évával párosban szereztek meg.

Igen, délelőtt például páros futamok, délután egyéni verseny – vagy fordítva. És volt, hogy 20 csomós szélben...

Ki valójában ez az élete nagy részében kerekesszékhez kötött, 52 éves, szívós férfi – és vajon hogyan készül fel ezekre a fizikai és szellemi próbatételekre?

A Porthole a sikerek hátterére is kíváncsi volt.

Pegan Zoltán 56-os emigráns magyar szülők gyerekeként született Ausztráliában. Később Kanadába költöztek, itt ismerkedett meg Zoltán a repüléssel. A Kanadai Légierő kutató-mentő pilótája volt, szabadidejében szenvedélyes ejtőernyős. 1983-ban egy alkalommal éppen ugráshoz készülődött, amikor nem

vette észre, hogy a póternyő kioldója véletlenül beakadt a kisrepülő ajtájába. Az ugráskor kinyíló ernyő miatt a gép szárnyához csapódott, majd szerencsére a főernyővel sikeresen földetért. Gerinc sérülése miatt 27 éve deréktól lefelé mozgásképtelen, óriási szerencséjének tartja azonban, hogy keze, felsőteste kifogástalanul működik. A baleset óta többször ugrott ejtőernyővel, autót vezet, edz – és vitorlázik.

„Amikor visszaköltöztünk Ausztráliába, valami elfoglaltságot kerestem magamnak. Az interneten bukkantam a mozgássérültek számára szervezett vitorlásprogramokra. Mivel fiatalabb koromban – sok más sport mellett – vitorláztam is, fellelkesített ez a lehetőség.” Pegan Zoltán kitartása meghozta a sikert, Access hajóosztályban ötször lett ausztrál bajnok. Később úgy alakult a sorsa, hogy hazaköltözött Magyarországra. Nem jött üres kézzel. Több ilyen, mozgássérültek számára is alkalmas hajót hozott magával, és Balatonfűzfőn megalapította a Mozgáskorlátozottak Vitorlázó Sportegyesületét. Az egyesület a fűzfői marinában azóta is működik – több tucat mozgáskorlátozott ismerkedik meg itt a sportággal évről-évre.

„Sajnos az idén még nem sokat vitorláztak, részben a sokáig tartó hideg, részben az én utazásaim miatt, de most a világbajnokság után elkezdődik a Balatonon is a kemény munka” – teszi hozzá Zoltán, akit a felkészülése részleteiről is kérdeztem. Vajon hogyan lehet fizikailag és mentálisan is formába kerülni egy egyszerre két számban zajló világbajnokságra?

„Minden nap súlyozom háromnegyed órát, ezenkívül másfél órát egy speciális gyakorlattal töltök. Karbon merevítőket teszek mindkét bokámra és a térdemre, és felállok egy, a lakásban felszerelt korlát segítségével. A hosszú álldogálás segít elkerülni a csontritkulást és az állapotom rosszabbodását. Nagyon fontosak természetesen a vízi edzések – erre az idén eddig még csak néhány óra jutott. Tavasszal a fő cél az volt, hogy az új párost, Nemes Botondot és Csanádot felhozzuk picit, ők

jól helyt is álltak életük első Access világbajnokságján.”

Mircsev Éva, Zoltán társa a hajóban, társa az életben is: a felesége. Vajon hogyan kezdett vitorlázni? „Először csak elkísért a versenyekre, aztán egy idő múlva törvényszerűen meguntam a parti láblógatást. Három éve, a kanadai világbajnokságon indultunk először párosban, meg is nyertük azt a versenyt. Tavaly Franciaországban ugyanezzel a hajóval Európa-bajnokok lettünk. Érdekes, bármi korbeül mellém, sikerünk van...”

Éva nem mozgássérült. Hogy lehet, hogy elindulhat a versenyen? „Az Access nyílt hajóosztály, azaz ezeken a világbajnokságokon ép versenyzők is indulhatnak. Most Rutlandben a mezőny 30 százaléka



ép sportolókból állt.” – mondja Zoli, és így még hihetlenebb az eredménye.

Azt még persze megértem, hogy egy mozgáskorlátozott versenyző mindenféleképp együtt szeretne versenyezni a nem mozgáskorlátozottakkal, még inkább bizonyítva ezzel akaraterejét, képességeit. (Ilyen sportoló például a Csillaghajóban vitorlázó Lars Grael, aki egy vízi balesetben veszítette el a fél lábát. Ma is ott van a világ élvonalában.) De vajon mi motiválja azokat az ép sportolókat, akik mozgáskorlátozottak között méretik meg magukat?

„A helyzet azért nem ennyire sarkított, mint első pillanatban látszik. Azok a párosok, akik nem mozgáskorlátozottak, hasonló módon jutottak el az Access hajóosztályhoz, mint a feleségem. Azaz: először kísérőként, ápolóként, segítőként voltak jelen a versenyeken,

aztán megunták a futamok alatti semmittevést a parton, és maguk is hajóba ültek. Jó hangulatban zajlanak a versenyek, a mezőny egy igazi baráti kör. Nincs az a rivalizálás, titkolózás, mint ami más hajóosztályokban gyakran előfordul. És ez nem is hiányzik nekünk.”

Pegan Zoltán ideai tervei között szerepel még egy világbajnokság, ugyancsak az Egyesült Királyságban, ezúttal Challenger hajóosztályban. Itt szeretné megismételni 2008-as világbajnoki sikerét. És megkezdődnek az idén a kvalifikációs versenyek a 2012-es Paralimpiára.

Az Access hajóosztály 2010. évi világbajnokságát az angliai Rutlandben rendezték meg, a SKUD18 Nemzetközi Bajnoksággal együtt. A június 4-11. közötti versenyre 10 ország 100 versenyzővel 82 egységet nevezett. A mozgáskorlátozottak részére kifejlesztett Access típusokból világszerte 1800 hajó vitorlázik, és 10 országban működik az Access Osztályszövetség, köztük Magyarországon is. A Mozgáskorlátozottak Vitorlázó Sportegyesületének színeiben 4 versenyző indult az Access 303 páros osztályban, Nemes Botond és Nemes Csanád, valamint Pegan Zoltán és Mircsev Éva. Utóbbi páros a változatos körülmények között is nagy fölényrel, 15 ponttal előzte meg a második helyezettet, a másik magyar egység pedig összesítésben a 16. helyet szerezte meg, míg Pegan Zoltán stabil versenyzéssel lett egyéni világbajnok.

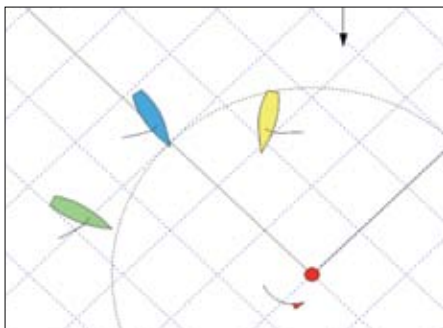
„Sajnos az ideai hollandiai versenyre nem tudok kiutazni, nincs rá fedezet. De remélem jövőre összejön a pénz – és a paralimpiai kvalifikáció is.” – mondja Pegan Zoltán, az örök optimista.

Hiszen lehetne-e kerekesszékekben teljes és sikeres életet élni elpusztíthatatlan optimizmus nélkül?

Visy László

Zsűri-szoba: a bíró vizsgája 3.

■ Az előző számokból megismert rejtvény sorozat folytatódik – ezúttal három 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-játék szabályait... Lássuk!



Melyik állítás igaz?

1. „Z”-nek jel-helyet kell adni „K”-nak de „S”-nek nem
2. „S” és „K” nincs fedésben
3. „K” jelhelyet kell adjon „S”-nek



Melyik állítás igaz?

1. „Z”-nek helyet kell adnia „K”-nak
2. „S”-nek helyet kell adnia „Z”-nek
3. A 18-as szabály alkalmazandó mind-három hajó vonatkozásában
4. „Z”-nek helyet kell adnia „S”-nek



Melyik helyzetben „él” a 18-as szabály és annak hányas pontja? Melyik az útjogos hajó az 1-es, 2-es, 3-as, 4-es helyzetekben? A 16-os vagy a 17-es szabály alkalmazására kerül? Kit zár ki és hányas szabály alapján?

Környezet és biztonság



„Nagyon jó anyag, nem vaporizál annyira, mint a többi, jobban forog tőle a lánc. Használata során, menet közben nem fröcsköl és nem folyik szét mindenhová, stabilan a láncon marad.” Soli Maurizio (ASPAR TEAM-2008)

A fenti idézet nem véletlen. A motorosok tudják, hogy a hajtólánc nem megfelelő kenése balesetet, a rossz minőségű kenőanyag a környezet, a ruházat szennyeződését okozza. A MOL Dynamic Moto Chain O-X a MotoGP-ben is bizonyított, nem véletlenül ajánljuk a természeti környezetre különösen érzékeny, motoron közlekedő vitorlázóknak és vitorlázó motorosoknak egyaránt a MOL Dynamic Moto termékcsalád prémium kategóriájú termékeit, amelyeket Talmácsi Gáborral közösen fejlesztettünk ki.

Termékeink elérhetőek a MOL-töltőállomásokon, illetve partnereinknél.

(x)



HAJÓK
● ● ●
FELSZERELÉSEK
● ● ●
RUHÁZAT
● ● ●

1113 Budapest, Karolina u. 17.
telefon: (1) 466 6191
mobil: (30) 994 8194

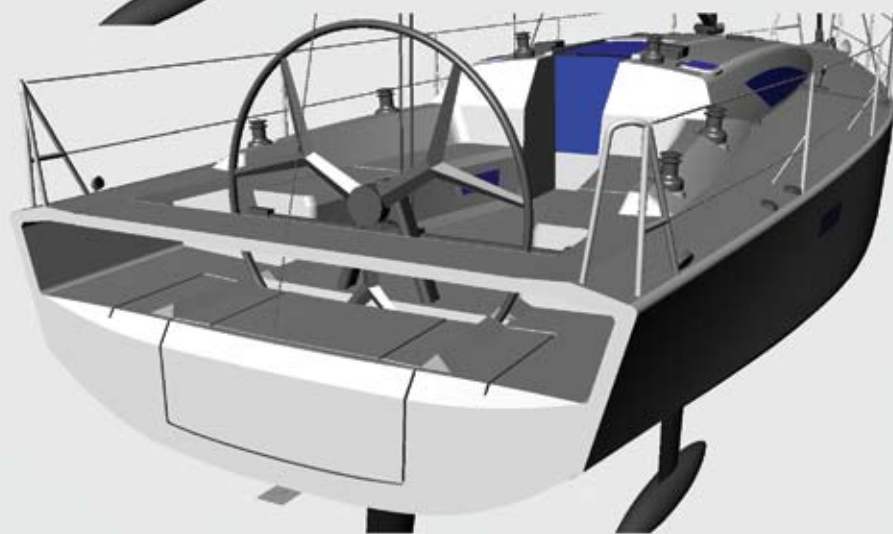
8230 Balatonfüred, MVSZ kikötő
telefon: (87) 341 230
mobil: (30) 237 1058

NAU370RUN

Performance cruiser/racer

Carbon technológia

Versenyzéshez, túrázáshoz,
a teljesítményt kedvelőknek



- e-mail: nauticboat@t-online.hu
- tel.: 06 1 284 8729
- fax: 06 1 289 0149
- mobil: 06 30 941 5407

Óh, Tihanynak riadó leánya! Szállj ki szent hegyed közül

Közelítjük „Öregtihany” kikötőjét. Kerüljük el a félsziget északi partját a jelzőbóják magasságáig, ugyanis azon belül sziklazátonyok vannak. A régi móló – Széchenyi-gát – maradványai fekszenek a víz alatt.

Avendégmólókról szépen kilátunk a vízre kelet-délkeleti irányban. Nyugatról csak a félsziget partja árnyékol. Mégis, valami csoda folytán kevésbé hajlamos behullámozni, mint Füred. Északias szélben itt is lehet éjszakázni.

A móló végén van a két vizesblokk, nemrég épültek. Itt van a kikötőiroda is, a kedves kikötőmestereknek mindig van pár jó szava a hajósokhoz.

A Zsongó Móló büfében (az első, amit meglátunk) jó a bor, friss a lángos.

Felmászhatunk a Bencés Apátságához. A Visszhang-dombról a kiáltásunkra már csak egyszer kapunk választ, azt is halkán. Ne lepődjünk meg, hogy a templom csodálatos fafaragványain az angyalkák arca mind egyforma. Stulhoff Sebestyén – a legenda szerint – felesége képmására mintázta valamennyit.

Érdemes betérni a Pál csárdába. Kicsit drága, de különlegesen jó és igényes.

Vagy sétáljunk a parton Füred felé. Pár száz méter után, a zöld turistajelzésen belépve az erdőbe, megkerülve Halvic Cyprián barátunk forrását, felsétálhatunk a Barátlakásokhoz. Egykor azok a bazilita szerzetesek készítették és lakták, akiket I. András királyunk felesége hozott magával a Kijevi Nagyfejedelemségből, Kr.u. 1050 körül. 1994-ben a sziklafalat és a még meglévő cellákat stabilizálták, helyreállították. Eszünkbe juthat Kodolányi János Pogánytüzek című regénye. Ha elképzeljük, hogy a „Sámán” ősi hite szerint a veremház konyhájában elhelyezett festett „Kisistent” nyugodtan be lehetett húzni kötélén a pöcegödörbe, amennyiben sérelem érte a családot (például jégverés)... Az már más tésza, hogy amint a sérelem ezzel megtoroltott, az asszonyok-



nak kellett azt onnan kibányászni és letisztítani. És ezzel a hittel kellett versenyre kelniük az itt élő szerzeteseknek, mindenféle láthatatlan, mennyekben lakozó szimbólumokkal. Nem lehetett könnyű dolguk, az biztos.

Esetleg szálljunk fel a kikötőtől induló országúti minivasútra. Kérjünk egy megállást a Belső-tóhoz vezető útnál. Sétáljunk el a gejzirkúpokhoz. Csodálatos a kilátás. Útközben ehetünk- ihatunk a Gejzír borozóban.

A visszaúton ne hagyjuk ki a „Garázs” borozót. Szentbékállai borokat kóstolhatunk. Érdemes. Vacsorázni a Vitorlás büfét ajánlom. Ők nyitnak elsőnek és zárnak utoljára.

Remélem, csendes éjszaka lesz ebben a nyílt kikötőben. A következő cikkemben az „álmok kikötőjébe” hajózunk tovább.

Gelencsér György (Merlin)

ÚTRAVALÓ:

Tippek és jó tanácsok hajóbérléshez

Teendők átvételkor

Az átadási ceremónia során nagyon figyeljünk az átadó személyzet magyarázatára, és ha valami nem tiszta, akkor inkább kérdezzünk rá. Néhány cég el szokta hallgatni az esetleges hibákat, amit a check-outnál megpróbálhatnak rávarni az ügyfélre. (Hajóorr-sérülés, testsérülés, térképhiány stb.) Mindezek megelőzésére rendkívül alapos hajóátvétel szükséges. (Lakótéri lámpák, hűtő, pozíciófények stb.) Előfordulhat, hogy az átadó elfelejtheti megemlíteni a szennyvíztartályt!

Indulás előtti teendők

Hajópapírok megvannak? Mélységmérő működik? Ismeretlen hajónál ezt nem árt ellenőrizni még a kikötőben, hogy később ne érjen kellemetlen meg-

lepetés (szükséges eszközök: madzag, súly a végére és mérőszalag). Motor olajszint-ellenőrzés! (sajnos a sebességmérő működéséről csak elindulás után tudunk meggyőződni, de ha nem működik, egy használt fogkefével 10 perc alatt javítható) Vízartályok feltöltve? Banális, de kihagyhatatlan elem a népszámlálás! Slag bevétele (nem árt, ha van 1/2 collos toldó, mert ha rövid a slagunk, más kikötőben egy kölcsönslaggal összekötve már biztosan elég.) Célszerű a kikötőben a hátsó vízartályt használni. Elektromos kábel elrakása. (Ha a hajó farrészében van a tárolóhelye, úgy tegyük be, hogy a csatlakozó ne legyen a fenéken – ha vizes lesz, akkor a következő használatkor azonnal leveri a biztit. Szétszedése, szárazra törlése felesleges pluszmunka.) Pasarella, vagy járópalló beszedése, korlátlan való rögzítése.

Motorindítás, majd az összes szükséges műszer bekapcsolása. Az indulási manőver feladatainak kiosztása. A manőver alatt senki ne legyen meztláb: a papucs a minimum, de jobb a szandál. A puffereket a kikötő elhagyása után azonnal szedjük be – kivéve, ha nagyon szoros helyről indulunk, mert akkor már az indulás előtt célszerű beszédni, nehogy a mellettünk állókéval összeakadjanak és leszakadjanak. A hajóban ne legyenek értékes, törékeny tárgyak olyan helyeken, ahonnan leeshetnek. A navigációs pultra soha senki ne tegyen ételt, italt! Báziskikötőből indulva mindig nézz vissza, hogy tudd: egy hét múlva hova kell visszatérned!

Menetben

Bő szélben teljes vitorlázattal jobbcsapáson könnyebb reffelni a nagyvitorlát, ha rollos, mert a betekerés iránya általában az óramutató járásával ellentétes, és így kevésbé feszül az árboc nútjának. Kicsit erősebb negyedszélben azonnal érdemes felállítani a sprayhoodot, hogy a víz ne fröccsenjen be, és kellemesebb legyen a tartózkodás a cockpitban. Hosszabb vitorlázásnál, nagyobb dőlésnél érdemes kb. óránként megnézni, hogy a szél alatti WC-csészében mennyire jön fel a víz. Ha nagyon, akkor akár a főelzárót is érdemes elzárni, hogy ne ússzon egy idő után a fürdőszoba. Ezt viszont jelezni kell a személyzet többi tagjának is, nehogy meglepetés érje őket, ha a dolgukat akarják végezni.

Motorral menetben az édesvízvivattyú csak használatkor legyen bekapcsolva. (Ha egy csap nyitva marad, a motorzúgástól nem halljuk, hogy dolgozik a szivattyú, és rövid idő alatt elfogyhat a víz – pláne, ha az összes tartály nyitva van). Erős hullámzásban motorozásnál is használjuk a vitorlákat, ha van rá mód, mert kiegyensúlyozottabb lesz a hajó mozgása (kisebb a rosszullét esélye). Vitorlával menetben, ha úgy érzed, hogy reffelni kellene, akkor már késő! 25 csomós szélben a biminit már összezsukjuk, hogy ne szaggassa a szél, és kisebb legyen a légellenállás. A boci soha ne vontassuk! Kikötésnél útban van és menetben a hullámok rángatása nem tesz jót sem a kötélnek, sem a rögzítőszemeknek. (Kivétel „feszített” víztükrő esetén, ha valaki csónakázni szeretne.) Vitorlázva vontázás esetén bő szélben lehetőleg csak a gēna legyen kiengedve. (Erősödő szélben könnyű a hajó lassítása reffeléssel.) Számunkra új típusú hajónál még menetben célszerű kikapasztalni a hajó manőverező-képességét előre és hátra (kerékhát!) is. Éjszakai menetben a hajón belül csak a legszükségesebb világítást használjuk, és az ablakok legyenek lefüggönyözve, hogy ne zavarjuk a hajó kormányosát a vezetésben. Menetben lehetőleg senki ne legyen meztláb!

Kikötésnél

Kikötőbe érkezéskor, de indulásnál is érvényes szabály: kis erő, kis kár – nagy erő, nagy kár. Előtte a feladatok kiosztása, hogy mindenki pontosan tudja, mit kell csinálnia. Senki ne legyen meztláb a manőver alatt! Fendereket, farpuffert kirakni! Ha van orrsugárkormány, időben be kell kapcsolni. Esetleg egy plusz kötél kitisztítva, előkészítve a hajó orrában. Szűk helyre eleve tolatva állunk be. Tolatáskor soha nem szabad elengedni a kormányt! (A víznyomás azonnal kitéríti a kormányt az egyik végállásig, minél nagyobb a sebességünk, annál gyorsabban!) Szűk helyen horgonyzáskor célszerű két parti kötelet kivinni, hogy keresztezzék egymást. A köteleket a parton lehetőség szerint védeni kell a kidörzsölődéstől (gumicsó, fadarab). Hát-

szélben horgonyzáskor a boci a parti kötéllel már a horgonyzás megkezdése előtt legyen előkészítve, és ha lehetséges, egy fő már a horgonydobáskor induljon a csónakkal a partra a szabad kötélvéggel. A motor mindaddig járjon, amíg a hajó nincs fixen kikötve, lehorgonyozva. A manőver befejezése után mindkét oldalra kitesszük a puffereket (a megcsúszó horgonyú, vagy rosszul manőverező hajók miatt). A marinában lehetőleg tartózkodjunk mindaddig a hajón, amíg mindkét oldalunkra nem áll másik hajó. (Segíteni tudjuk az ő kikötésüket, és a saját hajónkat is védjük az esetleges sérüléstől.) A bejárópallót (pasarella) csak az egyik végén rögzítsük: vagy a hajón, vagy a parton. Amennyiben mindkét vége meg van kötve, abból nagy szakadás lehet. Ha magasabb partfalhoz állunk (pl. Komiza) és mindenki partra száll, célszerű a parton kikötni, éjszakára pedig hullámosabb vízben akár be is szedhetjük. Így nem fog „nyöszörögni”, és persze az sem hiányzik, hogy az éjszaka közepén nagy zajjal a vízbe csobbanjon. Marinába érkezéskor érdemes azonnal rendezni a számlát. (Másnap bármikor indulhatunk, és reggel nem kell sorba állni a recepciónál.) Ha hosszabb időre állunk rakpart mellé, érdemes előre- és hátratarató kötelekkel is kikötni a hajót. Az indítókulcs helye használaton kívül a térképsztalban van! Marinában se hagyjuk tárva-nyitva a hajót, ha kimegyünk a partra (lopások megakadályozása,



valamint hirtelen jött eső miatt). Horgonyzáskor a vízmélység ötszörösének megfelelő lánchossz már elég nagy biztonságot ad. Célszerű hátramenetbe kapcsolt motornál nagyobb gázadással meggyőződni arról, hogy a horgony tart. Bárki használja a boci motorral, evezők és evezővillák mindig legyenek a csónakban! Indulás előtt feltöltött üzemanyagtartály! Utasok kiszállításánál inkább többször fordulj, mint hogy egyszer borulj! Ha motorhiba miatt kikötőbe kényszerülünk menni, a kikötőt csak mellévt alakatban közelítsük meg. A hajó faránál legyen kikötve a motoros boci. A gumicsónak a kikötői vontatási manővereket csak tolatva tudja jó hatásfokkal elvégezni. Friss szemmel (K T) javasolt tankolási mód: amennyiben nem kívánunk pénteken, a hajóleadás előtti estén hosszasan sorban állni a benzinkútnál lévő tülekedésben, és a hajónk viszonylag kis fogyasztású (2l), érdemes egy-két nappal előbb a tartalék kannát (20l) megtankolni.

Katanics Milán

JOGI KERETEK

Hajók bérbeadása, fehéren-feketén

Senki sem szereti kölcsönadni a hajóját, de még kevésbé végleg elveszíteni. A megváltozott gazdasági körülmények igen sok hajótulajdonost kényszerítenek jövedelemszerzésre, miközben fel sem mérik, hogy tevékenységük milyen kockázatokkal jár.

Nincs is abban az elgondolásban semmi rossz, hogy az igen drága sportnak a bevételi oldalára is tegyünk valamit, de el kell gondolkodni néhány szabály betartásán. Persze mondhatnánk azt, hogy senkinek nem okozunk ezzel kárt. Nem is, kivéve az államot és a szabályosan charterezőket. A „fekete charter” igen nehezen megfogható a hatóság oldaláról. Egy dolog szúrhat szemet ellenőrzéskor, mégpedig az, hogy a hajólevélben feltüntetett tulajdonos nincs a hajón (hacsak nem személyzettel adta bérbe a hajót, ami még rosszabb, mert itt már nem hajó bérbeadásról, hanem személyszállításról beszélünk).

Először tisztázzunk néhány fogalmat:

Hajózási tevékenység a vízen történő személyszállítás és áru fuvarozás, más úszólétesítmény vízen vontatással, tolassal vagy mellévelt alakzatban való továbbítása, továbbá úszólétesítménynek a vízen egyéb célból (pl. halászat, kutatás, vendéglátás, munkavégzés) való működtetése, ide nem értve a kedvtelési célú hajózást;

Vállalkozási tevékenység: az a rendszeres gazdasági tevékenység, amelyet a magánszemély, illetve a jogi személy vagy egyéb szervezet saját nevében és kockázatára üzletszerűen végez,

Vállalkozó: a magánszemély, ha belföldön saját nevében és kockázatára az egyéni vállalkozóról szóló törvény szerinti egyéni vállalkozói tevékenységet végez és az egyéni vállalkozók nyilvántartásában szerepel, továbbá az az egyéb magánszemély, akinek a tevékenységét törvény vállalkozási tevékenységnek minősíti, valamint a jogi személy, egyéb szervezet, amely rendszeresen üzletszerű gazdasági tevékenységet folytat,

Adóalany: az a jogképes személy vagy szervezet, aki (amely)

saját neve alatt gazdasági tevékenységet folytat, tekintet nélkül annak helyére, céljára és eredményére.

Gazdasági tevékenység: valamely tevékenység üzletszerű, illetőleg tartós vagy rendszeres jelleggel történő folytatása, amennyiben az ellenérték elérésére irányul, vagy azt eredményezi, és annak végzése független formában történik.

A kicsit hosszúra nyúlt fogalom meghatározás után szerintem egyértelmű, hogy ha én a hajómat pénzért (vagy más előnyökért) bérbe adom, gazdasági tevékenységet végzek, ami adóköteles, függetlenül attól, hogy ki van-e váltva a vállalkozói engedélyem, valamint hajózási tevékenységet végzek, ami hajózási engedély-köteles.



Aki szabályosan szeretne charterezni, két dolgot tehet. Az egyik, hogy alapít (vagy kibővíti egy már meglévő) vállalkozást erre a tevékenységre, keres egy hajózási üzemeltetési vezetőt és belevág. A másik, hogy keres egy már működő chartercéget és vele köt üzletet. Ebben az esetben a chartercég „beveszi” a flottájába a hajót és saját neve alatt működteti. Ez a „bevétel” komoly feltevételeket tartalmazó szerződésen alapul, ezért ajánlom azoknak, akik ezt választják, hogy keressenek meg egy független hajózási üzemeltetési vezetőt vagy hajózási joghoz értő ügyvédet, nehogy kiszoruljanak a saját hajójukból.

Kenyeres Márta

» B31 klub 29 » Balaton Regatta 29 » Bankár Kupa 30 » Fehér Szalag 31 » Balatonboglár kikötő 31 » Badacsonyi match-race 32
 » Fridzsider Kupa 34 » Ügyvéd Kupa 34

SZÜLETÉSNAPO

Balaton 31 Klubtalálkozó

Az idén 40 éves típust a júliusi márkakupa előtt egy történelemórával egybekötött születésnapi találkozóval ünnepelte a Klub. A svéd mostohatestvér történetének megismerése (lásd. Porthole 1.) és némi műszaki fejtágítás mellett azonban főként a jó hangulatra koncentráltak.

Úgy látszik, kedvelnek minket odafent, hogy ilyen szép időnk volt szombaton. Lehetett volna kicsivel több szelünk, de ne legyünk telhetetlenek...

Jó barátokkal, fotóapparátokkal megrakodva érkezünk a füredi Hajógyári kikötő elé, ahol a vártnál ugyan kisebb, de annál lelkesebb csapat gyülekezett. Volt, aki késett, de az adott szélviszonyoknál ez nem csoda. Mindig örültünk, ha feltűnt egy újabb B31-es. Mikor együtt volt a társaság, tettünk két tiszteletkört a kikötő előtt, megszólaltattuk a „kürtöket”, majd vitorlát bontottunk, és a BLYC felé vettük az irányt.

Voltak, akik út közben csatlakoztak hozzánk. Gyenge szélben csapattunk Lelle felé, ki a déli parton, ki középvízen próbált haladni. A képek tanúsága szerint ideális szélviszonyok voltak a fröccsözéshez, beszélgetéshez, sztorizáshoz. Délután 3-4 óra között értünk partot Lellén. A vacsoráig mindenki megnézhetette a kiállítást, remélem, hogy sikerült egy kis műszaki áttekintést,

rálátást adni a hajó szerkezetéhez.

Köszönettel tartozunk Dömel Vilmosnak, aki igazán élvezetesen mesélte el a hajótípus történetét. Eloszlatta a félreértéseket a svéd eredettel kapcsolatban, és megtudhattunk néhány műhelytitkot is. Például a népesedéspolitikai szempontok fontosságát a hajótervezés során, és a kívánatos belső magasság meghatározásának módját. Ahogy láttam, a pincepörkölt mindenkinek ízlett, fogyott a fröccs és a kitarító csapattagokkal éjjel 1 órakor bontottunk asztalt.

Sajnáljuk, hogy nem tudott eljönni mindenki, aki szeretett volna. Talán látjuk őket a július 24-i B31 Kupán vagy jövőre a füredi hajógyárban.

Jó szelet mindenkinek!

Hvalross



A Sirocco nyerte a szigligeti Balaton Regattát



A rendkívül hosszúra nyúló csapadékos időszak után igazi felüdülést jelentett, hogy fantasztikus nyári időjárás fogadta az IT-Telecom Nagydíjért is kiírt IV. UNIQA Balaton Regatta mezőnyét Szigligeten. Az

első napi túraversenyre száz hajó nevezett, és a vitorlázók számára „álomszerű” időjárási körülmények között kezdődött a verseny. A közepes erejű szél mellé napsütés is társult, így a mezőny nagy tempóban vágott neki a kijelölt távnak. Arra senki sem számíthatott, hogy a szél ereje folyamatosan lankad majd, sőt szép lassan teljesen legyengül, és az álomszerű körülményekből pillanatok alatt vitorlázásra alkalmatlan feltételek keletkeznek a Balaton nyugati medencéjében. Volt azért olyan hajó,

akit mindez egyáltalán nem zavart. A Sirocco ugyanis – kihasználva a kezdeti szélerőt – óriási előnyre tett szert, és a berövidített futamot elképesztő magabiztossággal és hatalmas fölényrel nyerte meg. A mezőny második felének viszont nem volt szerencséje, de kitarásból mindenki jelesre vizsgázott, hiszen a száz indulóból hetvenötön teljesítették a Szigliget-Balatongyörök-Szigliget távot, miután a rendezőség úgy döntött, hogy rövidít, és nem erőlteti a tervezett útvonalat.

„Csodálatos időben rajtoltunk és egy egyszerű, nem sok taktikai elemet tartalmazó versenynek tűnt a szombati túraverseny, ám ahogyan változott a szél ereje és iránya, úgy kellett előhúzni a tarsolyból a különböző ötleteket, megoldásokat. Csak dicsérni tudom a zsűrit, hiszen rendkívül jó döntést hoztak a rövidítéssel, ugyanis képtelenség lett volna teljesíteni a kiírt útvonalat, mivel elfogyott a szél. Nagy fölényrel nyertünk, de megizzadtunk a sikerért és nagyon büszke vagyok a T-Systems kollégáival kiegészült

telekommunikációs csapatunkra!" – mondta Cittel Lajos, aki a Sirocco kormányosaként tulajdonképpen mindent megnyert ezen a versenyen.

A vasárnapi pályaverseny is remekül sikerült, hiszen az időjárás

kegyes volt az ötven résztvevő hajóhoz. A kellemes keleti szélben rendezett versenyen az első helyezettek mintegy 1 óra 20 percre, az utolsónak pedig ennek duplájára volt szüksége a pálya teljesítéséhez. Külön öröm, hogy az UNICEF

és az SOS Gyermekfalu is elfogadta a szervezők meghívását a verseny hétvégéjére, így több mint harminc gyermek ismerkedhetett meg a helyszínen, testközelből ezzel a csodálatos sportággal.

A következő verseny június 26-27-én

lesz Balatonaligán: a hagyományos Balaton Regatta-forduló mellett a szervezők ekkor rendezik meg a III. Média Nagydíjat is.

További információ és eredmények: www.balatonregatta.hu

SZAKMAI REGATTA

Nyakkendő nélkül – Bankár Kupa 2010

Egyre lelkesebbek és tapasztaltabbak a bankárok és biztosítósok, hiszen idén immáron 14. alkalommal jöttek össze a pénzemberek, és tízéves jubileumot ülték a biztosítótársasági képviselők a BROKERNET-UNIQA Bankár és Biztosítási Vitorlás Kupán Balatonkenesén, május utolsó hétvégéjén.



Május 29-én, szombaton 13 egység állt rajhoz a biztosítási kupán. 1-2 m/s-os ÉNY-i szél fogadta a jókedvű csapatokat, akik akárcsak tavaly, idén is Nautic hajókkal versenyeztek. Bár a rendezők a kialakulatlan szél miatt egy kis várakozásra ítélték őket, ezt egyáltalán nem bánták, mosolyogva kérdezték a halasztás lobogó láttán, hogy ez már az ötperces? Végül 11.45-kor elrajtoltak, és már a start után egyértelműen látszottak az erőviszonyok. Sopi legújabb hajója, a Bettus egyedi, zöld-szürke designjával nemcsak külsejével, hanem teljesítményével is felhívta magára a figyelmet: Szépfy Márton kormányos meggyőző volt az Erste biztosítóival, mind a két futamot megnyerték. A Dockyard Bajnokok Bajnoksága idei bronzérmese, Sáfián László a Mojito kormányánál bár remekül taktikázott a szélcsíkok között, és vezetett is, azonban ez „csak” a második helyre volt elég – az ezüstnek is örüld – AIM-eseknek.

Másnap a bankárok is bekapcsolódtak a küzdelmekbe, közel félszáz hajó vágott neki az immáron megszokott túraútvonalnak. A rajtnál alig-alig fújdogált a szél, de mivel 1 óra 15 perces rajtjelzés várt a 10 kategóriában elrajtoló hajókra, várni nem lehetett. A hajók Almádi felé indultak, közben pedig Siófok felől sötét viharfelhők gyülekeztek. A vihar végül elkerül-

te a népes mezőnyt, de azért egy kis eső megáztatta az egyre frissebb szélben lobogó vitorlákat. Az almádi bója után aztán meglódtak, és az igazán gyors hajók ledolgozva hátrányukat a mezőny elejére vitorláztak. Akadtak szoros befutók is, főleg a Nautic osztályban vitorlázók sűrűsödtek össze a célvonalon. A szélfordulók aztán próbára is tették néhány kevésbé tapasztalt egységet, így volt olyan hajó, aki a rendezőhajóra felakadt, és végül nem is tudott érvényesen befutni.



A nap végén aztán boldogan állt a dobogó legfelső fokára a BROKERNET-UNIQA Lisa legénysége és emelték magasba az impozáns aranykupát. De örült és tapsot kapott minden díjazott és résztvevő is, igazi vitorlás-ünnep volt tehát. A 14 éve született ötlet végérvényesen bebizonyította életrevalóságát: a pénzvilág vitorlázást szerető reprezentánsai örömmel találkoznak és küzdenek meg egymással a vízen. A kezdetek óta két szomorú változás is történt, az egyik, hogy az első két verseny főszervezője, Lehóczky Gábor 1998 óta, és az ötletadó Feyér Zoltán pedig 2003 óta már nem lehet velünk. A versennyel rájuk is emlékeztünk.

Dávid Juli



Fehér Szalag és Classic Round

szalagnak is szokták nevezni. Két héttel a nagy regatta előtt több olyan csapat is vízre merészkedett, akik eddig még versenykörülmények között nem tesztelték magukat és az új versenygépüket. Elsősorban a katamaránok jelentették a legnagyobb látványosságot, hiszen eddig nem nagyon volt jellemző a többtestűek jelenléte a versenyeken.

A reggeli rajtot két részletben indította el a Magyar Vitorlás Szövetség, ugyanis először a klasszikus hajók rajtoltak el. A Balatonon található nagyszámú, gyönyörű állapotban lévő, felújított klasszikus fahajók számára a megbecsülés és a tisztelet kifejezéséeként is rendezett külön rajtot a Szövetség. A Szóják Balázs főtitkár és az NJL támogatásával életre keltett, első alkalommal megrendezésre került ún. Classic Round versenyen, amelyen azok a hajók vehettek részt, amelyeket 1945 előtt terveztek, és a 2-3-as északi szélben nagy előnyre tett szert a többiekhez képest. Előnyét végig meg-

tartotta és elsőként futott be a Classic Round mezőnyben. A Kishamis, a Balaton legöregebb hajója (több mint száz éves!) is nagyon szépen haladt, végül a Mágia mögött a harmadik helyen végzett.

A klasszikusok után fél órával később rajtolt el a többi hajó. Az első katamarán, a Concept 25-ös még Kenese előtt utolérte a fahajók mezőnyét, és másfél óra alatt Siófokon volt. Az első bójaforduló után ugyan kicsit enyhült a szél, de az egész versenyen kitaróan északról fújt, így gyakorlatilag krajc nélkül teljesítették a résztvevők a távot. A Concept 25-öt még Tihany előtt utolérte Scholtz Imre katamaránja, és végül fél perces előnnyel abszolút elsőként futott be a balatonfüredi célba. Harmadik helyen Újhelyi-Gáspár Miklós és a skiff érkezett, a Principessa libera 10 perccel az első helyezett után futott be és végzett a negyedik helyen. A többtestűek dominanciája mindenestre már jó jelzés lehet a Kékszalag erőviszonyaival kapcsolatban is.

Közel 200 hajó vágott neki június 19-én a Balaton keleti medencéjében megrendezett nagyhajós túraversenynek. Ahogy az várható volt, a katamaránok uralták a mezőnyt, de arra talán senki nem számított, hogy ennyire gyorsak lesznek.

A Fehér Szalag – NJL Nagydíj a Balatonfüred-Balatonkenese-Siófok-Tihany-Balatonfüred túraútvonalon kerül megrendezésre, így kis Kék-

FEJLESZTÉSEK

Megújult kikötő Bogláron

A megújuló balatonboglári Kaáli Nagy Dezső vitorláskikötőben a teljes beruházás elkészültével plusz 44, összesen 252 magas színvonalú férőhelyet alakítottak ki. Ezzel a számmal a negyedik legnagyobb kikötővé vált a Balatoni Hajózási Zrt. láncában.

A kikötő további üzemeltetéséhez elengedhetetlenül szükséges volt az 1989-90-ben épült könnyűszerkezetes klubház és vizesblokk-épület, valamint a több éve nem üzemelő étterem elbontása és kiváltása egy korszerű, új szolgáltatások befogadására is alkalmas épülettel.

Megújult a nyugati oldali partfal is, így a 39 hajóhelyet bérlő vitorlázóknak immár adott az áram- és vízvételezési lehetőség is, hasonlóan az új kikötőrész úszópontonos vendégmólójához. Az új épületben WC és zuhanyzó, vegyi WC-ürítő, mozgáskorlátozottak részére kialakított szociális blokk, kikötőmesteri iroda és raktár került kialakításra. A női blokkban a kisgyermekek ellátásához szükséges pelenkázó-helyiség is megtalálható.

A projekt keretében a kikötő parti területét is rendeztük, burkolt, 200 férőhelyes gépkocsi-parkoló készült, mely télen hajótárolásra is szolgál, és bevezettük a már több helyen bevált intelligens beléptető rendszert is.

A zöldfelületeket az előírásoknak megfelelően, fák, cserjék és évelők beülté-

tésével alakítottuk ki. Környezetvédelmi szempontból minden kritériumnak megfelel a kikötő, hiszen csapadékvízszűrő és olajfogó berendezés biztosítja a tóba kerülő víz megfelelő tisztítását. Lehetőség van a kikötőben a szelektív hulladékgyűjtésre is.

Nagy Viktória



PÁROS VERSENYEK

Badacsony match-race a Mannschaft szemével

Az 50-es hajóosztály számára a szezon egyik legizgalmasabb és egyben igen élvezetes versenye a Badacsony match-race. Már többéves hagyomány, hogy a VÉNUSZ 2 legénysége, a Pannon Yacht Klub és a Szeremley család jóvoltából ekkor találkoznak az 50-es hajóosztály megszállott képviselői egy hosszú hétvégére (péntek-szombat-vasárnap), hogy páros verseny formájában összemérjék erejüket – idén 8. alkalommal.

Mivel mi a PARTI SZÉL-lel harmadik alkalommal nevezünk a versenyre, tudtuk, hogy jó eredményt csak alaposan előkészített taktikával fogunk elérni. Az időjárás-jelentés előrejelzéséből lehetett tudni, hogy élénk délnyugati szélre számíthatunk. Ezt igazolta a péntek délelőtti időjárás. Az első futamon (a helyosztón, melyen a hajók a befutási sorrend szerint az azonosításhoz szükséges sorszámokat kapják meg) kidolgoztuk versenytaktikánkat. Tekintettel a friss szélre és a kb. 800 méteres pályatengelyre, melyen „up and down” szisztémában kellett két kört megtenni, eldöntöttük, hogy a spinnakerezés során nem használunk spinnaker-bumot a könnyebb manőverezés érdekében. Persze ilyenkor jobban oda kell figyelni minden apró manőverre és döntően falsolva kell haladni. A pénteki napon megrendezett négy futamon a cirkáló szakaszokban megszerzett előnytől függetlenül minden alkalommal húztunk spinnakert, hogy

minél jobban begyakoroljuk a fenti technikát. Ennek során fokozott figyelmet fordítottunk a „loow” szár felhúzás alatti magasan tartására, illetve a leszedéskor a későbbi felhúzás elősegítő, jobb csapásnak megfelelő beszédésére és a száraz elrendezésére. Ez a nap teljes sikert hozott, mivel minden futamon elsőnek tudtuk befutni. Az igen finom vacsora elfogyasztása közben zajló értékelő beszélgetések során többeknek „deja vu” érzése volt a fiatalkorunkban a válogatott keret edzőtáborában folytatott – Dolesch Iván bácsi által annyira kedvelt – ktrecezés emlékére. Akkor is, mint most, a manőverek gyors, pontos elvégzése, a hajóban való fegyelmezett, koordinált mozgás, és a folyamatos manővereket követő rendrakás kapott fő hangsúlyt. Szombaton reggel az előző napihoz hasonlóan élénk délnyugati szél várta a csapatot. Az apró hullám megérkezésével hattagúra kiegészült létszám folyamatos, futamonként három

egymást követő rajtolással mérte össze erejét. A futambeosztást megkapva rögtön nyilvánvalóvá vált, hogy amikor az egyik futam utolsó rajtoló párosában veszünk részt és a következő futam első rajtoló párosában következünk, akkor a néhány perces szünetben rendelkezésre álló időt a lehető legjobban kell kihasználni a rendrakásra, az értékelésre és a felfrissülésre. Ez szerencsére számunkra csak egyszer fordult elő, a harmadik és negyedik futam esetében. A versenytaktikánkat ezen futamok alatt tovább finomítottuk. Annak érdekében, hogy a rajtoláskor megnöveljük a hajó manőverezéskéességét, a rajt előtti második perc kezdetekor a génoát 50 százaléig kitekertük, így a hajó fordulékonyabb és könnyebben optimális sebességre hozható volt. Ezen a napon a negyedik futamban a rajteljárás közben a versenyvezetés váratlanul a négypercest követően halasztó lobogót húzott, ezzel kicsit meglepve a PARTI SZÉL és a SCUTAMIL legénységét. Az újabb rajteljárás néhány perc múlva megindult, ami azt eredményezte, hogy ismételtén a megfelelő (sorsolás szerinti kék, illetve sárga lobogónak megfelelő) oldalról kellett a rajtterületre bevitörázni. Ezt egyik hajó sem vétette el, így az aznapi záró futamban büntetés nélkül rajtolhattunk. Ezen a napon négy győzelemmel és egy vereséggel (a FORTUNÁ-tól) végez-

Kockajáték

Egy komolyabb vízparti rendezvény nehezen megvalósítható, ha nem sikerül a céloknak megfelelő háttérrel biztosítani.

Úszó sziget, napozóstég, vagy kikötő? Esetleg helikopterleszálló? Egy kreatív rendezvényszervező bátran vállalhatja a feladatot, hiszen pillanatok alatt bárhol felállítható az Úszóstég Kft moduljaiból egy olyan felület, ahol akár autókat is bemutatathat, miközben a nagydemű közönség a parttól élvezzi a látványt.

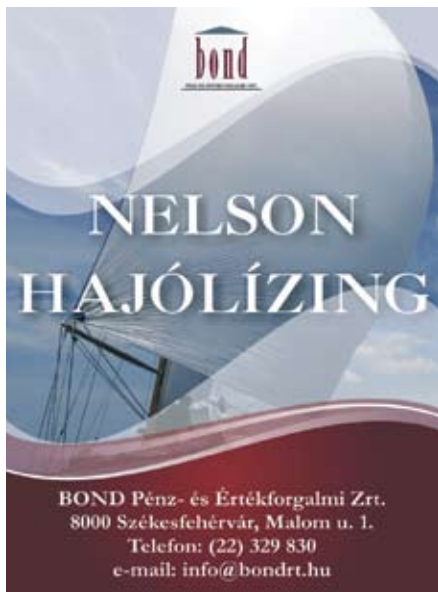
Az UV álló 50 cm élhosszúságú elemek könnyen tárolhatóak, speciális védelmet, gondozást sem igényelnek.

A Jettfloat 30 éves tapasztalatával gyártott rendszer megrendelhető:

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

(x)





tünk. A kellemes szélben délután partra érve, jól elfáradva megállapíthattuk, hogy a PARTI SZÉL-ben vitorlázók, akik a 60+ átlagéletkort

képviselik, eredményesen zárták a napot, és a kétnapi összesített eredmény alapján a következő napi döntőre készülhetnek. A családias hangulatú Szeremley vendégfogadó teraszán elköltött vacsora során az élménybeszámolók és a tapasztalatok megbeszélésével zártuk a napot.

Vasárnap reggel a FORTUNÁ-val való döntőre készüléskor felmértük, hogy egyetlen hibát sem véthetünk a futamok alatt, mivel a FORTUNÁ-n sokkal fiatalabb legénység van, akik ügyesek, gyorsak, és az eddigi mérleg velük egy győzelem, egy vereség. A döntőt két nyert futam elérésével írták ki. Az időjárás kicsit megváltozott, mivel északi-északnyugati irányú, és lényegesen gyengébb szél várta a résztvevőket ezen a napon. A már korábbi futamokban begyakorolt taktikai és technikai elemek mellé most György különös hangsúlyt fektetett a rajtolásra. Ez az első futamban úgy teljesült, hogy az utolsó percben az ellenfelet sikerült a zsúrihajó fölé szorítani s így a rajtel-

járásban jelentős késedelemre kényszeríteni. A rajtolásnál megszerzett előnyünket végig megtartva ezt a futamot megnyertük. A második futam egy kicsit érdekesebb és izgalmasabb volt. A szoros egymás melletti rajtolást követően a versenyző hajók a két oldalra nyitottak, a szélforduló számunkra kedvezőtlenül alakult, így az első bóját a FORTUNA vette előbb, de mi közvetlenül mögötte tudtunk spinnakert felhúzni. A takargatást követően sikerült belső helyet kiharcolni, így az alsó bóját már mi vettük elsőknek és onnantól kezdve a következő két szakaszban pozíciónkat tartva ezt a futamot is sikerült megnyernünk. Így ismételten, immár harmadszor lettünk a Badacsony match-race páros verseny győztesei.

Reméljük, hogy jövőre is lehetőségünk lesz egy ilyen színvonalas, jó versenyen megmérkőzni az ellenfelekkel – s talán az időjárás újra kegyeibe fogad, és ugyanilyen kiváló szélviszonyokban versenyezhetünk.

Toronyi András

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 vágyik...

Fridzsider Kupa a BFYC-ben

Két osztályba sorolódunk, úgy mint gyárilag beépített hűtőszekrényrel rendelkező, ill. azzal nem rendelkező hajók. A befutó szintén nem szokványos, hiszen nem egy vonalon való áthaladást jelent. Nálunk a kikötő kedvenc ivójának pultján álló piros és zöld „oszlopok” között várakozó kisfröccs kiürített poharának

a pulthoz koppantása állítja meg a stoppert. Komoly szerep jut tehát a csapatok leggyorsabban futó tagjának, és bizony a móló nem rövid...

Gyönyörű iskolaszélben rajtolt el a 21 hajó, a raumos szakaszt krajc, majd egy kellemes félszeles követte, szépen ki is alakult az

erősorrend. Kisebb-nagyobb összejedések után végül abszolútban nyert a Freedom (Hanse 400), de a Yardstick ördögének köszönhetően a kupát a Gebi III-nak keresztelt Sudár Regatta vihette el. Aztán csak jöttek és jöttek a fröccsök. Szép nap volt.

Szűcs Ákos

JOGSZABÁLYTENGER HELYETT BALATON

V. Ügyvéd Kupa

A hivatalos nevén V. OTP Private Banking Ügyvéd Kupa és Volvo Nagydíjon 51 hajó versengett az abszolút győzelemért és a yardstick osztályok helyezése miatt – az ügyvédek mellett ügyészek, bírúk és közjegyzők tűntek fel a vitorlázók között.

Litkey Farkas a Csók és Társa Ügyvédi Iroda II. csapatát vezényelte a Lisa kormányánál. Holovits György a Gergely és Társai Ügyvédi Iroda 70-es cirkálóját kormányozta. Czégai Péter a Balaton zászlóshajóján, a Nemerén vitorlázó Horváth és Társa DLA Piper Ügyvédi Iroda csapatát erősítette. Szöuli olimpiakunk, Székely Antal szokás szerint a J24-essel versenyzett a Bodnár Ügyvédi Iroda hajóján. Az Oppenheim Ügyvédi Iroda Pauger 9.25-ös hajóján, a Kacoron Gosztonyi András erősítette az ügyvédcsapatot. Hajszálon



múltott a hatodik olimpiak vitorlázó részvétele, hiszen az utolsó pillanatban dönt el, hogy a Capellát mégsem Pomutz Tamás kormányozza. A győzelemre esélyes egységek sora ezzel még nem ért véget, hiszen versenybe szállt a Sponsor Wanted, a Kékszalag-trónkövetelő Király Zsolttal a kormányánál. A hazai favorit az idén Lellére került Anna nevű 70-es cirkáló volt, akik Komlódi Ügyvédi Irodaként neveztek a versenyre. A harmadik 70-es, a Capella kormányánál végül is Vöneký Ákos vezényelte az OTP-s csapatokkal kiegészült, Ecsedi és Ács Ügyvédi Iroda színeiben részt vevő egységet.

Sokáig úgy tűnt, hogy címvédés lesz, hiszen a tavalyi győztes Sponsor Wanted még az utolsó pályajelnél, Szemesnél is vezetett, ahol viszont a trapézról le-

Béreljen hajót a Balatonon! 

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

Új Bavaria 32 Cruiser vitorlás hajók

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

További információ és foglalás:
www.pannon-yacht-charter.hu

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



pottyánó néhány fiskális megpecsételte sorsát a győzelemhez vezető úton. Az ügyvéd urak összegyűjtéséhez nem volt elegendő előny, így Litkey Farkas a Lisával az utolsó pályaszakaszon átvette a vezetést. Talán az is közrejátszott, hogy Litkeyék a rajt előtt gyakorolták a vízből mentést, mivel ők még akkor elhagyták a maguk ügyvédjét.

Abszolút harmadikként a Krajcár futott be, melyet idén is a vitorlázás egyik doyenje, Holovits György kormányzott. A Nemere II-nek ebben az esztendőben meg kellett elégednie az abszolút negyedik helyezéssel. Nagyon hiányzott a mezőnyből az eddigi Ügyvéd Kupák legeredményesebb hajója, a Sirocco, amely idén sajnos nem nevezett a versenyre. A regatta legnagyobb hajóját a Marján Ügyvédi Iroda produkálta a Balatonon ritkaságszámba menő Jeanneau 49 DS csatasorba állításával.

Több ügyvédi iroda indított két hajót a regattán, a Csók és Társa Ügyvédi Iroda hajóválasztásai kitűnően sikerültek, hiszen az abszolút első és második helyezés önmagáért beszél. Nem panaszkodhatott a Zamecsnik, Pósfai és Társai Ügyvédi Iroda sem, az ő hajóik két osztályban is elhozták az ezüstérmeket. A Turi Ügyvédi Iroda hajói már nem voltak ilyen szerencsések – egyik egységük, az Aladin elnyerte a legtöbb időt vízen tartózkodónak járó trófeát.

Szombaton Yardstick I-ben az X-35-ösök domináltak, az ezzel a típussal versenyzők álltak a dobogó tetején és a bronzérmes helyen is. A kategóriában első lett a Hódy és Társa Ügyvédi Iroda a Westporttal, ezüstöt

szerezett a Zamecsnik, Pósfai és Társai Ügyvédi Iroda II egy Bavaria 43-assal, míg a bronzérmes a dr. Gajda Zoltán ügyvéd színeiben versenyző Lábad-X csapathoz került. Yardstick II-ben a Kiss Attila Ügyvédi Iroda végzett az élen, megelőzve a másik Zamecsnik-hajót és a Bodnár Ügyvédi Iroda J24-esét. Yardstick III-ban a Viktóriával versenyző Halmos és Szigetvári Ügyvédi Iroda nyert, második a fonyódi Pápuval rajthoz álló dr. Nagy Róbert ügyvéd, pécsi kamarai titkár csapata lett. Harmadikként a Zalaegerszegi 3. számú Ügyvédi Iroda futott be a Rapa-lti fedélzetén. A legeredményesebb női kormányos Ulla Rein lett, míg a legeredményesebb női csapat a dr. Illés Blanka ügyvéd neve alatt a Glórián versenyző hölgykoszorú volt. A fődíjakért folyó Optimist-versenyt Ribacz Péter nyerte a Halmos és Szigetvári Ügyvédi Iroda csapatának, második dr. Hódy Gábor lett, míg a bronz Sáfán Lászlónak jutott.

Vasárnap a pályaversenyek első futama egy órával a meghirdetett időpont előtt, 10 órakor startolt, és így a leálló északnyugati szél éppen kitarított a második futam rövidített befutójáig. A második versenynapon Ys I-ben a Ladányi és Schönek Ügyvédi Iroda nyert a Nagymedvével, második a Madicanen a dr. Tóth Ügyvédi Iroda lett, míg a bronzérmes a Horváth és Társa DLA Piper a Nemere II-vel. Ys II-ben a Kiss Attila Ügyvédi Iroda duplázott a Dolce Vitával, megelőzve az Imi Jé-t és a Kamarás, Simonka és Szabó Ügyvédi Irodát. A harmadik kategóriában dr. Tekán Zsuzsanna ügyvéd csapata nyert a Soullal.



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

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

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

Tel.: +36 30 677 5080
E-mail: info@bavaria.hu
www.bavaria.hu

...mert a vitorlázásban csak csapatban nyerhetünk!



Rendezvény neve	Település	Helyszín	Időpont	Információ
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
V. Balatonföldvári Térzene Fesztivál	Balatonföldvár	Jubileumi tér, Fesztivál tér	2010.06.30.-2010.07.03.	Tourinform Balatonföldvár 8623 Balatonföldvár, Széchenyi I. u. 206 84/540 – 220 balatonfoldvar@tourinform.hu www.balatonfoldvar.hu
III. Szt. Kristóf Hagymányórzó Napok	Zamárdi		2010.07.01	Tourinform Zamárdi 8621 Kossuth u. 16. Tel: 84/345-291 Tel./fax: 84/345-290 e-mail: zamardi@tourinform.hu web: www.zamardi.hu
Tihanyi Orgonahangversenyek	Tihany	Tihanyi Bencés Apátság	2010.07.01.-2010.08.26.	Tourinform Tihany 8237 Kossuth L. u. 20. Tel: 87/538-104 Tel/Fax: 87/448-804 e-mail: tihany@tourinform.hu web:www.tihany.hu
II. Balatoni Turul Fesztivál	Fonyód	Fácános Palánkvár	2010.07.02.-2010.07.03.	Magyar Tenger.com Kft. 8640, Fonyód, Jókai u. 14. 70-366-9529; 30-216-2078; 70-228-5437 info@fonyodinyar.com www.fonyodinyar.com
Utcazene fesztivál	Zalakaros	Dísz tér, Gyógyfürdő tér	2010.07.02.-2010.07.04.	Tourinform Iroda 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10. 93/340-421 zalakaros@tourinform.hu www.zalakaros.hu
42. Kékszalag Nagydíj és Fesztivál	Balatonfüred	Balaton körül	2010.07.02.-2010.07.04.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu www.balatonfured.hu
Balaton-Ifjúság-Művészet Nemzetközi Művészeti Fesztivál	Balatonfüred	Kisfaludy Színpad Szabadtéri Színpad	2010.07.02.-2010.07.04.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu www.balatonfured.hu
Anna Grand Hotel	Balatonfüred		2010.07.02.-2010.07.04	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu www.balatonfured.hu
I. Nemzetközi Művészeti Fesztivál	Siófok		2010.07.02.-2010.07.04.	Tourinform Siófok8600 Víztorony Pf.: 75. Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117e-mail: siofok@tourinform.huweb:www.siofok.hu
Balatonfüredi Művészeti Fesztivál Magyar Játékszíni Napok*	Balatonfüred	Kisfaludy SzínpadSzabadtéri Színpad Anna Grand Hotel	2010.07.02.-2010.07.11.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu; www.balatonfured.hu
Coke Club	Siófok	Siófok Nagystrand	2010.07.03 - 2010.08.22.	Fülöp Attila 1022 Budapest, Törökvész út 6/A. 269-1676 attila.fulop@bprandaktiv.com www.bprandaktiv.com
Bivalyfesztivál	BFNP	Kápolnapuszta, Bivalyrezervátum	2010.07.03	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csupok, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Balaton-átevezés	Alsóörs - Siófok	Községi Strand	2010.07.03	Alsóörs Község Önkormányzata 8226 Alsóörs, Ady Endre u. 7. 87-447-192 hivatalalsoors01@t-online.hu www.alsors.hu
Öbölátúzás	Alsóörs - Siófok	Alsóörs - Siófok	2010.07.03	Balaton Masters Team Cím: 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8. Telefon: +36 70 383 6670, +36 70 383 6770 E-mail: sport@marathon.hu Honlap: www.marathon.hu
Siófoki Nyári Esték	Siófok	szabadtéri színpad	2010.július-2010.augusztus	Kálmán Imre Kulturális Központ 8600, Siófok, Fő tér 2. 84/311-855, 84/311-856 e-mail: rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu www.kulturkozpont-siofok.hu
XXIV. Balatonlellel Orgonafesztivál	Balatonlelle	Római Katolikus Templom	2010.07.03-2010.08.21	Tourinform Balatonboglár8630 Erzsébet u. 12-14. Tel./fax: 85/550-168 E-mail: balatonboglár@tourinform.hu Web: www.balatonboglár.hu
Borfalu	Balatonföldvár	Fesztivál tér	2010.07.07.-2010.07.11.	Tourinform Balatonföldvár 8623 Balatonföldvár, Petőfi u. 1. Telefon: +36/84 540-220 E-mail: balatonfoldvar@tourinform.hu Honlap: www.balatonfoldvar.info.hu
Túrák a Gejzirmezőn	BFNP	Tihany, Belső-tó partja (minden szerdán 9.00 órakor)	2010.07.07. - 2010.08.25.	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság8229 Csupok, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Heineken Balaton Sound	Zamárdi	Kecskeméti utca és Harcsa utca közötti szabad strand	2010.07.08.-2010.07.11.	Sziget Kulturális Szervezőiroda Tel: +36 1 372 0650 Infóvonal: +36 30 320 1111 E-mail: info@sziget.hu; info@balatonsound.hu Honlap: www.sziget.hu, www.balatonsound.hu
„Jó estét nyár, jó estét Keszthely!”	Keszthely	Balaton-part, Zenepavilon	2010.július - 2010.augusztus	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhasz.hu www.balatonszinhasz.hu
Győröki Jazzfiesta – nyárkőszöntő dzsesszprogram	Balatongyörök	Díszter	2010.07.09	Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár Balatongyörök 8313, Kossuth Lajos u. 29. 83/546-919 83/546-912 könyvtar@balatongyorok.hu www.balatongyorok.hu
VIII. Balatoni Kapunyitó	Balatonkenese	Több helyszínen	2010.07.09.-2010.07.11.	Tourinform Balatonkenese 8174 Táncsincs M. u. 24. Tel./fax: 88/594-501 e-mail: balatonkenese@tourinform.hu web: www.balatonkenese.hu
Tihanyi Szabadtéri Játékok	Tihany	Szabadtéri színpad	2010.07.09-2010.08.21	Tourinform Iroda 8237 Tihany, Kossuth u. 20. Tel: 87/448-804 E-mail: tihany@tourinform.hu Honlap: www.tihany.hu
Kukorica Jancsi Családi Fesztivál	Keszthely	Városi Strand és a Zenepavilon környéke	2010.07.10-2010.07.11.	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhasz.hu www.balatonszinhasz.hu
2. Uniósi Strandjátékok és Strand-sportok Fesztiválja	Balatonalmádi, Balatonfüred, Alsóörs	Balatonalmádi, Balatonfüred, Alsóörs	2010.07.13-2010.08.18.	www.strandjatekok.com
SilverCoast Fesztivál	Siófok	Ezüstpart	2010.07.14 - 2010.08.18	Gradus Szörf Klub S.E. web: www.szorftabor.hu email: szorftabor@szorftabor.hu tel: +36/30-9503135
XI. Jazz és a Bor fesztiválja	Balatonboglár	Művelődési ház udvara, rossz idő esetén a ház.	2010.07.15. -2010.07.18.	„Helyiérték” Gondolkodók és Alkotók Regionális Egyesülete 8630 Balatonboglár, Árpád u. 17. 06-85-550063 helyiertek@mail.datatrans.hu www.helyiertek.hu
Balatongyöröki Borfesztivál	Balatongyörök	Balatongyörök, móló melletti sétány	2010.07.15-2010.07.18.	Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár Balatongyörök 8313, Kossuth Lajos u. 29. 83/546-919 83/546-912 könyvtar@balatongyorok.hu www.balatongyorok.hu
Füredfest	Balatonfüred	Balaton Szabadió és Konferencia Központ Szabadtéri	2010.07.16.-2010.08.21.	Tourinform Balatonfüred 8230 Kisfaludy u. 1. Tel.: 87/580-480 fax: 87/580-481 e-mail: balatonfured@tourinform.hu web: www.balatonfured.hu
Kultkikötő	Balatonföldvár	Szabadtéri Színház, Bajor Gizi sétány	2010.07.16.-2010.08.15.	Tourinform Balatonföldvár 8623 Balatonföldvár, Széchenyi I. u. 2 06 84/540 – 220 balatonfoldvar@tourinform.hu www.balatonfoldvar.hu

Rendezvény neve	Település	Helyszín	Időpont	Információ
II. Pincenyitogató Fesztivál	Csopak	Csopaki nyitott pincék	2010.07.16-2010.07.17.	Csopak Község Önkormányzata 8229 Csopak, Petőfi u. 2. 87/446-250/13 87/446-250/12 csopakph@csopak.hu www.csopak.hu
IV. Fonyódi Sörfesztivál	Fonyód	Vigadó tér	2010.07.16.-2010.07.18.	Magyar Tenger.com Kft. 8640, Fonyód, Jókai u. 14. 70-366-9529; 30-216-2078; 70-228-5437 info@magyartenger.com www.magyartenger.com
VII. New Orleans Jazz Fesztivál	Siófok	Siófok, Fő tér	2010.07.16.-2010.07.18.	Kálmán Imre Kulturális Központ 8600, Siófok, Fő tér 2. 84/311-855, 84/311-856 e-mail: rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu www.kulturkozpont-siofok.hu
Gyulaffy Napok Csobáncért	Gyulakeszi	Csobánc vára, Gyulavezer Lovasbirodalmának Vásárcsarnoka	2010.07.16.-2010.07.18.	Németh Gyula 8286 Gyulakeszi, Csobánchegy 050/4 Hrsz 20/9317-446 gyulavezer@vazsonykom.hu www.csobancvar.hu
Kannavirág fesztivál	Zalakaros	Gyógyfürdő tér és környezete	2010.07.16.-2010.07.18.	Tourinform Iroda 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10. 93/340-421 zalakaros@tourinform.hu www.zalakaros.hu
XVIII. Villa Filip Napok	Révfülöp	Fülöp Kert	2010.07.16.-2010.07.18.	Révfülöp Önkormányzat 8253 Révfülöp, Villa Filip tér 8. Tel.: 06-87/464-244, 06-87/464-530 E-mail: hivatal@revfulop.hu www.revfulop.hu"
Öbölátúszás	Balatonfüred	Balatonfüred - Tihany	2010.07.17	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu; www.balatonfured.hu
Badacsonyi Borhetek	Badacsony	Bahart Kikötő, Móló Park	2010.07.17-2010.08.01.	Tourinform Iroda - Badacsonyi Céh Turisztikai Egyesület 8261 Badacsony, Park u. 14.+36-87/431-046 badacsonytomaj@tourinform.hu www.badacsony.com
Nemzetek Fesztiválja	Balatonkeresztúr	Különböző helyszíneken. Balaton M.&K	2010.07.20-2010.07.25.	Önkormányzat Balatonkeresztúr 8648 Balatonkeresztúr Ady E. u. 52. konyvtar@emszinet.hu
XVIII. Vonyarci Boros Forgató	Vonyarcvashegy	Kossuth utca	2010.07.21-2010.07.25.	Művelődési Ház és Könyvtár 8314 Vonyarcvashegy, Fő u. 64. 30 380 4871; 83/348-053 k8611@koznet.hu http://www.vonyarcvashegy.hu
XII. UtcaFesztivál	Zamárdi	Kossuth utca és Kiss Ernő utca	2010.07.22-2010.07.25.	Tourinform Zamárdi 8621 Kossuth u. 16. Tel: 84/345-291 Tel./fax: 84/345-290 e-mail: zamardi@tourinform.hu web: www.zamardi.hu"
Zánkai Lovas Napok	Zánka	GYIC	2010.07.22-2010.07.25.	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Kültérület 030/13 Telefon: 87/568-500, 87-568-570 E-mail: marketing@zanka.hu Honlap: www.zanka.hu
III. Siófok Fesztivál	Siófok	Hajóállomás, Szabadtéri színpad	2010.07.23.-2010.07.25.	Kálmán Imre Kulturális Központ 8600, Siófok, Fő tér 2. 84/311-855, 84/311-856 e-mail: rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu www.kulturkozpont-siofok.hu
VölgyTornác Duma-Völgy, Humor-Vár	Nagyvázsony		2010.07.23.-2010.08.01.	Önkormányzat Nagyvázsony 8291 Nagyvázsony, Kinizi u.96. 88/264-011 info@nagyvazsony.hu www.nagyvazsony.hu
Művészetek Völgye	Kapolcs, Vigántpetend, Taliándörögd, Monostorapáti,	Kapolcs, Vigántpetend, Taliándörögd, Ocs, Pula	2010.07.23.-2010.08.01.	www.kapolcs.hu
185. Anna –bál és kísérelő rendezvényei	Balatonfüred	Anna Grand hotel	2010.07.23-2010.07.25	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu www.balatonfured.hu
Nemzetközi Fogathajtó Verseny	Zánka	GYIC	2010.07.23-2010.07.25	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Kültérület Hrsz 030/13 Telefon: 87/568-500 E-mail: marketing@zanka.hu Honlap: www.zanka.hu
XVII. Fonyódi Nyári Fesztivál	Fonyód	Vigadó tér (Kikötő)	2010.07.23-2010.08.01.	Magyar Tenger.com Kft. 8640, Fonyód, Jókai u. 14. 70-366-9529; 30-216-2078; 70-228-5437 info@fonyodinyar.com www.fonyodinyar.com
Balaton-átúszás	Révfülöp - Balatonboglár	Platán strand	2010.07.24	Aranyhíd Balaton-átúszó Sportklub, H-7400 Kaposvár, Csokonai u. 3., 82/508-100,82/424-969, 30/6285-526, 30/2101-100, www.balaton-atuszas.hu
Hagyományörző Napok Szigliget Várában	Szigliget	Szigligeti vár	2010.07.24. - 2010.07.25.	Szigliget Község önkormányzata 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-87/461-355 onkszigliget@t-online.hu www.szigliget.hu
Tündérrózsza Fesztivál	Hévíz	Deák Ferenc tér	2010.07.25	Tourinform Hévíz 8380 Hévíz, Rákóczi u. 2. Telefon: 83/540 131 E-mail: heviz@tourinform.hu Honlap: www.hevizmarketing.hu
Országos Roncsderbi Bajnokság	Gyenesdiás		2010.07.25	Gyenesdiás Tourinform8315 Gyenesdiás, Kossuth L. u. 97Telefon, fax:83/511-790 E-mail: gyenesdias@tourinform.hu, Honlap: www.gyenesdias.info.hu
XVIII. Zalai Borcégér – Keszthelyi Borünnep	Keszthely	Balaton-parti sétány	2010.07.28.-2010.08.01	Balaton Kongresszusi Központ és Színház8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhaz.hu www.balatonszinhaz.hu
VI. Eurofolk Nemzetközi Néptáncfesztivál	Marcali		2010.07.29.-2010.08.01	Marcali Városi Kulturális Központ8700 Marcali, Széchenyi u. 3.Telefon: 85/510-448, 85-510-449 E-mail: info@muvhaz-marcali.hu Honlap: www.muvhaz-marcali.hu
Keszthelyi Nyári Játékok	Keszthely	Festetics kastély	2010.07.29-2010.08.14.	Tourinform Keszthely 8360 Kossuth L. u. 28. Tel: 83/511-660 e-mail: keszthely@tourinform.hu web: www.keszthely.hu, www.keszthelyinyar.hu
Hungarikum Fesztivál	Balatonalmádi	Szent erzsébet liget Wesselényi strand előtt	2010.07.29-2010.08.03.	Balatonalmádi Turisztikai Egyesület 8220 Balatonalmádi Városháza tér. 4. 06-88-594-080 balatonalmadi@tourinform.hu www.almadiaugusztus.pkkk.hu
XVIII. Lellei Borhét	Balatonlelle		2010.07.30 – 2010.08.08.	Tourinform Balatonboglár 8630 Erzsébet u. 12-14. Tel./fax: 85/550-168 E-mail: balatonboglár@tourinform.hu Web: www.balatonboglár.hu
Nemzetközi Fogathajtó Verseny	Zánka	GYIC	2010.07.30 – 2010.08.01.	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Kültérület Hrsz 030/13 Telefon: 87/568-500 E-mail: marketing@zanka.hu Honlap: www.zanka.hu
Varnus Xavér orgonaművész hangversenye	Balatonkenese	Református templom	2010.07.31	Tourinform Balatonkenese 8174 Táncsics M. u. 24. Tel./fax: 88/594-501 e-mail: balatonkenese@tourinform.hu web: www.balatonkenese.hu

Kocsmateszt és a helyfüggő fanok áldozatos aktivitása

Elindult a vízközeli vendéglátóhelyek minősítő tesztelése. A kezdeti eredmények azt tükrözik, hogy jobbra mindenki a szívéhez közelálló helyeket értékelte, amivel nincs is baj, mert ha a követők csalódnak, majd jól le fogják húzni a „kedvenceket”. Azt viszont nem néztük jó szemmel, hogy néhány kocsmát kampányszerűen minősítettek, volt olyan, amelyikre 22 szavazat is érkezett szinte egy időben. Annak is örülnénk, ha csak regisztrált

Porthole-olvasó venne részt a játékban, ez nagyban növelné a megítélés hitelét. Vízparttól távol eső kocsákat sem kérünk, különösen nem elegáns, ha ezek a gyalogos megközelítés szempontjából kedvező értéket mutatnak. Az nem baj, ha budapesti vendéglátót ajánlotok, – már ott is van vitorlaskikötő - de könyörgöm, ne a hegyen! Ha a kikötőből gyalogosan egy hely elérhetetlen, akkor inkább keressünk másikat. Összességében jó, hogy a beküldött éttermek/

kocsmák körbeölelik a Balatont, bővítsük tovább a választékot, és próbáljunk objektíven értékelni! Segítsük azokat, akik a jövőben a tölekek kapott információ alapján választanak! Rövidesen megújuló portálunkon folyamatosan elérhetővé tesszük a legújabb értékeléseket. (Táblázatunkban az adott helyre vonatkozó értékeléseket összegeztük és átlagoltuk, a megjegyzés rovat tartalmát pedig szerkesztve közöljük.)

Hely	Étel	Ital	Kiszolgálás	Ár/érték	Megközelíthetőség	Környezet	Megjegyzés	PH-érték
Sekli Étterem, Balatonlelle	4,9	4,8	4,9	4,7	4,9	4,9	Jó és változatos az étlap, rugalmas, figyelmes a kiszolgálás. A kilátás az üzembehelyezett felső teraszon csodálatos, egy pohár itallal és egy finom étellel.	4,85
AMIGO Pizzéria, Balatonlelle	5	4	5	5	4	4	A pizzák nagyon finomak, házhoz/hajóhoz is kiviszik. Fogas, harscsa, heck esetleg keszeg is kapható. A tulaj - Gábor - a hajósoknak általában kedvezményt is ad.	4,5
SNIDLING ÉTTEREM, Balatonalmádi	5	5	4	5	5	5	Nemzetközi konyha a keleti ízek kedvelőinek és a vegáknak kötelező. Minden frissen készül, sok a bio és organikus alapanyag. A házi bodza-limonádéjuk díjnyertes.	4,83
Sorompó, Balatonkenese	4	4	0 (kiszolgáltam magam)	4	5	3	Tojásos galuska, pacal, fejes saláta, jó kis krimós hangulat!	4
Nádas Csárda, Balatonkenese	2	3	4	2	3	4	A Dragon OB külföldi résztvevőinek szervezett Magyaros Vacsora nem az, amivel kedvet csinálnék a hazai ízeknek. Az étel ízetlen, a borválaszték szegényes, és az egész túlzottan drága. Legalább valami műsor leköthette volna a csalódott éhezők figyelmét.	3
Holiday Sport, Balatonygyőrök	0 (nem ettem)	5	5	5	0 (hoztakvittek)	4	Jó a hangulat!	4,75
Rigófészek Pizzéria, Balatonfűzfő	5	5	5	5	5	5	A pizzák mellett remek roston sült étek vannak, kellemes kerthelyiség!	5
Konyári étterem, Balatonlelle	5	5	5	5	4	4	Gyönyörű kilátás az étteremből, majd kisvonattal a kikötőbe vissza...	4,66
BFYC, Balatonkenese	5	5	5	5	5	5	Kellemes ételek, jó borok, ingyenes kikötőhely	5
Fapuma, Balatonföldvári	4	4	4	5	5	5	Minden évben megújul, látszik rajta, hogy foglalkoznak a hellyel, és érződik, hogy nem 1 hónap alatt akarják megszerezni az éves bevételt.	4,5
Petrocelli kávézó és étterem, Gárdony	5	5	5	4	3	5	A tulajdonos kedves, jó humorú.	4,66
Kikötő Büfé, Balatonfűzfő	5	5	4	5	5	4	Zseniális „slowfood” menü házi bodzaszórpval a Nitrokémia kikötő területén.	4,66
Karolina kávézó, Balatonfüred	5	5	5	4	5	5	A „méteres kalács” helyi speckó, a kávé saját pörkölésű, tóra néző terasz, hősugárzó, takarók és design bútorok	4,83

Melegben: hideg padlizsán-tatár

Mostani számunkban egy könnyű nyári ételt mutatunk be Önöknek, amely igazán frissítő élmény lehet a kánikulában. Hideg padlizsán-tatár, friss lestyánnal készítve, madársalátával és rozskenyérrrel, szárított paradicsomból készült mártással.



A félbevágott padlizsánokat fűszerezzük fokhagymával, borssal, sóval, és forró sütőlapon vagy serpenyőben megsütjük, hámozzuk, majd turmixoljuk a hagymával, lestyánnal, mustárral, vajjal, citrommal, és kihűtjük. A szárított paradicsomot puhára pároljuk olívaolajon, ízesítjük, majd pürésítjük. A kihűtött krémet a pírításra kelve, kis salátával igazán nagyszerű csemegét készíthetünk, ami tökéletes kísérő a délutáni sziesztaéhoz, nassoláshoz. Nemcsak fenséges, hanem egészséges is!

Amennyiben felkeltettük ízelebimbói kíváncsiságát az efféle „örömök” iránt, nincs más dolga, mint hogy enged a csábításnak, és kiköt a Balatonfői Yacht Clubban, és éttermünk étlapjáról vagy konyhafőnökünk segítségével megköszönje különlegességeinket.

Jóízú üdvözléssel: Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu



ILLEMTANODA

Parti rendezvények

Dresszkód: 0. Mint általában a kikötőben, a rendezvénysátorban sem illik túllőtni, mert nincs jogunk senkit sem megfosztani csodásan kidolgozott felsőtestünk megejtő látványától.

Svédasztalnál nem tisztességes tányérrt és evőeszközt mocskolni, a kulturált hajósemer kézzel nyúl a közös tálba, megkímélve a környezetet a mosogatószeres terheléstől.

Pohárból csak a finnyáskodó sznobok isznak. Az igazi ínycsikakjai anyacsavarként passzolnak a pillepalack nyílására.

Tiszteljük meg a rendezőket azzal is, hogy az ételt közvetlenül a pultnál fogyasztjuk, így nem szükséges az a rengeteg asztal, teríték és egyéb felesleges holmi. Az állatok sem viszik el a vályútól a moslékot, így gazdaságosabb is az etetés: nincs széthordott maradék.

Ne együnk ülve! Ha másért nem is, tudományosan igazolt, hogy állva sokkal több fér belénk.



Húszéves a siófoki Palace!

TÖKÉLETES BALATONI VENDÉGLÁTÁS MEGÚJULT KÖRNYEZETBEN

1990-ben nyitottuk meg a Palace Dance Clubot a siófoki Ezüstparton. Idén, fennállásunk huszadik évfordulóján minden eddiginél színesebb és nagyvonalúbb programokat és szolgáltatásokat kínálunk vendégeinknek. Többek között arculatmódosító szerkezeti változások, belső dekorációk, új kerti kialakítás, igényes klubfelszerelés, megváltozott pultelhelyezések, kültéri jakuzzi, VIP-terasz, plusz naponta változó akciók és kedvezmények várják látogatóinkat egész nyáron át. Az Ezüstparton található komplexum 9 egységében Pizzeria, Camelot Középkori Étterem, Ice Cream Bar, Garden, Bikini Terrace, Club, Pub, Karaoke Bar és Erotic Bar is található. Sőt, két további vendéglátó- és szórakozóhely erősíti kínálatunkat az Aranyparton lévő Palace Beach Bár (Nagystrand) és a Palace Café (Petőfi sétány) formájában. Kössön ki nálunk a vitorlázás után, és mi fatüzelésű kemencéinkben sültött mennyei pizzákkal, hússító koktélokkal és változatos esti programokkal várjuk a Palace csodálatos birodalmában. Ráadásul ha felmutatja a Porthole Klubkártyáját, éttermi fogyasztásából 10% kedvezményt is adunk a Palace pizzériában, a Camelot Középkori Étteremben és a Palace Beach Bárban is!

Szép nyarat kíván a jubileumi Palace csapata! info: www.palace.hu, 06302008888, cím: Siófok, Ezüstpart, Deák Ferenc sétány

(x)



SZABÁLYMÓDOSÍTÁS

Korlátozás helyett

A Szabadabalon.info oldalon aláírásgyűjtést kezdtél, hogy eltöröljék az egyes kisebb vízi járművekre, mint pl. a kajakra, szörfre, vitorlás vízi sporteszköze vonatkozó 1500 m-es korlátozást. Miért fontos ez ennyire?

Pocza László (PL): Magyarországon rengeteg értelmetlen és ezért betarthatatlan szabályozás maradt fenn az előző rendszerből. Én ezt a korlátozást is ezek közé sorolom. A rendeletgyártók érvelése az, hogy ezzel csak az állampolgárokat „védik”, az állampolgárokat, akik „felelőtlenek”, nem gondolkodnak racionálisan, nincsenek tisztában saját képességeikkel és a többi. Viszont ahhoz elég felnőttek, hogy az adójukból eltartsák ezt az apparátust... Véleményem szerint mindenki magáért felelős, mivel ő viseli döntéseinek a következményeit. Ez egy felnőtt társadalom. Másrészt ezek az eszközök „járművek” vagyis „közlekednek” velük, nem pedig strandfelszerelések, ezért tekintsenek is úgy rájuk, mint egyenrangú közlekedési eszközökre. Jelenleg meg van tiltva, hogy Badacsonyból átevezzenek Fonyódra, ez kb. 30-40 perc, szélben, vitorlással még kevesebb. Ezek a kisebb járművek a világ más részein már bizonyították, hogy némi gyakorlattal nagyobb vizeken, kb. 1 napi távolságon belül (néhány 10 km), biztonságosan használhatóak.

Ennek ellenére mind kajakkal, mind dingivel átkeltek még az óceánokon is. Evezős versenyeket tartanak az Atlanti-óceánon. A tengeri kajaknak még a nevében is benne van, hogy hova tervezték. Ezen tiltó rendeletek a magyar tavak vonzerejét is csökkentik, az emberek sportolni, aktívan pihenni akarnak, nem pedig távolról szemlélni egy „elkerített tavat”. Így többen egyszerűen továbbállnak, vagy a földényből szorulnak ki. Most, az aláírásgyűjtés közben végképp kiderült, hogy mennyi embert bosszant ez a korlátozás. Ez ugyan nem reprezentatív felmérés, de eddig csupán három emberrel találkoztam, aki nem támogatott, viszont rengeteg panaszt hallgattam meg.

Nem lesz így több munkája a vízimentőknek? Nem lesz több baleset?

PL: Vagy kevesebb baleset, mert nem autókázunk annyit... Nem hiszek abban, hogy több baleset lenne, ahol nincs ilyen tiltás, onnan sem hallani többről. Senki nem ellensége saját magának, nyilván min-

denki megfontolja, meddig mehet el, hiszen magát veszélyezteti. Aki pedig ezt sem tudja felmérni, arra a tiltás is hatástalan, sőt talán még nagyobb a motiváció. Úgy gondolom, eddig sem azzal a nem kevés emberrel volt a gond, akik a szabályokat megszegve saját akaratukból mentek 1500 méternél beljebb –



A magyar szörfsport két emblematikus alakját, Dettre Diát és Gádorfalvi Áront is megkérdeztük a jelenlegi szabályozásról... Vajon az 1500 méteres korlátozás nem gátolja az edzéseket és a versenyeket?



Dido: Igen jó a kérdés! Sajnos azt kell mondanom, hogy kicsit tényleg túlzásba estek a szabályalkotók. Az 1500 m, főleg az északi parton, friss északi szélben mondhatni még kevés is ahhoz, hogy az ember normális szélviszonyok között tudjon szörfözni. Persze abban jogos ez a szabályozás, hogy kezdő, vagy éppen hogy csak haladó szörfösök ne menjenek be a Balaton közepére, hisz komoly veszélyeket hordoz magában kis tavunk szeszélyes viselkedése.

De főként a válogatott és a nemzetközi, haragos tengereken edződött versenyzők tekintetében, edzői motoros kísérettel akár nyugodtan lehetne kicsit enyhíteni a szabályokon. Többször küldtek ki engem is már a vízről, pedig épp egy versenyre szerettem volna készülni. Azt kell tehát mondanom, hogy nagyban megnehezíti a dolgunkat ez a rendelet.

Áron: Természetesen mint versenyző, nevetségesnek tartom. Amikor egy jó északi szeles időben kimegyek edzeni, akár két-háromszor leszörfözök Fűzfőről Siófokra. Persze nem lehet olyan szabályokat hozni, ami mindenkinek megfelelő. Ezt a szabályt leginkább a kezdők, a strandszörfösök védelmében hozták, hogy kevesebb baleset legyen. Viszont ezzel a szabályozással az edzés lehetőségét vonják meg tőlünk versenyzőktől. Jó volna, ha versenyzőként korlátozás nélkül edzhetnénk a Balatonon! Talán a Szörf Szövetség tehetne valamit az ügy érdekében. A „hajózási szabályok megszegése szabálysértés(ek)” miatt már én is részesültem figyelmeztetésben a Balatoni Vízügyi Felügyelőség által. Miért kell minket elzavarni külföldre, hogy nyugodtan edzhessünk, ha itt van nekünk a Balaton?

én is megközelítőleg 100 alkalommal eveztem át –, hanem inkább a gyakorlatlanokkal és a fürdőzőkkel. Ha többen vannak a vízen, akkor többen is tudnak menteni, ha baj van. Azt is látni kell, hogy a Balaton

azért nem egy hatalmas tó, maximum 4-5 km-re lehet eltávolodni a parttól. Kis körületekintés, és minimális felszerelésként mentőmellény és mobiltelefon vízhatlan tokban elegendő lenne a komolyabb esetek

megelőzésére. Persze ezt nem egy újabb rendelet formájában szeretném viszontlátni, inkább pozitív példákkal kellene előhozakodni. Nagyon fontos lenne, hogy zordabb időben is gyakorolni lehessen. Így fel lehetne készülni a valóban váratlan körülményekre, és ez az, ami az igazi biztonságot adja. Jelenleg erre csak novembertől márciusig van lehetőség. Azok a vízi mentők sem gondolják, hogy több baleset lenne, akik eddig aláírták az indítványomat.

Mit tudsz a külföldi szabályozásokról? Európa többi tavain, tengereken is vannak ilyen korlátok?

PL: Ausztriában, Németországban és Svájcban ismerek tavakat, ahol viharjelzés is működik. De sem ezeken, sem más tavakon nincs tudomásom korlátozásról. Svájcban 300 méterre a parttól csak a mentőmellény viselése kötelező, viszont nem hallottam róla, hogy ezt komolyan vették volna. A tengereken Európában csak Franciaországban tudok egy 8 tengeri mérföldes (~15km) korlátozásról. Máshol nem. Nagy-Britanniában, Németországban és a skandináv országokban tömegesen eveznek a tengereken távolsági megkötés nélkül. Falmouthban a tengerészeti múzeumban még ki is állították azt a kajákat, amivel áteveztek az Északi-tengeren és azt a nyitott dingit is, amivel oda-vissza megtették a Nagy-Britannia – Izland utat.



Mikor döntöttél úgy, hogy ezt nem hagyod ennyiben, és aláírásgyűjtésbe kezdesz?

PL: I. fokú viharjelzésben eveztem kb. a szabályok által engedélyezett 500 m-es határon (max. 600 méterre lehettem a parttól), amikor is egy rendőrségi helikopter hirtelen elém ereszkedett, a rotorjával rám fújt, majd szíriena kíséretében kifelé mutogatva kifelé zavartak. Korábban is előfordult, hogy ki kellett mennem a térdig érő vízből, miközben a fürdőzők maradhattak. Ez már sok volt. Sokan mérgelődtek már korábban is, mindenki csak beszélt róla, de semmit nem tett. Ezért kezdtem el az aláírásgyűjtést.

Mennyi esélyt látsz arra, hogy a szabályokat lazítani fogják?

PL: Egyre többen szeretnék használni a hazai vizeket, ezért előbb-utóbb lazulni fog a szabályozás, ezt diktálja a józan ész, az európai példák és persze az optimizmus, de valószínűleg beletelik némi időbe.

Az ideális szabály szerinted teljesen liberális, nincs semmi megkötés, vagy pl. viharjelzésben azért belefér a korlátozás?

PL: Egy Balaton nagyságú tavon szerintem semmi szükség a túlszabályozásra. A viharjelzés esetén a jelenlegi szabályozás tele van kivételekkel. Nem vonatkozik rád, ha azt mondod, ügyetlen, felelőtlen voltam, ezért kerültem a tó közepére – sőt ingyen ki is mentenek. Nem vonatkozik rád, ha fürdőszekszóval lubickolsz. A vitorlásokra nem a viharjelzés vonatkozik, hanem a szélerősség. A személyszállító hajókra és a kompkra szintén nem vonatkozik a viharjelzés. Persze rögtön kiderülne, hogy a viharjelzés nem jelent feltétlen életveszélyt, és ha van olyan szerencsénk, hogy 60km/h-val fúj a szél, az nem vihar, hanem csak végre rendesen lehet sportolni. A balatoni viharjelzés semmire nem használható. Csak a rövid távú időjárás-előrejelzések, és a felhőzet figyelése, ami mérvadó. A kis távolságok miatt ez elég időt ad, hogy ha szükséges, akkor partot érjünk, és nyugodtan lehet gyakorolni part felé fújó bármilyen erős szél esetén is, a partközelségben. Persze ha valaki a viharjelzés ellenére vízre száll, vagy egy adott távolságnál távolabb megy a parttól, és bajba kerül, akkor vállalja annak következményeit, mint például a kimentésének a költségét. És ebben ne legyenek kivételek. Ez ugyanúgy vonatkozzon mindenkire, a személyszállító hajóktól a fürdőzőkig. Azokra is, akik a tudatlanságuk miatt kerültek bajba.

Matto

VÍZIMENTŐ NYÁRI TÁBOR 2010

Gyere és legyél te is „kis vízimentő”, hogy megtanuld, mit kell tudni a vizek veszélyeiről, mit tegyél, ha bajba kerülsz, és hogyan tudsz segíteni bajba jutott társadon. Töltsünk el együtt egy élményekben gazdag hetet tele színes programokkal!

Programok

Vízimentő foglalkozások, betekintés a vízimentők életébe, úszásoktatás, vízi játékok, sárkányhajókázás, kalandpark, bűvárkodás, vízcicsúsdázás, motorcsónakázás, kézműves foglalkozások, sportjátékok, tábortűz mellett sütögetés.

Ha részt veszel a táborban, a sok-sok élmény mellé táboros pólót és emléklapot kapsz ajándékba.

Bentlakásos

Érkezés: minden turnus első napján (vasárnap) 15:00-tól

Hazamenetel: minden turnus utolsó napján (szombat) 10:00-tól

Étkezés: reggeli, ebéd (háromfogásos, meleg), vacsora (meleg egytálétel), uzsonna (gyümölcs), napközben víz

Napközis

Hétfőtől péntekig 9:00-18:00-ig

Étkezés: ebéd (háromfogásos, meleg), uzsonna (gyümölcs), napközben víz

Tábor helye: Zánka

Turnusok: I. turnus: július 04. – július 10.

Tábor díja: bentlakásos: 57000 Ft

II. turnus: július 18. – július 24. napközis: 25000 Ft

III. turnus: augusztus 08. – augusztus 14.

Testvérkedvezmény! Az ár minden költséget tartalmaz!

A táborba azon fiatalok jelentkezését várjuk, akik 14 évnél fiatalabbak, legalább egy úszásnemben tudnak úszni és biztonságosan bicikliznek (bentlakásos tábor esetén!)

További információ és jelentkezés:

Kun Rubina (táborvezető, testnevelő tanár, úszóedző)

tel.: 0036-70-216-0551

e-mail: rubinakun@gmail.com (tárgy: VMSZ tábor)

vagy www.vizimentok.hu

(x)

Balatoni segítség az árvíznél

Vasárnap délben vitorlázni készültünk, már a THE sólyában volt a Topper Xenon, amikor megszólalt az Aquapacban lévő telefonom.

Én: Szia Kazi, mi újság!

Kazi: menni kell az árvízre, most telefonált a Soltész Miki (volt 470-es versenyző), hamarosan hívni fog téged is. Mi is (MVSZ) megyünk 3 hajóval, Erdélyi Béci, Erdélyi Pista, Szalai Csaba meg én.

Én: Oké, várom a hívását!

Ránéztem a nagyobbik fiamra és széttártam a kezem, és ő megértően elkezdte szétszerelni a Toppert. A következő percekben felgyorsultak az események, hívtam a Zánkai Központunkat



és kiadtam a „parancsot”, ki mit pakoljon, és indulás Alsózsoltára. Közben személyesen megérkezett Soltész Miklós államtitkár, aki röviden ábrázolta a „harci helyzetet”. Megható volt, ahogy leírta a tragikus helyzetet, helyenként küzdöttünk a könnyeinkkel.

Sajnos sokszor voltam árvízi mentésen, így hamar képben voltam és összeállt a feladat, menni kell mielőbb (azonnal) és meg kell fogni a munka végét. Az éjszaka folyamán érkezünk meg, fogadott minket a megbízott helyi vezető rendőr, eligazítást követően néhány perc pihenés, majd 03:44 perckor megkaptuk az első riasztást: „azonnal menjünk le Ónodra, betört a víz két utcába”. Elbúcsúztunk az MVSZ-es csapattól, ők Alsózsoltán maradtak készenléti ügyeletben. Ónodon 2 napig tudtunk hasznosan segíteni, fő feladatunk a leghosszabb nyúlgát szélesítése, erősítése volt. Három hajóval szállítottuk a megtöltött homokzsákokat, a gáton lévő készenléti rendőr srácok meg termeltek rendesen, megállás nélkül. Jó érzés volt megélni azt, hogy rendőr, civil, vízügyes egy húron pendült. Ment a munka és lett eredménye is. Tetőzés után a víz lassan apadni kezdett, mi meg összecsomagoltunk és siettünk haza, mert a Balatonon kitört



a kánikula és a június 12-13-ai hétfőjével elkezdtük a RUPERT sürgősségi mentőhajóval a 0-24 órás ügyeletet.

Bagyó Sándor

www.vizimentok.hu

Házi feladat

Következő lapszámunkban arra keresünk válszt, hogy a Balatonon élvezkedő tömegek mennyire terhelik meg a tó ökoszisztémáját. Három csoport – a vitorlázó, a horgász, és a fürdőző – szennyező magatartását vennénk górcső alá, azt remélve, hogy a tanulságok mindenkit szokásaik tudatos megváltoztatására készítetnek. Az alapelv az, hogy a tóba semmit sem engedünk bele. Vagy mégis?

A vitorlázó

Mit teszünk ha, ránk tör a szükség? Gondoljuk végig, milyen mennyiségről beszélünk, és ez okozhat-e jóvátehetetlen elváltozást az élővilágban?

Vajon bekerül-e szemét a hajónkról? Szabad-e a banánhéjat, almacsutkát bedobni?

Mennyire szennyeznek a kis külmotorok, és mennyire a beépítettek?

Az algagátlás során figyelembe vesszük-e a tó terhelhetőségét?

A horgász

Az etetőanyag vajon milyen mennyiségben kerül a tóba?

A bevetést tiltja-e bármilyen jogszabály?

Hol végzi szükségét egy horgász?

Marad-e szemét a horgászat után a parton?

A fürdőző

A napvédelem felkenhető kellékei milyen mértékben szennyeznek a tavat?

A feladat az, hogy próbáljuk számszerűsíteni, és ennek tükrében értékelni, melyek a legfontosabb teendőink a tó védelmében. Legalább mi magunk legyünk tisztában a következményekkel!

E - BUILT IN EPOXY | DESIGN BY JUDEL/VROLIJK & CO | MADE FOR SAILORS



320

350

370
e-option400
e-option430
e-option**470e**

540e

630e

Balatonkenese | Balatonfői Yacht Club KOK

Tel. +36 1 439 0350

info@bfyc.hu | www.bfyc.hu

www.hanseyachts.com

Hanse 

ORSZÁGLÁNC

AZ ÚJJÁÉPÍTÉSÉRT



A MOL azért indította el az Országláncot, hogy Önökkel együtt támogassa az árvíz utáni újjáépítést.

A kijelölt MOL-kutakon most Ön is hozzájárulhat 500 Ft-tal az árvízkárosultak megsegítéséhez és a lánc minden ötödik helyén a MOL szintén 500 Ft-tal támogatja az adományozást. Az összegyűjtött adományokat a Magyar Ökumenikus Segélyszervezet fordítja az árvízkárosultak megsegítésére.

Kövesse az újjáépítést a www.orszaglanc.mol.hu weboldalon, és legyen Öné az egyik virtuális láncszem!

www.orszaglanc.mol.hu
facebook.com/orszaglanc

